

Al Sig. Sindaco di Sorrento
avv. Giuseppe Cuomo

al Comandante della Polizia Municipale
del Comune di Sorrento

p.c.

Al Segretario Comunale
dott.ssa Elena Inserra

Al Presidente del Consiglio Comunale
rag. Luigi Di Prisco

Sorrento 2, ottobre 2019

Oggetto: Osservazioni al Piano Urbano del traffico della città di Sorrento avente valenza di piano urbano della mobilità adottato dal comune di Sorrento con delibera di giunta n. 196 del 03 settembre 2019

I sottoscritti De Nicola Raffaella, Di Leva Salvatore, Esposito Paolo, Fiorentino Antonino, Gargiulo Ivan in qualità di consiglieri comunali della Città di Sorrento, presa visione del **Piano del traffico della città di Sorrento avente valenza di piano urbano della mobilità** adottato dal Comune di Sorrento con delibera di giunta n. 196 del 03 settembre 2019,

presentano le seguenti osservazioni:

Premessa di inquadramento normativo:

Il comune di Sorrento rientra tra i comuni obbligati alla redazione del PUT, in conformità al D.M. 26 settembre 1996, n. 4296 pubblicato su G.U. n.235 del 7.10.96.

Il PUT (Piano Urbano del traffico) è stato introdotto dall'art. 36 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada). Il PUT va redatto in conformità alle “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico” emanate in data 12/04/1995 dal Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministero dell'Ambiente e la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Aree Urbane. “Il Piano urbano del traffico (PUT) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo – arco temporale biennale - e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate”. Il PUT si articola di tre livelli di progettazione:

1. **PGTU – Piano Generale del Traffico Urbano**, inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato (è soggetto ad adozione con DG, 30 gg per osservazioni e successiva approvazione da parte del consiglio comunale)
2. **PPTU - Piani Particolareggiati del Traffico Urbano**: sono progetti di massima destinati all'attuazione del PGTU e sono relativi ad ambiti territoriali più ristretti rispetto all'intero centro abitato (ad esempio progetti per le aree pedonali, delimitazione zona 30, istituzione di Zone a Traffico Limitato (ZTL), piano della segnaletica verticale, organizzazione della sosta per gli eventuali spazi ad essa dedicati e dell'eventuale tariffazione e/o limitazione della sosta di superficie).
3. **PETU – Piani Esecutivi del Traffico Urbano** sono i progetti esecutivi dei PGTU che riguardano la progettazione esecutiva dell'intero complesso degli interventi di un singolo Piano particolareggiato quali le sistemazioni delle sedi viarie, la canalizzazione delle intersezioni, il progetto delle rotonde, etc.

Recentemente, con DL n° 257 del 16 dicembre 2016 (art. 3 comma 7), sono stati introdotti i **Piani urbani di Mobilità sostenibile (PUMS)**. I PUMS vanno redatti in conformità al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 4 agosto 2017 “*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile*”

“Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. Il PUMS è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinato rispetto a quelli descritti al capitolo 4 delle «Direttive per la Redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico» redatte dal Ministero dei lavori pubblici, in seguito a quanto disposto dall'art. 36 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della Strada. Dal punto di vista gerarchico quindi l'ordine degli strumenti di Pianificazione della mobilità a livello comunale sarà il seguente:

- *1° Piano urbano della mobilità sostenibile;*
- *2° Piano urbano del traffico (PUT).*

Il PUMS è nettamente differenziato dal PUT, ma è con esso interagente. Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede «investimenti» e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione... Gli obiettivi vengono perseguiti «non a risorse infrastrutturali inalterate». Il PUT, invece, essendo un piano di breve periodo, assume «risorse infrastrutturali inalterate» ed organizza al meglio l'esistente; esso è, quindi, sostanzialmente un piano di gestione”.

Si omette di menzionare il **PUM (Piano Urbano della Mobilità)**, introdotto dall'art. 22 della legge 340/2000 e disciplinato dal “Regolamento per il cofinanziamento statale dei Piani urbani della mobilità (PUM): prime indicazioni” approvato, in linea tecnica, dalle regioni ed enti locali nella Conferenza unificata tenutasi il 14 ottobre 2002, in quanto lo stesso è stato aggiornato dal PUMS e di

fatto non ha più ragione di esistere, ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 4 agosto 2017.

OSSERVAZIONE 1 (cosa è stato adottato dalla giunta):

Come si evince dalla “*Relazione Generale – Aggiornamento del PGTU – PUM Piano della Mobilità Urbana*”, il professionista incaricato a pagina 2, dopo aver evidenziato l’obbligo per il comune di Sorrento di dotarsi di un PUT, così recita “*. Se nel Piano Traffico sono contenute indicazioni per la gestione ottimale degli spazi stradali e la gestione ottimale del sistema di trasporto pubblico collettivo stradale, esso, ai sensi delle Direttive Ministeriali del 24.06.1995, assume la definizione di Piano della Mobilità (PUM)*”.

Fermo restando che i PUM di fatto sono stati sostituiti dai PUMS (a cui oggi bisogna fare riferimento), si fa presente che nelle citate Direttive Ministeriali del 1995 (antecedenti sia alle norme relative ai PUM del 2000 che a quelle relative ai PUMS del 2017) dopo il passaggio citato dal progettista, è altresì descritto che è possibile dare a un PUT la valenza di PUM, tuttavia in questo caso “*la progettazione e la verifica degli interventi previsti nel PUT devono considerare gli effetti di tali interventi sulle prestazioni e le capacità del servizio di trasporto pubblico collettivo, nonché sulla nuova domanda di trasporto pubblico generata e sulla possibilità di soddisfacimento di tale domanda*”.

Concretamente, fare riferimento a una legge non più pienamente valida fa cadere la legittimità dell’affermazione che il PUT possa avere la valenza di un PUM. Inoltre, anche seguendo le vecchie direttive ministeriali del 1995, il piano adottato avrebbe potuto avere una valenza di PUM se gli interventi su tutti i settori della mobilità fossero stati adeguatamente valutati e ponderati, tenendo conto della nuova domanda di trasporto generata; nel PUT proposto non si mette a punto un modello di domanda integrato né tantomeno si valutano in modo integrato gli interventi proposti.

Sulla base delle normative vigenti, il piano adottato dalla Giunta con DG n° 196 del 3/09/2019 non è un PUMS, (non è un PUM), né un PUT con valenza di PUM. Si potrebbe al più bonariamente configurare come un PGTU e in quanto tale dovrebbe essere un piano biennale, di breve periodo. Non hanno quindi senso tutti gli interventi a lungo termine descritti.

OSSERVAZIONE 2 (Il comune ha commissionato un PUT)

Il comune di Sorrento, con DG n° 40 del 21 febbraio 2017 “*Aggiornamento Piano Urbano Traffico. Indirizzo*” ha conferito indirizzo al Dirigente del II Dipartimento per attivare le procedure volute dalla legge per l’aggiornamento del vigente Piano Urbano del Traffico del Comune di Sorrento, quantizzando preventivamente il costo per l’affidamento del servizio. Successivamente il Dirigente del II Dipartimento, con Determina n°373 del 09/03/2018 ha nominato il RUP per la procedura di affidamento del Piano Urbano del traffico, con Determina n°661 del 24/04/2018 ha affidato il servizio di supporto al RUP e con Determina n° 963 del 14/06/2018 ha dato mandato al tecnico incaricato di aggiornare il vigente piano urbano del traffico (PUT) della città di Sorrento.

Trattandosi di un Piano Urbano Traffico, lo stesso deve essere redatto in conformità alle “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico” emanate in data 12/04/1995 dal

Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministero dell'Ambiente e la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Aree Urbane, si evidenziano i seguenti aspetti:

- (Premessa) *“Per i comuni interessati da fenomeni stagionali di affluenza turistica il PUT dovrà configurare diverse soluzioni di organizzazione della circolazione nella stagione turistica e nel residuo periodo dell'anno, con particolare riferimento a quelle della stagione turistica, e con possibilità d'uso di segnaletica rimovibile o di limitata valenza temporale. Il grado di approfondimento delle analisi, delle indagini, dei contenuti progettuali e dei relativi elaborati di piano sarà adeguato alla rilevanza delle problematiche di congestione della circolazione stradale”*
- (punto 2 “Obiettivi ed indicatori fondamentali”): *“Il PUT va elaborato (articolo 36, comma 4, del nuovo Cds) attraverso indagini, studi e progetti finalizzati ad ottenere:*
 - 1) *il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta),*
 - 2) *il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali),*
 - 3) *la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico,*
 - 4) *il risparmio energetico”*

Ciascuno dei suddetti obiettivi è adeguatamente descritto nelle citate direttive ai punti 2,1, 2.2, 2.3 e 2.4, e per ciascuno è ipotizzata l'individuazione di opportuni indicatori quantitativi (numerici) da utilizzare in sede di progettazione e da utilizzare come elemento di raffronto nella valutazione degli scenari di piano.

Con riferimento al Piano adottato dal comune di Sorrento con DG 196 del 03 settembre 2019 e a quanto prescrivono le citate direttive ministeriali del 1995 si fa presente che:

- Non sono prospettate diverse soluzioni di organizzazione della circolazione nella stagione turistica e nel residuo periodo dell'anno;
- **Non vi è il benché minimo accenno a indicatori quantitativi di sintesi**, rappresentativi dello stato attuale dal punto di vista delle condizioni di circolazione (es. velocità media sulla rete, numero spostamenti medio; lunghezza media dello spostamento, disponibilità di stalli di sosta, etc.) della sicurezza stradale (es. n° di incidenti, n° morti e feriti; incidenti/km, etc..), dell'inquinamento atmosferico ed acustico (es. emissioni medie per area, livello di pressione sonora, etc.), risparmio energetico (es. consumi di carburante, e quindi saving di CO2).

Nel “*Quadro conoscitivo e inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di piano*”, e nel successivo capitolo “*Analisi e indagini*”, talvolta sono usati dati quantitativi (es. sosta), talvolta si fa riferimento a dati qualitativi (dati di flusso ricavati da Google Map in 2 settimane di luglio 2018, con indicatore “traffico tipico” quantizzato con scala da 1”fast” a 4”slow”), o sono del tutto omessi come il caso del trasporto collettivo e della Mobilità pedonale e ciclabile, del servizio NCC e Taxi.

Ovviamente mancando gli indicatori di riferimento, gli interventi inseriti nello scenario di piano sono solo delle proposte, valutate con il buon senso del progettista; d'altronde lo stesso pianificatore fa spesso uso del condizionale, non avendo evidenza concreta degli effetti degli interventi sulla viabilità a scala locale e sulla rete complessiva.

- Non si **fa menzione alla sicurezza stradale**; manca infatti un'adeguata descrizione quantitativa dello stato dell'incidentalità nell'ultimo periodo;

- Parimenti sono del tutto assenti dati quantitativi di inquinamento atmosferico ed acustico e di risparmio energetico.
- Si introduce la figura del Mobility Manager e la Consulta per la Mobilità Sostenibile, entrambi previsti nelle linee guida per la predisposizione dei PUMS e non specificatamente relativi a un PUT.

Ne consegue che quanto è stato adottato dalla Giunta non è conforme alle “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico” emanate in data 12/04/1995.

Osservazione 3 (la Giunta, per procedura seguita, dovrebbe aver adottato un PGTU)

Come descritto nella premesse il PUT si articola di tre livelli di progettazione. Il primo livello di progettazione è costituito dal PGTU – Piano Generale del Traffico Urbano (inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT), che è soggetto ad adozione con DG, ha un periodo di 30 gg per osservazioni ed è soggetto a successiva approvazione da parte del consiglio comunale).

Con DG 196 del 03 settembre 2019 il comune ha adottato in conformità alle direttive ministeriali del 1995 il PGTU (come lo erano il PGTUI - realizzato dalla SISPLAN - adottato dal Comune di Sorrento con delibera di GM. n°134 del 18/08/2000 e approvato con DCC n° 3 del 11/01/2001, e PGTU – realizzato da ELASIS nel 2006 - adottato dal Comune di Sorrento con DG D.G. n° 22 del 16/03/2006 ed approvato insieme al PSSU con DCC n° 52 del 29.09.08DC), denominandolo impropriamente Piano Urbano Traffico con valenza di Piano della Mobilità.

Il PGTU deve essere redatto in conformità con le direttive ministeriali del 1995, di cui si riportano alcune mancanze

- *“Il PGTU deve soddisfare tutte le esigenze di mobilità della popolazione al miglior livello di servizio possibile con gli interventi ed i vincoli propri del PUT (cfr. pgf. 2.1 “Miglioramento delle condizioni di circolazione” delle direttive) e, pertanto, non risultano accettabili proposte di intervento che non diano risposta almeno in forma alternativa a dette esigenze (cfr. pgf. 3.2.2 “Alternative spaziali, modali e temporali” delle direttive). - ASSENTE*
- Manca del tutto il modello di domanda, il modello di offerta e conseguentemente mancano i modelli di interazione domanda offerta con cui si sarebbero dovuti valutare gli effetti degli interventi progettati rispetto alla situazione attuale.
- *“Gli elaborati grafici del PGTU”, in idonea scala, dovrebbero essere “accompagnati da una relazione tecnica comprendente anche le analisi di rispondenza delle soluzioni proposte alla domanda di mobilità, con descrizione dei dati e dei metodi di calcolo utilizzati (simulazioni del traffico, con diverso grado di approfondimento delle valutazioni in rapporto alla complessità dell’area in esame). Tali analisi riguardano, in particolare, il dimensionamento e la configurazione della rete viaria principale, il bilancio della sosta veicolare (tra posti-auto eliminati e quelli recuperati, in rapporto alla politica intermodale adottata) ed, eventualmente (Piano della mobilità) la riorganizzazione delle linee del trasporto pubblico collettivo.”*
- Non è affrontata la problematica della distribuzione delle merci
- **Nello scenario di piano non si fa riferimento alle priorità di intervento, così come descritto dalle citate direttive ministeriali.** Il piano di fatto fa propri 9 interventi del PUC, prende atto e integra 6 interventi graditi all’amministrazione, già inseriti nel PUC, certifica senza dati la bontà

dei recenti provvedimenti alla circolazione viaria (Ordinanza n. 141 del 07/06/2018), prospetta a buon senso una serie di azioni di breve e medio periodo per assetto della circolazione, trasporto collettivo, modalità integrative, Taxi sharing/Taxi collettivo, car pooling, Mobilità ciclistica e servizi di Bike-sharing, Sosta su strada e parcheggi, Mobilità pedonale.

Tutti questi elementi non sono presenti nel documento “Relazione Generale – Aggiornamento del PGTU – PUM Piano della Mobilità Urbana”. Ne consegue che quanto adottato non è coerente con le direttive ministeriali del 1995 e, come sopra detto, non è né un PGTU né tantomeno un PUT.

Osservazione 4 (che significa?)

“Gli obiettivi quantitativi che il Piano ipotizza di raggiungere attraverso le azioni e gli interventi definiti possono essere riferiti ad uno scenario comparabile con l’inizio degli anni 2000, in una condizione con caratteristiche demografiche, funzionali e di offerta di trasporto comparabili con quelle attuali (ad esclusione della grande crescita dei servizi marittimi e degli spostamenti con motoveicoli) ma con indici di mobilità notevolmente migliori per la mobilità a piedi o con il trasporto collettivo (+30%)”.

Cosa significa questa frase? Lo scenario di riferimento rispetto a cui valutare lo scenario di piano è quello dell’inizio dell’anno 2000?; alternativamente il piano è retroattivo?

CONCLUSIONI

Con riferimento alle osservazioni 1, 2, 3, e 4 il piano adottato dalla giunta non è né un PUM/PUMS, non è un PUT, non è un PGTU. Può essere definito uno studio alquanto generico e vago della mobilità nel comune di Sorrento, che riprende alcuni interventi strutturali dal PUC, ne inserisce di nuovi e prospetta strategie e nuove proposte di intervento, senza di fatto quantizzare mediante opportuni indicatori l’efficacia degli interventi. **Non essendo coerente con nessuna normativa specifica si chiede la revoca dell’adozione.**

I Consiglieri comunali