

**A21L**COMUNE DI TERRACINA
Forum Agenda 21 Localewww.agenda21terracina.it

Si prega di citare nella risposta il N. 26062017

Terracina 26/06/2017

Al Presidente del Consiglio Comunale di Terracina
Al Sindaco del Comune di Terracina

All'Assessore all'Ambiente
All'Assessore all'Urbanistica
All'Assessore ai Lavori Pubblici
All'Assessore agli Affari Generali
All'Assessore ai Servizi Sociali
All'Assessore alle Attività Produttive
All'Assessore al Bilancio

Ai Capi dei Gruppi Consiliari

Agli iscritti al Forum di A21L
Alla Stampa

Oggetto: Forum di Agenda 21 Locale del Comune di Terracina.
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile/PUMS.
Richiesta di avvio dell'iter tecnico-amministrativo.

Con Deliberazione n. 78, del 21 aprile 2017, l'Amministrazione Comunale ha adottato l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico/PUT (approvato con Del.ne di C.C. n. 86/X, del 31/08/2011), al fine di proporre l'approvazione finale, dopo i necessari adempimenti tecnici, al Consiglio Comunale.

Per tali motivi, il Forum di Agenda 21 Locale, a seguito del voto espresso dall'Assemblea Plenaria del 09/02/2017, relativo alla conferma degli obiettivi strategici stabiliti dal Piano di Azione Ambientale (Del.ne n. 122/XXI, del 26/10/2007), con riferimento particolare alla necessità di adottare e approvare il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile/PUMS e, nel contempo, di superare definitivamente l'insufficiente e inadeguato Piano del Traffico, nel rispetto del quadro normativo e amministrativo determinatosi negli ultimi anni e sulla base degli indicatori di sostenibilità acquisiti nel frattempo, ritiene doveroso evidenziare gli importanti fattori ambientali, sociali ed economici che rendono ormai inevitabile ed urgente affrontare, in modo realistico,

pag. 1 / 10

aggiornato e adeguato alla normativa europea, nazionale e regionale, il tema generale della Mobilità Urbana Sostenibile.

I dati sull'inquinamento atmosferico e i suoi effetti sulla salute umana.

L'Organizzazione Mondiale della Sanità/OMS, sulla base degli studi scientifici condotti negli ultimi decenni, ha dimostrato, con i dati pubblicati, da ultimo, alla fine del 2016, la estrema e conclamata pericolosità dell'inquinamento atmosferico (un micidiale mix di particolato sottile, ozono, biossido di azoto, biossido di zolfo e monossido di carbonio), causa di patologie respiratorie e cardiovascolari, come ictus, infarti e tumori, compreso il cancro al polmone e, probabilmente, alla vescica.

Le polveri sottili che inaliamo ogni giorno attraverso le vie respiratorie entrano nel nostro organismo e raggiungono il nostro cervello colpendo il sistema neurologico, senza contare che sono inoltre causa di allergie e dermatiti, con anziani e soprattutto bambini come categorie più esposte.

I numeri risultano ormai allarmanti: a fronte di **3** milioni di morti all'anno nel mondo dovuti all'inquinamento atmosferico, sono stati registrati **480** mila decessi in Europa e oltre **20** mila in Italia. In particolare, la mortalità infantile in Europa da patologie respiratorie è pari al **12%**, mentre la prevalenza dell'asma nei bambini è passata, negli ultimi **30** anni, dal **3%** al **10%**, con un aumento del **7%**.

Sempre dai dati forniti dall'OMS, meno del **20%** dei cittadini europei respira entro il livello sanitario indicato, ovvero **10** µg/m³ per il PM **2,5** (particelle più sottili del PM **10**). Vi sono poi le ancora più insidiose polveri ultra sottili, con un diametro inferiore a **0,1** µm, emesse dagli scarichi dei veicoli e dalla combustione di sostanze organiche, considerate veri e propri indicatori di traffico, essendo rilevate, ad esempio, davanti alle scuole, dove raggiungono valori molto alti durante gli orari di ingresso e di uscita dei bambini, che respirano, dunque, aria avvelenata.

Per quanto riguarda invece le fonti di inquinamento atmosferico individuate e più preoccupanti, queste sono costituite dal trasporto con veicoli e carburanti inquinanti, la combustione inefficiente di combustibili ad uso domestico, l'illuminazione e il riscaldamento, le centrali termoelettriche a carbone e la combustione dei rifiuti.

I dati dell'inquinamento atmosferico nelle città europee e in Italia.

Secondo i dati forniti dall'Agenzia Europea dell'Ambiente, in nessuna delle più importanti città europee si è registrato nel 2016 un livello di PM **2,5** superiore a quello rilevato invece nelle principali città italiane.

In Italia, infatti, i limiti indicati dall'Unione Europea, come confermato dalle analisi dell'ARPA, non sono rispettati da un numero rilevante di città.

La legge italiana, con il Decreto Legislativo n. 155 del 2010, prevede per il PM **10** un valore di soglia di **40** µg/m³ per la media annuale, di **50** µg/m³ come massimo giornaliero e di **35** giorni di superamenti consentiti in un anno. Tuttavia la realtà è molto diversa e la classifica delle città che hanno superato nel 2016 la soglia limite delle polveri sottili in un anno ha dimostrato che l'emergenza smog è ormai endemica e conquista ogni anno gli onori negativi della cronaca, con gravi conseguenze sanitarie, ambientali, sociali ed economiche, specie sul fronte turistico.

Questo divario tra le città europee e quelle italiane è dovuto, essenzialmente, all'adozione di misure efficaci e di interventi effettivi di Mobilità Urbana Sostenibile,

come dimostrano alcuni esempi significativi. A **Parigi** è stata pedonalizzata la riva destra della Senna, sono state introdotte le targhe alterne in combinazione con i trasporti pubblici (e con delle gratuità), è stato imposto il divieto alla circolazione dei veicoli fino a Euro3 ed è stato previsto il divieto di circolazione dei veicoli diesel Euro5 nel 2020. A **Madrid** è stata creata una "zona a bassa emissione" nel centro della città, è stato imposto il divieto ai veicoli diesel ed è stata avviata l'incentivazione per i veicoli elettrici, le piste ciclabili, le stazioni di ricarica e l'aumento dei mezzi pubblici a basso impatto. A **Londra** sono stati raddoppiati i fondi per la Mobilità Urbana Sostenibile (1 miliardo di euro), da spendere nei prossimi 5 anni per migliorare il trasporto pubblico, scoraggiare la circolazione dei veicoli privati (compreso l'obsoleto parco taxi) con alti pedaggi e creare una "zona a bassissime emissioni" sul modello di quella realizzata a Madrid. A **Berlino** le efficaci misure di Mobilità Urbana Sostenibile hanno determinato il crollo dell'utilizzo dei mezzi inquinanti e con l'istituzione della "zona a basse emissioni" la percentuale d'uso dei veicoli privati è divenuta la più bassa dell'intera Germania.

A fronte di tale situazione, la Commissione Europea, a partire da giugno 2016, sulla base del monitoraggio eseguito sui paesi membri, ha aperto una procedura di infrazione per violazioni della Direttiva sulla qualità dell'aria e sul rispetto dei limiti fissato per le polveri sottili, con sanzioni che sfiorano il miliardo di euro.

L'Italia è oggetto di due procedure d'infrazione da parte dell'Unione Europea per violazione degli standard di qualità dell'aria, per il PM **10** e il Biossido di Azoto (**NO₂**).

L'emergenza traffico.

Secondo il Libro Bianco sui Trasporti della Commissione Europea, la circolazione con veicoli e carburanti inquinanti costituisce una delle principali e più pericolose fonti di inquinamento atmosferico e di alterazione del clima.

Risulta, infatti, che sul **23%** delle emissioni di gas serra provocate dal trasporto di persone e merci in città, il **16%** è a carico delle autovetture.

In Italia la densità delle automobili è la più alta d'Europa, con **36** milioni di auto, pari al **17%** dell'intero parco auto circolante nei paesi europei, mentre la popolazione è pari al **7%** dell'intero continente.

La media europea delle auto circolanti è di **32** per ogni **100** abitanti, mentre in Italia è di **66** per **100** abitanti, con punte ancora maggiori in alcune realtà regionali e provinciali, come ad esempio la Regione Lazio e la Provincia di Latina, dove si è registrata una media di **70** auto per ogni **100** abitanti, con picchi di **77** auto ogni **100** abitanti. Dunque la media delle auto circolanti in Italia risulta più del doppio rispetto a quella europea.

La stessa situazione è stata registrata per i motocicli, altamente inquinanti, con una media italiana di **15** mezzi per ogni **100** abitanti, a fronte di un numero di motocicli pari a meno della metà di quelli circolanti nelle città europee.

Percentuali del tutto simili sono inoltre registrate per l'insufficiente trasporto pubblico italiano (in termini di Km-vetture e numero di viaggi per abitante), mancante, in genere, di viabilità preferenziale, di competitività rispetto a quello privato, di un parco vetture aggiornato (dunque fortemente inquinante) e soprattutto di integrazione con le altre modalità di trasporto.

Dati di criticità ancor più significativi provengono poi dal confronto, su base regionale, nazionale ed europea, delle medie relative alla presenza nelle città di Zone a Traffico Limitato/ZTL, di piste ciclabili e di zone pedonali. In questo confronto, infatti,

la Regione Lazio registra percentuali al di sotto delle medie nazionali, che a loro volta risultano di molto inferiori alle medie europee.

In particolare, per i dati medi della Regione Lazio, sono registrati **1,83** m² per abitante di Zone a Traffico Limitato/ZTL, di **1,68** m² per **100** abitanti di piste ciclabili e di **14** cm² per abitante di zone pedonali (queste ultime, peraltro, mai valorizzate adeguatamente e quasi sempre consegnate al "tavolino selvaggio", rendendo di fatto del tutto inutile la misura adottata).

Come si vede, con l'insieme dei dati critici al trasporto privato e pubblico, alle ZTL, alle piste ciclabili e alle zone pedonali, siamo di fronte a chiari indicatori di congestione, di inquinamento, di insostenibilità ambientale e di bassa qualità della vita (non a caso nel Rapporto Annuale pubblicato dal Sole 24 ore nel dicembre 2016 sulla qualità della vita nelle provincie italiane, la Provincia di Latina è collocata al **77°** posto su **110**, scendendo peraltro di oltre **10** punti rispetto al 2015) .

Eppure, come è stato rilevato, l'efficienza del trasporto pubblico e il suo uso efficace e competitivo consentirebbe di togliere circa **70** automobili al giorno dalle nostre strade. Inoltre, come è stato altresì rilevato, la presenza nella città di percentuali adeguate di ZTL, piste ciclabili e zone pedonali consentirebbe di risparmiare tonnellate di CO2 ogni anno. A Copenaghen, ad esempio, dove un cittadino su due usa la bicicletta, si risparmiano **80.000** tonnellate di CO2 ogni anno, con un notevole contributo alla riduzione dei gas climalteranti. Infine, secondo aggiornate casistiche mediche, camminare migliora decisamente la salute dei cittadini, per i quali è consigliabile una media di **10.000** passi al giorno.

Il protocollo d'intesa tra il Ministero dell'Ambiente, le Regioni e l'ANCI.

Per affrontare tale situazione, una risposta parziale è venuta, nel 2016, con la firma di un apposito protocollo d'intesa, sottoscritto dal Ministero dell'Ambiente, dalla Conferenza delle Regioni e dall'ANCI, al fine di promuovere e sostenere interventi "per migliorare la qualità dell'aria, favorire la mobilità sostenibile e aumentare l'efficienza energetica".

La strategia individuata, di medio periodo, deve essere attuata attraverso lo stanziamento di risorse proprio per la mobilità sostenibile "casa-scuola" e "casa-lavoro", per la realizzazione di reti di ricarica elettrica, per l'efficienza energetica nelle scuole, nelle strutture sportive e nei condomini e per la riqualificazione degli edifici della pubblica amministrazione, oltre che per misure minori capaci di affrontare l'emergenza nel breve periodo (limitazioni al riscaldamento, all'uso dei camini, alla velocità dei veicoli, ai bus gratuiti nei giorni di picco, ecc.).

Sulla base di tale protocollo sono stati firmati accordi di programma per **112** progetti di mobilità sostenibile "casa-scuola" e "casa-lavoro" (per un totale di **98** milioni di euro), **190** progetti per l'efficienza energetica nelle scuole (per un totale di **100** milioni di euro), i progetti ammessi per la riqualificazione degli edifici della pubblica amministrazione sono stati tutti approvati (per un totale di **150** milioni di euro), oltre agli accordi di programma firmati con i Comuni di Bologna, Roma, Milano, e Torino per interventi nel settore dei trasporti.

Nello stesso tempo, il bilancio delle misure previste dal protocollo ha anche consentito di evidenziare la necessità di interventi strutturali di lunga programmazione, di maggiori risorse finanziarie dedicate e di normative che stabilisca le quote di mobilità modali per il trasporto pubblico, lo sharing e la mobilità ciclo-

pedonale rispetto ai veicoli privati (**35%** di autoveicoli privati; **25%** di trasporto pubblico; **20%** di rete ciclabile; **20%** di zone pedonali).

Infine, si è soprattutto evidenziata la necessità di uscire dall'emergenza e dagli interventi tampone, con iniziative estemporanee di riorganizzazione o di riduzione occasionale del traffico, per affrontare invece l'inquinamento atmosferico come una priorità, in modo permanente, con un coordinamento nazionale e regionale e con efficaci strumenti, a livello locale, di pianificazione e di programmazione adeguati alla dimensione e alla complessità del problema e, dunque, adottando, approvando e attuando Piani Urbani di Mobilità Sostenibile.

Il percorso amministrativo per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Con la seguente cronologia vengono indicati i passaggi fondamentali del percorso amministrativo riguardante il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile/PUMS e del complementare iter per il Piano Urbano del Traffico/PUT, così come si sono svolti nel corso degli ultimi **14** anni.

1994 Sulla base delle direttive dell'Agenda 21, il Piano di Azione dell'ONU per lo sviluppo sostenibile del pianeta nel XXI secolo (approvato dalla Conferenza ONU di Rio de Janeiro nel 1992 e sottoscritto da 180 governi, tra cui l'Italia), viene adottata la "Carta di Aalborg delle Città Europee Sostenibili", con la quale si invitano gli stati membri ad approvare, tra gli altri obiettivi, i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile.

2000 Lo stato Italiano, recependo le direttive europee in materia di Mobilità Urbana e di Sostenibilità, approva la Legge n. 340, del 24/11/2000, con la quale, attraverso l'art. 22, vengono istituiti i Piani Urbani di Mobilità/PUM (con apposite linee guida e finanziamenti, oltre che con una validità dei piani di **10** anni e con la possibilità di interventi infrastrutturali, essendo il Piano di Mobilità considerato uno strumento urbanistico integrativo al Piano Regolatore Generale Comunale), superando i Piani Urbani del Traffico/PUT, stabiliti otto anni prima, con l'art. 36, comma 1, del D.Lgs. n. 285 del 1992 (Codice della Strada), per i Comuni con popolazione residente superiore ai **30.000** abitanti.

2003 Il Comune di Terracina, su proposta del Forum Civico "Terracina Città Sostenibile", con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 28, del 19/03/2003, approva l'adesione alla "Carta di Aalborg delle Città Europee Sostenibili", in cui si richiama, al punto 6, l'impegno ad elaborare e approvare il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Terracina.

2003 Il Comune di Terracina, non seguendo l'indirizzo formulato dal Consiglio Comunale soltanto sette mesi prima e con un ritardo di oltre **10** anni, con la Deliberazione di Giunta Comunale n. 699, del 10/10/2003, affida l'incarico professionale per la redazione del Piano Urbano del Traffico/PUT; Piano che viene consegnato l'anno dopo, ma che tuttavia non viene adottato dal Consiglio Comunale.

2007 Il Comune di Terracina, su proposta del Forum di Agenda 21 Locale (organismo istituito con Dle.ne di CC. n. 80, del 14/11/2005), con Deliberazione di Consiglio

Comunale n. 122/XXI, del 26/10/2007, sulla base del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente, approva il Piano di Azione Ambientale del Comune di Terracina, nel quale, tra gli altri obiettivi strategici per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio, viene stabilita (pp. 15-16) l'elaborazione e l'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

- 2008** L'Unione Europea approva la Risoluzione sulla Mobilità Urbana Sostenibile per i paesi membri e, pochi mesi dopo, il Comitato delle Regioni Italiane recepisce e fa propria la Risoluzione del Parlamento Europeo per la Mobilità Urbana Sostenibile.
- 2009** Il Comune di Terracina, incurante degli ulteriori indirizzi formulati dal Consiglio Comunale e dalle Direttive del Parlamento Europeo in materia di Mobilità Urbana Sostenibile, a distanza di cinque anni dalla consegna del Piano del Traffico, con Determinazione Dirigenziale n. 347/IV, del 24/11/2009, affida un nuovo incarico per l'adeguamento del Piano Urbano del Traffico.
- 2010** Il Parlamento Europeo pubblica il Piano di Azione sulla Mobilità Urbana Sostenibile, lo rende disponibile per i Paesi membri e attiva le Linee Guida per la redazione dei Piani e per i relativi finanziamenti e bandi, fino al 2020.
- 2010** Il Forum di Agenda 21 Locale, con riferimento al Piano di Azione Europeo per la Mobilità Sostenibile, elabora e invia al Comune di Terracina "Le linee guida per lo sviluppo della Mobilità Urbana Sostenibile", chiedendo di redigere, adottare e approvare il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Terracina, utilizzando gli strumenti normativi, tecnici e finanziari resi disponibili dall'Unione Europea, dallo Stato Italiano e dalle Regioni, sulla base di quanto stabilito dal Consiglio Comunale con l'approvazione della Carta di Aalborg (Del.ne CC. n. 28/2003) e dal Piano di Azione Ambientale (Del.ne di CC. n. 122/2007).
- 2010** Il Comune di Terracina, sordo ad ogni aggiornamento in materia di mobilità Urbana Sostenibile, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 695, del 5/11/2010, adotta il Piano Urbano del Traffico/PUT, adeguato dopo 6 anni dalla prima stesura.
- 2011** Il Comune di Terracina, con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 86/X, del 31/08/2011, approva definitivamente il Piano Urbano del Traffico/PUT, con 19 anni di ritardo rispetto a quanto stabilito dal D.Lgg., n. 285 del 1992 e a distanza di 11 anni dalla legge n. 340 del 2000, che aveva invece stabilito il superamento dei Piani del Traffico a favore dei Piani di Mobilità.
In tale Deliberazione, che accoglie le osservazioni presentate dal Forum di A21L, al punto 21 viene prevista l'opportunità di avviare le procedure per la redazione e adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.
- 2012** Il Comune di Terracina, su proposta del Forum di Agenda 21 Locale, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 452, del 9/10/2012, approva la "Istituzione della Conferenza Permanente sui Trasporti, la Mobilità e la Viabilità", nella cui prima (e ultima) riunione, svolta nella sede municipale il 16/10/2016, il Forum di Agenda 21 Locale chiede di avviare il procedimento per il Piano

Urbano della Mobilità Sostenibile, così come previsto l'anno prima con Del.ne di C.C. n. 86, del 31/08/2011.

- 2014** Il Comune di Terracina, su proposta del Forum di Agenda 21 Locale, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 94, del 22/04/2014, approva l'impegno per l'adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Terracina e l'avvio immediato dell'iter tecnico-amministrativo.
- 2014** Il Comune di Terracina, su proposta del Forum di Agenda 21 Locale, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 212, del 20/08/2014, approva l'adesione nazionale alla "Carta delle Città in Bici" promossa dall'ANCI.
- 2014** Il Comune di Terracina, su proposta del Forum di Agenda 21 Locale, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 226, del 17/09/2014, approva l'adesione al programma internazionale delle iniziative per la "Settimana Europea della Mobilità Sostenibile".
- 2014** Il Comune di Terracina, in seguito alla istituzione del "Sistema di Gestione Ambientale" (Del.ne di G.C. n. 300, del 3/12/2014), Con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 144/XXIII, del 9/12/2014, approva il "Documento di Politica Ambientale" e, subito dopo, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 321, dell'11/12/2014, approva gli "Obiettivi e il Programma di Miglioramento Ambientale" per il triennio 2014-2016, in cui viene stabilita, come "Prima azione da intraprendere", la "Redazione e approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città".
- 2014** Il Comune di Terracina, su proposta del Forum di Agenda 21 Locale, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 322, del 15/12/2014, approva il "Piano Quadro della Ciclabilità", quale strumento essenziale di "un più generale Piano per la Mobilità Attiva Sostenibile".
- 2015/16** Il Forum di Agenda 21 Locale, con ripetute note inviate all'Amministrazione Commissariale del Comune di Terracina (settembre e novembre 2015; febbraio e aprile 2016), ha continuamente sollecitato, purtroppo senza riscontro, sia l'attuazione del "Piano Quadro della Ciclabilità", sia soprattutto l'avvio dell'iter per la redazione e adozione del "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile".
- 2016** Il Comune di Terracina, su proposta del Forum di Agenda 21 Locale, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 14, del 14/09/2016, approva l'adesione al programma internazionale delle iniziative per la "Settimana Europea della Mobilità Sostenibile".
- 2017** Il Comune di Terracina, con Del.ne di Consiglio Comunale n.4, del 24/01/2017, approva il "Sistema di Gestione Ambientale" e il complementare "Documento di Politica Ambientale" 2017-2019. In quest'ultimo documento viene chiaramente indicato, tra gli "Obiettivi Strategici" da realizzare, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.
- 2017** Il Comune di Terracina, con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 18, del 31/03/2017, approva, insieme al Bilancio di Previsione 2017-2019, il

Documento Unico di Programmazione/DUP, nel quale, sia negli “Obiettivi Strategici” (pp.52-53), sia nella “Sezione Operativa” (pp. 98-99), viene stabilito, tra le “Azioni Prioritarie” da realizzare, la redazione, l’adozione e l’approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Come risulta evidente dagli indicatori di sostenibilità ambientale presentati all’inizio del testo e dalla successiva cronologia amministrativa, l’adozione, da ultimo, dall’aggiornamento del Piano Urbano del Traffico/PUT (a **6** anni dalla sua approvazione e, soprattutto, dopo la lunga serie di atti amministrativi deliberati dal Consiglio Comunale e dalla Giunta Comunale allo scopo di superare lo stesso Piano del Traffico e dare invece concreta attuazione ad uno degli obiettivi strategici della Politica Ambientale del Comune di Terracina, cioè l’adozione e l’approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), appare una decisione attardata e, per ciò stesso, problematica, nella sua eventuale gestione da parte dell’Amministrazione Comunale, per diversi aspetti significativi che occorre necessariamente evidenziare:

- ≡ Tale aggiornamento, innanzitutto, risulta del tutto insufficiente per affrontare, sulla base dei dati disponibili, le attuali criticità cittadine in tema di Mobilità Urbana.
- ≡ Esso, inoltre, risulta privo di ogni concreta misura e di ogni prospettiva per il miglioramento della qualità della vita della città e della salute dei cittadini, poiché non affronta il nodo cruciale di ogni mobilità urbana, cioè il riequilibrio integrato delle diverse modalità di trasporto per prioritarie finalità ambientali.
- ≡ Tale aggiornamento, infine, risulta contrastante con quanto già approvato sinora dall’Amministrazione Comunale, attraverso appositi strumenti di indirizzo, pianificatori, programmatori ed esecutivi, al fine di superare l’ormai inadeguato Piano del Traffico e dotarsi invece di un più moderno ed efficiente Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, nel quadro della vigente legislazione regionale, nazionale ed europea.
- ≡ Va ricordato, da ultimo, che nei **3** anni precedenti il Comune di Terracina, a seguito delle Deliberazioni approvate in materia di Mobilità Sostenibile, ha conseguito il riconoscimento e il relativo punteggio dalla FEE (Foundation for Environmental Education), con l’assegnazione della Bandiera Blu. Pertanto, l’adozione aggiornata del Piano del Traffico costituisce un significativo passo indietro rispetto a quanto acquisito sinora e non otterrebbe alcun punteggio dalla FEE, essendo una tale misura esclusa dal Questionario Ufficiale. Viceversa, l’adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile costituirebbe un notevole risultato, in termini di punteggio e di riconoscimento nazionale e internazionale, poiché tale voce è espressamente richiamata nel Questionario FEE, con ben **11** schede specifiche di riferimento (ZTL, isole pedonali, piste ciclabili, trasporto pubblico, mezzi elettrici, parcheggi decentrati, qualità dell’aria, ecc.).

Volendo poi stare al merito della decisione adottata, due esempi molto significativi del proposto aggiornamento possono aiutare a capire meglio la problematicità e la difficoltà della questione:

- 1) L'inserimento nel Piano del Traffico della "Rete Ciclabile" cittadina risulta infatti contrastante con le finalità del "Piano Quadro della Ciclabilità" (approvato con Del.ne di G.C. n. 322, del 15/12/2014), poiché, come opportunamente richiamato dallo stesso "Piano Quadro", la "Rete Ciclabile", in quanto infrastruttura di "Mobilità Attiva Sostenibile", ha senso soltanto se inserita all'interno di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e non di un Piano del Traffico.
- 2) La possibile richiesta di realizzare dei parcheggi cittadini multipiano risulta contrastante con le motivazioni assunte dallo stesso Piano del Traffico, che infatti li escluse dalla previsione del Piano_Parcheggi e, dunque, non furono consentiti nell'approvazione dello strumento pianificatorio, per ragioni che rimangono tuttora valide:
 - ≡ Sono ancora escluse dalla gestione dell'Amministrazione Comunale moltissime aree strategiche per la sosta, che costituiscono un importante valvola di sfogo alla sempre maggiore domanda di parcheggio.
 - ≡ Nella casistica esistente, i parcheggi multipiano costituiscono degli effettivi punti di congestione del traffico, specie in aree di fitta urbanizzazione, con aumento della difficoltà viaria, della insicurezza stradale, della incidentalità e della tempistica per trovare il posto.
 - ≡ I parcheggi multipiano costituiscono degli effettivi punti di concentrazione e di aumento dell'inquinamento atmosferico ed acustico.
 - ≡ I parcheggi multipiano costituiscono un problema per l'estetica architettonica dei luoghi e per il rispetto del paesaggio urbano, specie per le zone storiche.
 - ≡ I parcheggi multipiano, infine, nel rapporto costi - benefici derivato dalle esperienze monitorate sinora, sono risultati scarsamente utili, dannosi per l'ambiente e antieconomici per la loro costruzione e manutenzione.

Il Forum di Agenda 21 Locale del Comune di Terracina, alla luce di quanto sopra riportato e con riferimento ai propri doveri istituzionali (art. 4 del Regolamento istitutivo), chiede pertanto al Sindaco, alla Giunta Comunale e al Consiglio Comunale:

- 1) Di non vanificare il lungo e fruttuoso lavoro compiuto sinora per poter consegnare alla città, attraverso il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, uno degli obiettivi fondamentali e strategici della politica ambientale del Comune di Terracina e uno degli strumenti di maggiore garanzia per affrontare la sfida del cambiamento climatico, per sostenere la qualità dell'ambiente e della salute dei cittadini, per favorire la coesione sociale, per promuovere l'economia verde e quella turistica e per assicurare il futuro dello sviluppo sostenibile del territorio comunale.
- 2) Di valutare in modo approfondito (in termini di effettiva sostenibilità dei costi ambientali, sociali ed economici portati da un sistema di trasporto ancora centrato sulla circolazione di autoveicoli inquinanti invece che sulle esigenze delle persone e della loro mobilità) l'opportunità di procedere alla definitiva approvazione dell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico, oppure di procedere, invece, come auspicchiamo e riteniamo di dover suggerire, alla revoca del provvedimento

adottato, nel rispetto dell'art. 22 della legge n. 340 del 24/11/2000, concernente il superamento dei Piani Urbani del Traffico/PUT in favore dei Piani Urbani della Mobilità/PUM, e con riferimento alla Direttiva del Parlamento Europeo dell'8/01/2010 per i paesi membri, recepita dal Comitato delle Regioni Italiane, per l'adozione, da parte delle autorità locali, dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.

- 3) Di avviare immediatamente l'iter tecnico-amministrativo per la redazione e l'adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Terracina, nel rispetto di quanto approvato con la Deliberazione di Giunta Comunale n. 94, del 22/04/2014; con le Deliberazioni di Consiglio Comunale n. 144/XXIII, del 9/12/2014 e di Giunta Comunale n. 321, del 11/12/2014; con la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 4, del 24/01/2017; ed infine con la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 18, del 31/03/2017.

Nella speranza di aver fornito un utile contributo per la giusta valutazione dell'annoso problema e come sempre disponibili alla collaborazione, cogliamo l'occasione per inviare i nostri più cordiali saluti.

Il Presidente

Venceslao Grossi

I Coordinatori del Tavolo B

Carminé di Capua

Stefano del Monte

P.S.

Per conoscere tutti i finanziamenti a cui è possibile accedere dopo l'adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile/PUMS, consultare:

<http://www.osservatoripums.it.it/servizi/finanziamenti>

Per conoscere quali sono le possibilità di formazione (anche gratuita con un bando) per i dirigenti comunali dei Comuni che hanno deciso di adottare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile/PUMS, consultare:

<http://www.bump-mobility.eu/it/tabs/training.aspx>

Per conoscere il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile/PUMS del Comune di Latina, redatto dagli Uffici comunali, consultare:

<http://www.comune.latina.it/pums-leprecisazioni-dell'amministrazione/>