



Provincia di Lucca Protocollo generale	E
N. 0000199	data 03/01/2018
Classificazione: 11.2.1	
	

PROVINCIA DI LUCCA

DELIBERAZIONE CONSIGLIO PROVINCIALE N. 79 DEL 14.12.2017

OGGETTO: APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO STRATEGICO E DEL DOCUMENTO DI INTESA DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE PER LA PROVINCIA DI LUCCA IN QUANTO ENTE DI AREA VASTA

SESSIONE ORDINARIA PRIMA CONVOCAZIONE SEDUTA PUBBLICA

L'anno 2017 - duemiladiciassette - addì quattordici (14) del mese di dicembre alle ore 17:30 c., nella sala consiliare della Provincia, convocato nei modi e nei termini di legge, si è riunito il Consiglio Provinciale, in seduta pubblica, per trattare, in sessione ordinaria ed in prima convocazione, gli affari iscritti all'ordine del giorno che è stato, a termini di legge, pubblicato all'albo on line e notificato ai sensi del regolamento del Consiglio Provinciale.

Presiede Luca Menesini – Presidente della Provincia
Assiste Luigi De Angelis – Vice Segretario Generale

Il Presidente procede all'appello, dal quale risultano presenti i seguenti Consiglieri:

Nominativo	Pres.	Ass.	Nominativo	Pres.	Ass.
Boggi Nicola	P		Marchetti Maurizio	P	
Bonturi Renato	P		Menesini Luca (Presidente)	P	
Del Soldato Adolfo	P		Puppa Mario (Vice Presidente)	P	
Giannoni Riccardo	P		Reali Stefano	P	
Gilardetti Leonardo	P		Simonini Simone	P	
Giuntoli Enzo		A	Sinagra Grazia	P	

Presenti all'apertura della seduta n. 11 consiglieri

Il Presidente del Consiglio, riconosciuto legale il numero dei Consiglieri presenti, dichiara aperta la seduta e nomina come scrutatori i Consiglieri: Simonini, Del Soldato, Gilardetti.

La seduta viene videoregistrata ai sensi e per gli effetti del Titolo V del Regolamento del Consiglio e, in particolare, degli articoli 41, 42, 43 e 44

ADUNANZA C.P. DEL 14.12.2017

DELIBERA N. 79

OGGETTO: APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO STRATEGICO E DEL DOCUMENTO DI INTESA DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE PER LA PROVINCIA DI LUCCA IN QUANTO ENTE DI AREA VASTA

omissis il verbale alla presente delibera

Situazione presenze dopo la del. n. 78 durante la discussione e prima della votazione: nessuna variazione (presenti 11) –

Richiamati

- il Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009 (Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni – [COM (2009) 490 final];
- il Libro Bianco 2011 - Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile (COM(2011) 144);
- l'Urban Mobility Package del 2013;
- le Linee Guida per la redazione dei Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP);
- la legge 24 novembre 2000, n. 340 e, in particolare, l'art. 22 che istituisce appositi Piani urbani di mobilità;
- il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 definisce i Piani Urbani di mobilità;
- le linee guida approvate con decreto emanato in data 4.08.2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti denominato "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile", ai sensi ed in attuazione dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257;
- l'allegato 1, art. 2, comma 1, lettera a) del suddetto decreto "Procedure per la redazione ed approvazione del PUMS"
- il nuovo Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (Priim), istituito con L.R. 55/2011 e approvato con la Deliberazione del Consiglio Regionale n. 18 del 12 febbraio 2014

- il PTCP2000 della Provincia di Lucca, approvato con Del Consiglio Provinciale n.189 del 13/01/2000 con particolare riguardo all'Appendice 3 "Criteri ed Indirizzi attinenti la mobilità";

Considerato che l'art. 22 della L. 340/24/11/2000 che istituisce i Piani Urbani della Mobilità e il decreto ministeriale del 4.08.2017 in tema di linee guida, allegato 2 "Obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS" indicano gli obiettivi da raggiungere, con particolare riguardo si seguenti: soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, prevedere la riduzione dei consumi energetici, prevedere l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, minimizzazione l'uso individuale dell'automobile privata e perseguire la moderazione del traffico e l'incremento della capacità di trasporto, aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car-pooling e car-sharing, perseguire la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane;

Considerato che il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica in grado di sviluppare una visione di sistema di mobilità sostenibile sul territorio di Area Vasta, nell'ottica di integrazione degli strumenti di pianificazione territoriale locale già esistenti che potranno adeguarsi ai contenuti del Piano condiviso tra gli Enti;

Dato atto che, la Provincia di Lucca ha provveduto ad istituire un gruppo interdisciplinare di lavoro, con maturata esperienza in materia di pianificazione territoriale, urbanistica, dei trasporti e della mobilità, con l'obiettivo di individuare le azioni da realizzare e di gestire i processi partecipativi, che ha restituito il Documento Strategico contenente il quadro conoscitivo;

Preso atto che in Assemblea dei Sindaci, svoltasi in data 16 ottobre 2017, tale Documento Strategico è stato illustrato, unitamente al Documento di Indirizzo sulla Mobilità Sostenibile che dovrà essere sottoscritto da tutti gli Enti coinvolti (Provincia, Unioni dei Comuni e Comuni);

Preso atto della nota prot. n. 29479 del 25/10/2017 con la quale il documento strategico PUMS è stato sottoposto ai comuni;

Tenuto conto dell'apporto derivato dal Comune di Villa Basilica, con nota prot. 30847 del 9/11/2017, in merito agli interventi destinati alla rete viaria;

Ritenuto di procedere con la creazione di un gruppo di lavoro interistituzionale composto da un tavolo politico e da un tavolo tecnico, secondo le indicazioni delle linee guida approvate con il su citato decreto ministeriale, allegato 1, lettera a) che prevede il coinvolgimento dei comuni contermini e le unioni dei comuni rappresentati nell'Assemblea dei Sindaci;

Ritenuto, per le motivazioni su esposte, di approvare i documenti di cui sopra "Documento strategico" e "Documento di intesa" predisposti dal gruppo di lavoro interno alla Provincia di Lucca intesa come Ente di Area Vasta e di costituire, al contempo, il gruppo di lavoro interistituzionale per implementare il quadro conoscitivo generale con il livello locale e per avviare il percorso partecipativo;

Dato atto che il documento strategico e quello di intesa hanno natura di programma di lavoro condiviso e, pertanto, non comportano impegni di spesa;

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

- Visto il parere favorevole del Dirigente Responsabile del Servizio proponente, Arch. Francesca Lazzari, in ordine dalla regolarità tecnica ai sensi dell'art. 49 del D.Lvo 267/2000, **allegato C** al presente provvedimento;
- Visto il Documento Strategico, **Allegato A**;
- Visto il Documento di Intesa **Allegato B**;
- Visto quanto espresso in premessa;
- Vista la propria competenza ai sensi dell'art. 42 del D.Lgs. 267/2000;

DELIBERA

1. Per le motivazioni su esposte e qui interamente richiamate, l'approvazione del Documento Strategico per il PUMS della Provincia di Lucca - **Allegato A** parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
2. L'approvazione del Documento di Intesa - **Allegato B** parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
3. Di trasmettere ai comuni l'allegato B al presente provvedimento, ai fini della sua sottoscrizione tramite pec;
4. Di prevedere l'istituzione del gruppo di lavoro interistituzionale con i comuni contermini e le Unioni dei Comuni della Provincia di Lucca, al fine di implementare il quadro conoscitivo generale con il livello locale e per avviare il percorso partecipativo del PUMS, secondo le linee guida approvate con decreto emanato in data 4.08.2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti denominato "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile", ai sensi ed in attuazione dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 – allegato 1) lettera a;
5. Di individuare il Presidente della Provincia di Lucca per l'istituzione, con decreto deliberativo, del suddetto gruppo di lavoro interistituzionale, a seguito delle indicazioni fornite dai Comuni e dalle Unioni dei Comuni;
6. Di dare atto ai sensi della normativa vigente, il dirigente responsabile del Servizio Arch. Francesca Lazzari Servizio Coordinamento LLPP, Pianificazione Territoriale, Mobilità e Viabilità, Patrimonio, Protezione Civile" ha mantenuto a sé la responsabilità del procedimento;
7. Di pubblicare per 15 giorni consecutivi sull'Albo pretorio dell'Ente il presente provvedimento, dandone ampia diffusione attraverso il sito www.provincia.lucca.it;

8. Di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs n. 267/2000, per le ragioni di urgenza da individuarsi nella necessità di aprire il percorso condiviso con i comuni che stanno già lavorando sul PUMS;
9. Di dare atto che il presente provvedimento non comporta impegni di spesa;
10. Di prendere atto che avverso il presente provvedimento è possibile il ricorso al TAR o al Presidente della Repubblica nei termini rispettivamente di 60 e 120 giorni ai sensi di legge.

Aperta la discussione sull'argomento, si hanno i seguenti interventi:

OMISSIS
(Vedi Verbale)

Dopo ampia discussione i Consiglieri Leonardo Gilardetti e Adolfo Del Soldato presentano il seguente emendamento:

al punto 2.4 del Documento Strategico inserire il seguente punto aggiuntivo:

"La realizzazione di una viabilità alternativa alla Via Sarzanese in coerenza con le previsioni del P.T.C. della Provincia di Lucca".

OMISSIS
(Vedi Verbale)

dopo vari interventi Il Presidente pone in votazione il sopra indicato emendamento che viene votato nel seguente modo:

Consiglieri Presenti	11
Voti Favorevoli	=8
Contrari	==
Astenuti	=3 (Marchetti, Giannoni, Simonini)

Il Presidente pone quindi in votazione il sopra esposto schema di atto deliberativo comprensivo dell'emendamento approvato che ottiene il seguente risultato:

Consiglieri Presenti	11
Voti Favorevoli	=8
Contrari	==
Astenuti	=3 (Marchetti, Giannoni, Simonini)

Su proposta del Presidente, il Consiglio

DELIBERA, altresì,

stante l'urgenza, di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, 4° c., del D.Lgs. 267/2000 che viene votato nel seguente modo:

Consiglieri Presenti	11
Voti Favorevoli	=8
Contrari	=
Astenuti	=3 (Marchetti, Giannoni, Simonini)



*Servizio di coordinamento LLPP, Pianificazione Territoriale, Mobilità e Viabilità,
Patrimonio, Protezione Civile*



**PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE
PER LA PROVINCIA DI LUCCA**

DOCUMENTO STRATEGICO

QUADRO DI RIFERIMENTO

INDIRIZZI E OBIETTIVI DEL PUMS

(versione con contributi ed emendamento del C.P. 14.12.17)

Allegato .. *A*..... alla deliberazione della C.P. n. *79* del *14 DIC. 2017*
pagina n. *(1 di 28)* p. **IL SEGRETARIO GENERALE**

IL VICE SEGRETARIO
(Dr. Luigi De Angelis)



0. Premessa

1. Il PUMS: contesto europeo e caratteristiche

- 1.1 Un nuovo quadro di riferimento
- 1.2 Un PUMS per la Provincia di Lucca
- 1.3 Una visione condivisa per il lungo periodo
- 1.4 Strategie e ambiti di azione

2. Obiettivi generali e obiettivi specifici

- 2.1 Obiettivi, interventi e proposte per ambito territoriale
- 2.2 Ambito Piana di Lucca
- 2.3 Ambito Garfagnana e Mediavalle del Serchio
- 2.4 Ambito Versilia

3. Il processo di Piano: fasi e condizioni di successo

- 3.1 L'organizzazione dell'Ufficio di Piano
- 3.2 I Tavoli tematici

4. Conclusioni

5. Elaborati cartografici

- *Struttura a più intensa urbanizzazione*
- *Le infrastrutture esistenti*
- *La rete del trasporto pubblico*
- *Struttura policentrica e rete infrastrutturale*
- *Criticità*

0. Premessa

La Provincia di Lucca, nelle sue articolazioni territoriali della Piana di Lucca, della Versilia e della Valle del Serchio, si configura come un **complesso sistema** nel quale ambiti interni, costieri e montani richiedono, per le loro peculiarità orografiche ed insediative, la ricerca di soluzioni appropriate per rispondere ai problemi di spostamento interno, di collegamento reciproco e di connessione con il resto del mondo.

Il tema della **mobilità rappresenta una delle componenti essenziali dell'attività di governo del territorio** in quanto la domanda di trasporto risulta fortemente influenzata dalle scelte insediative, dalla localizzazione dei poli attrattori/generatori di traffico e, nelle attuali prospettive, anche dall'emergere di nuovi temi, nuove tecnologie e nuovi comportamenti. Dunque una corretta gestione della mobilità non può prescindere da valutazioni che devono integrare la pianificazione urbanistica con altre tipologie di strumenti, come ad esempio il piano delle funzioni o il piano degli orari, e con altre politiche, come ad esempio il contrasto al cambiamento climatico o la tutela della biodiversità

Nello specifico sistema territoriale lucchese le politiche infrastrutturali e le modalità di governo della domanda e dell'offerta di mobilità devono essere in grado di **garantire livelli di accessibilità non solo equi, ma anche coerenti con il contesto insediativo ed ambientale delle differenti realtà e con le loro prospettive di sviluppo economico e sociale**. Per far questo occorrono politiche e strumenti attuativi capaci di tener conto della diversità dei contesti e dei vecchi problemi che ancora attendono soluzione, ma al tempo stesso capaci di affrontare in modo integrato i nuovi problemi che nascono dalle mutate condizioni economiche e sociali e dalle nuove politiche per la resilienza, la sicurezza e la qualità dell'ambiente. L'insieme di tali politiche richiede una nuova visione condivisa del futuro, una più intensa integrazione tra livelli amministrativi, competenze e modalità di intervento.

A questo scopo l'Amministrazione Provinciale di Lucca intende predisporre un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), articolato per il complesso della provincia e per singole componenti territoriali, ovvero uno strumento che consenta di ricondurre all'interno di un quadro di riferimento coerente, unitario ed integrato la visione condivisa e il complesso delle azioni provinciali e degli Enti locali che ne discende. Il PUMS, introdotto di recente a livello comunitario, è infatti uno strumento di governo della mobilità di nuova impostazione, specificamente finalizzato ad integrare prospettive e conoscenze e a coinvolgere nella sua elaborazione ed attuazione Amministrazioni ai diversi livelli, operatori, soggetti sociali e più in generale la comunità locale. Con una inedita priorità assegnata alla ricerca del benessere degli abitanti e al buon funzionamento delle attività piuttosto che ai soli problemi del traffico. Un Piano capace di mettere a sistema le risorse disponibili e di collocare problemi e soluzioni nelle strategie nazionali e comunitarie per il medio periodo (2030) e per il lungo periodo (2050).

Il Consiglio Provinciale ha approvato l'atto di indirizzo del PUMS provinciale (Delibera N.20 del 23/05/2017), del quale sono riportati alcuni contenuti nel presente documento. Tale **atto di indirizzo prevede una articolazione del Piano stesso che tenga conto degli ambiti territoriali della Provincia al fine di favorire la collaborazione dei diversi livelli di governo con l'obiettivo comune di costruire strategie condivise per governare la domanda di mobilità vista come un insieme correlato di azioni che si sviluppano e coordinano con gli strumenti di pianificazione.**

1. Il PUMS: contesto europeo e caratteristiche

Nell'ultimo decennio a livello comunitario e a livello nazionale molti cambiamenti sono maturati nelle politiche per i trasporti e molti altri si apprestano a maturare.

La **necessità di rinnovamento** deriva da una ampia gamma di fattori, a partire dalla ri-collocazione europea nel contesto globale, in particolare rispetto alla questione del petrolio. Ma nella stessa direzione spingono il **perdurare di questioni largamente irrisolte**, come l'inquinamento dell'aria o la congestione endemica e l'emergere di questioni nuove, come il consumo di suolo, il cambiamento climatico o la progressiva perdita di funzionalità degli ecosistemi.

L'oggettiva scarsità di risorse finanziarie rende obsolete buona parte delle politiche del passato. Allo stesso tempo **molte innovazioni tecnologiche e organizzative si apprestano a rivoluzionare i mezzi di trasporto e il loro uso**: ad esempio il passaggio generalizzato alla mobilità elettrica o il maturare delle tecnologie per l'auto che si guida da sola o ancora le piattaforme informatiche per i comportamenti di mobilità condivisa. Ne risulta profondamente **cambiata la gerarchia dei problemi e soprattutto la gamma della soluzioni**, dove assumono importanza gli aspetti organizzativi e comportamentali piuttosto che le tradizionali questioni infrastrutturali.

1.1 Un nuovo quadro di riferimento

Il **Libro Bianco del 2011 sulla politica europea dei trasporti** traccia il cammino riconoscendo che l'attuale sistema dei trasporti non è sostenibile sul medio lungo periodo e che sono necessari profondi cambiamenti per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità stabiliti dalle norme e dagli accordi internazionali. La prevista riduzione del 60% delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti entro il 2050 rispetto alle emissioni del 1990 dà la misura della radicalità e dell'ampiezza del cambiamento necessario. Secondo il Libro Bianco una parte importante di tale cambiamento dovrà essere conseguita nelle aree urbane e nelle aree densamente popolate. Sono le aree dove oggi vive il 73% circa della popolazione europea e dove il carattere urbano è dato in primo luogo dalla intensità delle relazioni piuttosto che dalla continuità del costruito o dai confini amministrativi. Negli ambiti territoriali lucchesi sopra ricordati, il "cuore" di ciascuna area appartiene certamente alla categoria delle aree densamente popolate: **"città effettive" al di là dei confini amministrativi, disegnate dalle relazioni funzionali e sociali.**

Il **PUMS è lo strumento** specificamente previsto dal Libro Bianco per consentire alle aree densamente popolate di portare significativi contributi al raggiungimento di obiettivi comunitari assai impegnativi: **non solo la riduzione delle emissioni climalteranti, ma il miglioramento radicale della qualità dell'aria e dei suoi effetti sulla salute, l'azzeramento tendenziale della mortalità dovuta agli incidenti stradali, la diminuzione della dipendenza della vita quotidiana dei cittadini dall'automobile.** Dunque il PUMS si configura come uno strumento destinato ad avere larga applicazione, a porsi obiettivi coraggiosi e a produrre concreti, positivi e misurabili effetti.

Molte città di diversa dimensione in Italia e negli altri paesi europei stanno oggi sperimentando la elaborazione e l'attuazione di un PUMS sulla scorta delle Linee Guida appositamente predisposte in sede comunitaria. Le medesime Linee Guida costituiscono il riferimento metodologico anche per il PUMS della provincia di Lucca. La Commissione europea incentiva tali iniziative, favorisce lo scambio di esperienze e di buone pratiche e premia annualmente i casi migliori. È appena il caso di ricordare che la presenza di un PUMS accompagnato da un processo di Valutazione Ambientale Strategica rispondente alla Direttiva 2001/42/CE, è condizione necessaria per concorrere all'assegnazione di fondi strutturali comunitari.

1.2 Il PUMS per la Provincia di Lucca

Il **PUMS** è un Piano strategico di area vasta e di lungo periodo che si propone di soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese **con lo scopo principale di migliorare la qualità della vita dei cittadini**. Il richiamo alla qualità della vita non è rituale. Al contrario costituisce il punto focale verso il quale deve convergere l'ampissima gamma di possibili interventi regolamentari, infrastrutturali e organizzativi che formano il contenuto del PUMS. Avviare un PUMS significa infatti **"pianificare per/con la gente"**: un assunto che sottolinea l'approccio innovativo del PUMS rispetto ad un Piano dei Trasporti tradizionale, nel quale l'attenzione è usualmente concentrata sui problemi delle infrastrutture e del traffico.

"Mettere al centro le persone" e la loro percezione della qualità della vita legata alla mobilità implica la costruzione di un processo di **Piano fortemente basato sull'ascolto, sul coinvolgimento dei cittadini e degli operatori pubblici e privati nella definizione dei problemi e delle strategie** di Piano, sulla integrazione delle politiche per la mobilità con le altre politiche che concorrono alla qualità della vita dei cittadini e al buon funzionamento delle attività insediate. Il miglioramento della qualità della vita assume evidentemente contenuti differenti nelle diverse situazioni, a seconda delle condizioni di partenza, delle effettive problematiche sociali ed ambientali dei luoghi, delle collaborazioni inter-istituzionali e delle risorse disponibili. Sulle tematiche della mobilità quotidiana e del coinvolgimento dei cittadini si sono concentrati i PUMS di molte città europee dimostrando la possibilità di raggiungere risultati di tutto rilievo. Importanti riduzioni delle percorrenze dei veicoli motorizzati si associano con l'evidente miglioramento ambientale e un significativo sviluppo delle opzioni per la mobilità dolce e per il trasporto pubblico, spesso resi più accessibili e collaboranti attraverso un uso esteso di tecnologie informatiche.

Ai fini del PUMS **l'articolazione territoriale lucchese** può essere interpretata come una **straordinaria integrazione di aree urbane**, ciascuna connotata da base economica, struttura morfologica e insediativa, risorse ambientali e paesaggistiche del tutto peculiari, ma tutte accomunate da una alta intensità di relazioni interne e dalla intensità dei reciproci scambi.

Il PUMS in questo contesto rappresenta lo **strumento della visione integrata e multi scalare dei problemi di ciascuna area e del loro insieme**, della ricerca della coerenza delle soluzioni e delle sinergie possibili, della definizione puntuale degli interventi "maturi" all'interno del quadro strategico condiviso.

Si diceva più sopra che negli ambiti territoriali lucchesi il "cuore" di ciascuna area appartiene certamente alla categoria delle aree densamente popolate: **"città effettive" al di là dei confini amministrativi, disegnate dalle relazioni funzionali e sociali**. E di **"città effettive"** nel territorio provinciale ne sono individuabili almeno tre: la Piana di Lucca, la Versilia, e la Valle del Serchio. Dunque il PUMS della Provincia di Lucca non potrà che essere articolato in un livello provinciale e in tre ambiti corrispondenti a ciascun agglomerato/ambito: uno per ciascuna **"città effettiva"**.

Nell'insieme dell'attività di pianificazione della Provincia, il **PUMS** si configura come strumento di **pianificazione settoriale correlato al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale** e come quadro di riferimento e di indirizzo per i piani di livello comunale. Da questa architettura istituzionale e dalle nuove regole di rappresentanza e di funzionamento del Governo provinciale deriva l'impostazione del processo di Piano con le sue importanti conseguenze in termini di partecipazione, costruzione dello scenario condiviso, scelta delle strategie e delle azioni, tempi e modalità di attuazione.

In primo luogo la redazione del Pums deve **sistematizzare i piani e progetti esistenti oggetto di intese, integrare ed estendere gli stessi** alla luce delle valutazioni che emergeranno dalla ricognizione delle criticità e affinandoli man mano che si sviluppa il processo di Valutazione Ambientale Strategica.

In secondo luogo le **sue previsioni** per divenire operative devono **fin da subito influenzare le scelte per la costruzione degli strumenti di pianificazione territoriale e degli strumenti di pianificazione urbanistica.**

In terzo luogo è molto importante non sottovalutare il ruolo che il PUMS assume nel **definire una vision alternativa rispetto a quella esistente creando così le condizioni per nuove strategie e nuovi scenari sia progettuali sia culturali.**

Il **processo di pianificazione** sarà quindi generato da una successione di fasi che parte dalla accurata **ricognizione dei problemi, delle politiche e delle proposte di intervento già presenti, da re-interpretare e inserire in un confronto aperto e partecipato sulle prospettive future.** Un confronto che deve coinvolgere le diverse componenti territoriali, gli Enti e gli operatori economici e sociali, le competenze e le esperienze più avanzate, le associazioni che rappresentano le visioni e i diversi interessi.

Il PUMS dovrà inoltre incardinarsi in un efficace **processo di Valutazione Ambientale Strategica,** che costituisce componente strutturale del Piano e importante contributo alla trasparenza e alla condivisione del percorso decisionale.

Nella specifica situazione di Lucca il "PUMS provinciale" darà indicazioni coerenti a **due diverse scale.** La prima, a **livello dell'intera provincia,** conterrà un aggiornato quadro conoscitivo del sistema della mobilità nelle sue componenti di domanda e di offerta e identificherà gli ambiti territoriali funzionali e le relative problematiche in tema di mobilità. Su questa base si innesterà un secondo **livello di analisi e di proposta di maggior dettaglio, relativa agli ambiti individuati.** A questa scala saranno sviluppati specifici "PUMS di area", in coordinamento con gli Enti comunali e gli altri soggetti interessati.

Entrambi i livelli di analisi saranno accompagnati da **specifiche attività di comunicazione e di partecipazione pubblica** capaci di coinvolgere i principali portatori di interesse, le associazioni di categoria, la cittadinanza, le Amministrazioni competenti per i diversi aspetti. La formulazione di proposte innovative nascerà quindi dal confronto e dalla collaborazione con i diversi soggetti coinvolti (gestori di servizi e di infrastrutture, grandi datori di lavoro, dirigenti scolastici, mobility manager, ecc.) e dal loro apporto nelle fasi di definizione tecnica nonché di valutazione ambientale ed economica delle soluzioni possibili.

1.3 Una visione condivisa per il lungo periodo

La **costruzione della visione condivisa e delle strategie per raggiungere gli obiettivi desiderati è una delle fasi più impegnative del PUMS.** Non solo perché occorre costruire lo scenario futuro attraverso un concreto processo di coinvolgimento dei soggetti economici, delle organizzazioni della società civile, della cittadinanza e con l'attivo impegno delle Amministrazioni dei diversi livelli interessate. Ma soprattutto perché molto del successo delle strategie di Piano dipende dalla convinzione e dagli impegni che sarà stato possibile definire in questa fase.

Il PUMS infatti è lo strumento attraverso cui **la visione condivisa del futuro e gli impegni presi nel processo partecipativo si trasformano nel tempo in azioni, misure organizzative, effettivi cambiamenti di logiche e di comportamenti.**

A partire dallo scenario condiviso, dalle risorse e dalle disponibilità che ne risulteranno sarà possibile definire e valutare le politiche, gli interventi, le misure possibili, le loro sinergie e gli eventuali conflitti. **La trasparenza e il dibattito** sulle possibili soluzioni definite dal punto di vista tecnico, economico ed ambientale, assicureranno il massimo consenso sulle scelte di Piano e sulle azioni che dovranno essere messe in atto da parte dei diversi soggetti.

La **Provincia di Lucca non parte da zero in questo lavoro.** Sussistono infatti quadri programmatici recenti di **livello regionale,** come il Piano Paesaggistico (vedi Ambito 04 Lucchesia), il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (Priim), il Piano provinciale della

ciclabilità, i piani settoriali relativi alla qualità dell'aria (ad es. PAC – Piano Qualità Area Piana di Lucca; Piano Regionale Qualità dell'Aria). A livello locale sono disponibili importanti strumenti di programmazione come ad esempio il PS e il PUT (PUMS) della città di Lucca o la Variante urbanistica generale del Comune di Capannori. Ma è altresì rilevante considerare lo stato di elaborazione di altri importanti strumenti di pianificazione territoriale quali i Piani Strutturali Coordinati delle due Unioni dei Comuni della Garfagnana e della Media Valle con i quali è stata attivata una importante collaborazione per la definizione delle criticità e delle strategie di sviluppo. Sicuramente costituiscono una risorsa importante i lavori preparatori per la redazione della variante generale del Piano di coordinamento Provinciale del 2010 e le numerose attività svolte dalla Provincia in materia di mobilità che hanno focalizzato l'attenzione sulla integrazione modale: in particolare l'attività dell'anno 2013 con la quale, mediante una serie di specifici Tavoli tematici dedicati proprio a diversi aspetti della questione dei trasporti, come il TPL, i servizi ferroviari, la logistica per lo scalo del Frizzone, ecc., fu possibile chiarire e condividere lo stato dell'arte in tema di infrastrutture e servizi con tutti gli enti coinvolti e competenti in materia di mobilità. Una risorsa non meno importante è costituita dalle analisi e dalle decisioni dei cinque comuni della Piana per interventi sulla qualità dell'aria sottoscritti nel PAC 2016-2018.

Per quanto riguarda il TPL, per il quale la Provincia ha svolto per anni il ruolo di soggetto gestore del servizio per conto dei comuni e della regione mediante una puntuale azione di coordinamento delle varie esigenze, occorrerà accompagnare la fase di passaggio al lotto unico che sarà gestito a livello regionale d'intesa con gli uffici territoriali di livello provinciale. Tale cambiamento creerà le condizioni affinché il Trasporto Pubblico Locale sia potenziato e consolidi il suo ruolo di strumento fondamentale per rispondere alla domanda di mobilità espressa dal territorio.

La costruzione dello scenario condiviso può quindi contare su tale ampio patrimonio di informazioni e di elaborazioni assumendo a riferimento gli obiettivi generali sovraordinati fissati dalle strategie comunitarie, nazionali e regionali non solo in materia di trasporti, ma in materia di assetto insediativo, governo delle acque e della qualità dell'aria, strategie per il paesaggio, tutela e gestione delle aree protette, reti ecologiche e tutela della biodiversità. Nella costruzione dello scenario condiviso è possibile identificare le coerenze e gli aspetti conflittuali, mettere a fuoco le possibili sinergie tra le diverse politiche settoriali e selezionare, attraverso il processo partecipativo, la visione di lungo periodo a cui il PUMS dovrà portare il proprio contributo.

1.4 Strategie e ambiti di azione

A partire dallo scenario condiviso dovranno essere definiti gli obiettivi specifici e i "pacchetti" di azioni necessari a conseguirli anche attraverso strategie alternative comparate nei loro possibili esiti economici, sociali ed ambientali. Le strategie e gli obiettivi specifici, definiti nello spazio e nel tempo e nelle risorse per il loro raggiungimento, dovranno emergere dal processo partecipativo, ma è fin d'ora possibile indicare in termini generali gli ambiti d'azione che emergono dalle criticità della situazione attuale:

- La riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane e periurbane caratterizzate da un'elevata densità di traffico, anche attraverso soluzioni integrate del sistema dei servizi di trasporto pubblico e delle infrastrutture stradali e di parcheggio,
- L'attivazione di politiche per la modifica dei comportamenti negli spostamenti pendolari per studio e per lavoro, anche attraverso l'uso condiviso dell'auto, la diversione modale verso mezzi di trasporto a minore impatto ambientale o le forme di mobilità non motorizzata.
- La risposta ai fabbisogni di mobilità e di accessibilità della popolazione con particolare riguardo alle "fasce deboli", sia in senso fisico che sociale e/o economico (anziani, disabili, bambini, fasce a basso reddito, ecc.
- L'incremento della capacità e delle prestazioni del trasporto pubblico al fine di ridurre l'uso dell'automobile privata e aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi, oggi particolarmente modesta;

- **L'attivazione organizzata di forme di "mobilità condivisa"** come *car pooling*, *car sharing*, taxi collettivi, ecc. che consentano di diminuire la pressione della mobilità sugli spazi pubblici;
- **La riduzione dei consumi energetici, l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico e la riduzione dell'inquinamento acustico** nel rispetto degli accordi internazionali e delle normative comunitarie e nazionali in materia di qualità dell'aria;
- **Lo sviluppo delle misure fisiche e organizzative** per la crescita della quota di spostamenti a piedi ed in bicicletta;

Il PUMS è dunque lo strumento per **integrare prospettive e conoscenze, far collaborare i piani e i programmi, coinvolgere Amministrazioni, soggetti rilevanti e cittadini per implementare politiche e misure di mobilità sostenibile** finalizzate al benessere degli abitanti e al buon funzionamento delle attività produttive e di servizio. Soprattutto è lo strumento per fare in modo che la pianificazione abbia come **punto di riferimento i cittadini**, visti nelle loro molteplici vesti di viaggiatori, imprenditori, consumatori, clienti o qualunque altro ruolo assumano: le persone sono il riferimento costante per la lettura dei problemi e sono sempre parte della soluzione.

2. Obiettivi generali e obiettivi specifici

Il PUMS pensato come strumento capace di coniugare, attraverso l'integrazione di molte politiche e il coinvolgimento attivo dei cittadini, obiettivi spesso contrastanti di qualità dell'ambiente di vita, di efficienza dei sistemi di mobilità e di elevata tutela dell'ambiente contiene gli obiettivi generali che devono orientare le politiche per il futuro facendo riferimento a quelli esplicitamente dichiarati nei documenti programmatici comunitari, nazionali e regionali nei quali si delinea la direzione di marcia del cambiamento necessario. Tali **obiettivi generali** hanno a che fare con la **mobilità come fattore di qualità della vita**: un concetto che coinvolge **molte dimensioni**, che vanno dalla **sostenibilità ambientale alla riappropriazione collettiva degli spazi urbani, alla sicurezza, alla equità e inclusione sociale, ai tempi e ai livelli di servizio, alla innovazione tecnologica.**

Gli obiettivi generali si concretizzeranno, attraverso il processo partecipativo le analisi e le elaborazioni tecniche, in obiettivi specifici localizzati nello spazio e nel tempo, da perseguire attraverso le politiche e gli interventi per il governo della mobilità: tipicamente le misure a favore del trasporto pubblico e della mobilità pedonale e ciclabile, lo sviluppo dell'innovazione tecnologica nei veicoli e nella organizzazione delle mobilità, l'incentivazione al cambiamento dei comportamenti, soprattutto per la pendolarità lavorativa e scolastica, anche attraverso l'attivazione delle molte possibili forme della mobilità condivisa.

La definizione quantificata di obiettivi specifici di questo tipo, indispensabili ai fini del monitoraggio dei risultati del Piano, non può che nascere a valle dell'analisi dello stato di fatto e delle tendenze della domanda e dell'offerta di mobilità. Un quadro da condividere e interpretare nell'ambito della costruzione della "visione condivisa" della mobilità futura. In un processo capace di mettere in luce i problemi da risolvere, chiarire disponibilità al coinvolgimento diretto e al cambiamento, nonché le misure e le risorse necessarie a renderlo possibile.

In vista della costruzione della "visione condivisa" e degli obiettivi specifici è tuttavia possibile fin d'ora definire una serie di **obiettivi e contenuti conoscitivi generalissimi, a cui il PUMS dovrà comunque far fronte:**

- **garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto** che permettano loro di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;
- **integrare le politiche della mobilità con il governo del territorio** in modo da diminuire la dipendenza della vita quotidiana dall'automobile e assicurare funzionalità ed equità nel godimento delle dotazioni territoriali;
- **migliorare le condizioni di sicurezza** tendendo all'azzeramento degli incidenti mortali;

- ridurre, entro i parametri previsti dalla normativa, l'inquinamento atmosferico e acustico;
- contribuire alla riduzione delle emissioni di gas serra e dei consumi energetici;
- migliorare la qualità, l'efficienza e l'economicità non solo monetaria dei trasporti di persone e merci;
- contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme;
- definire, in stretta collaborazione con i Comuni, gli ambiti territoriali omogenei dal punto di vista funzionale nonché i problemi e le opportunità di connessione tra la scala comunale, la scala della "città effettiva" e la scala territoriale;
- definire in termini di infrastrutture e di livello di servizio la rete portante di trasporto intermodale e il suo funzionamento nell'assetto finale e nelle fasi intermedie della sua realizzazione;
- definire e aggiornare una banca dati a supporto dei futuri piani della mobilità che raccolga gli elementi del quadro conoscitivo e li renda interoperabili dai diversi soggetti;
- supportare il coordinamento degli interventi definiti dai singoli Enti Locali che producono effetti a livello sovra comunale;
- individuare progettualità specifiche che facilitino la partecipazione ad azioni a livello Comunitario.

In questo scenario, la proposta di **gestione associata del Tpl**, risulta indispensabile per acquisire nei confronti della Regione autonomia e ruolo nelle attività di programmazione, monitoraggio e controllo dei servizi, nei confronti del nuovo soggetto che eserciterà il servizio di tpl, in relazione al raggiungimento degli obiettivi del Piano. Una gestione associata, da formalizzare tramite la sottoscrizione di una **convenzione** fra Provincia e Comuni che organizzi la costituzione dell'Ufficio territoriale provinciale, come emanazione dell'Ufficio Unico Regionale, disciplinando i rispettivi ruoli.

2.1 Obiettivi, interventi e proposte per ambito territoriale

Si è detto come le componenti territoriali della provincia di Lucca presentino peculiarità morfologiche, economiche e insediative che pongono, per la mobilità, problemi diversi e specifici. Tali problemi sono stati affrontati, negli anni, attraverso politiche infrastrutturali, interventi e proposte di riorganizzazione della mobilità che appartengono in buona misura alla competenza di soggetti diversi dalla Provincia e che costituiscono, oggi, il quadro di riferimento (ovvero la situazione in assenza di Piano) da cui il PUMS deve prendere le mosse. Alcuni interventi già formalizzati in accordi e documenti di intesa, anche se non ancora realizzati, fanno propriamente parte di tale scenario di riferimento e dunque produrranno concreti effetti da considerare nel PUMS. **Gli interventi non ancora decisi dovranno invece essere considerati e valutati nella costruzione degli scenari alternativi ma non necessariamente faranno parte dello scenario conclusivo del PUMS.**

Gli interventi già realizzati e quelli programmati dai diversi soggetti, compresa l'Amministrazione provinciale, pongono al PUMS importanti questioni di integrazione, di coordinamento, di ricerca di sinergie. Al tempo stesso tali interventi aprono opportunità di miglioramento del sistema della mobilità che debbono essere prese in conto negli scenari di Piano.

Qui di seguito si propone, per ciascuna componente territoriale, una prima rassegna degli interventi e dei progetti in campo con l'indicazione del loro possibile contributo al sistema della mobilità lucchese. Una rassegna accompagnata da alcune prime indicazioni sulla specifica impostazione delle analisi e delle proposte che in ciascuna area dovrebbero rispondere a criticità già rilevate

2.2 Ambito Piana di Lucca

Per l'area della Piana di Lucca, che nel suo complesso costituisce propriamente una "città effettiva", sarà necessaria una **speciale attenzione ai problemi della mobilità quotidiana di lavoratori e studenti e alle soluzioni organizzative, infrastrutturali, tecnologiche** destinate a favorire comportamenti meno dipendenti dall'automobile privata e, per le imprese, meno vincolate al trasporto stradale delle merci.

Il PUMS della Piana dovrà raccogliere e portare a sistema conoscenze e decisioni già condivise, come quelle importantissime del PAC, i **Piani comunali in tema di mobilità** approvati o in corso, le **intenzioni di intervento delle amministrazioni sovraordinate** (Stato e Regione) e degli **operatori di settore** (ferrovie, Anas, porto di Livorno, ecc.). Ma soprattutto **il PUMS dovrà attivare e raccogliere le disponibilità al cambiamento coinvolgendo i cittadini e le loro organizzazioni, le scuole, i datori di lavoro** in un processo di lavoro comune, di approfondimento tecnico, di comunicazione.

Gli interventi e le proposte significative per la Piana di Lucca riguardano:

- il consolidamento dei risultati derivanti dal **raddoppio della linea ferroviaria nella tratta Pistoia-Lucca** secondo il progetto definitivo redatto da RFI e l'integrazione degli interventi con la realizzazione del nuovo terminal bus nell'area della stazione ferroviaria di Lucca (ex-scalo merci) in modo da migliorare, ad esempio, l'accessibilità alla stazione anche dal versante meridionale della città.
L'intervento di raddoppio potrà consentire di affiancare all'attuale servizio locale un servizio passeggeri veloce per i collegamenti fra il sistema lucchese e quello della città metropolitana di Firenze e quindi con l'alta velocità nazionale. L'incremento di capacità dell'infrastruttura potrebbe anche offrire nuove possibilità per gli spostamenti interni all'area lucchese come ad esempio un servizio a fruizione urbana fra Altopascio e Lucca, accompagnato dagli interventi tesi a migliorare l'accessibilità alle stazioni ferroviarie e l'interscambio modale avendo cura che nella pianificazione di tale tipo di interventi sia garantita la non-sovrapposizione e concorrenzialità tra componenti di offerta TPL su gomma e su ferro.
- La definizione e l'attuazione, **lungo la linea ferroviaria Lucca-Firenze, degli interventi infrastrutturali necessari per le opere sostitutive conseguenti all'eliminazione dei passaggi a livello**, con particolare riferimento a quelli posizionati sugli assi viari ad elevato volume di traffico e che costituiscono elemento di sostanziale criticità per il deflusso della circolazione veicolare;
- L'attuazione degli interventi previsti nella programmazione economica nazionale volti alla realizzazione del **sistema tangenziale lucchese**, il cui progetto dovrà integrarsi necessariamente con le proposte di Rfi in materia di eliminazione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria Lucca-Firenze, accompagnata da interventi di carattere politico-programmatico destinati a favorire il recepimento delle osservazioni e degli indirizzi alla progettazione indicati dai territori, in particolare per l'inserimento funzionale e paesaggistico delle opere nel territorio;
- A fronte del completamento del sistema tangenziale lucchese lo **sviluppo di un sistema di normative e regolamenti tesi a scoraggiare l'utilizzo della viabilità di quartiere come sistema di attraversamento urbano**. In questo contesto si dovranno favorire miglioramenti e nuove realizzazioni di percorsi ciclabili in sicurezza quale contributo integrato, complementare e parallelo alle funzioni svolte dal sistema tangenziale introducendo nuove forme di politiche per la pedonalità;

- L'attuazione degli interventi di miglioramento dell'attuale rete viaria attraverso il completamento dell'asse suburbano della città di Lucca da Monte San Quirico a Via di Tiglio con la realizzazione del nuovo ponte sul Serchio;
- La valutazione del potenziamento dello scalo merci in località Frizzone e il completamento dei due raccordi diretti con le aree produttive di Porcari e Tassignano, a supporto delle attività dei principali poli produttivi e cartari posizionati nella piana di Lucca quale presupposto per un sostanziale trasferimento su ferro dei traffici attualmente svolti su gomma anche alla luce dei miglioramenti dovuti al raddoppio ferroviario.
- La valutazione dello sviluppo di un collegamento ferroviario diretto e veloce con il sistema portuale toscano di Livorno, accompagnata dalla realizzazione di piattaforme logistiche gomma/gomma ad implementare l'area dello scalo merci;
- La ulteriore razionalizzazione del servizio di trasporto pubblico locale sia per il servizio urbano di Lucca che per il servizio interurbano con la finalità di implementare l'integrazione fra le varie componenti modali in relazione al trasporto su ferro e su gomma, e al sistema della mobilità ciclabile e pedonale da attuare in sicurezza anche attraverso l'utilizzo di nuovi sistemi innovativi e flessibili;
- La valutazione del possibile sviluppo di servizi di trasporto sperimentali utilizzando la linea ferroviaria Lucca-Aulla, nella tratta interna al territorio del Comune di Lucca, come approdo di interscambio modale volto a soddisfare segmenti di domanda di spostamento di livello urbano;
- La definizione di un piano organico delle aree di sosta nell'intera area della piana di Lucca strutturato in modo da favorire lo scambio modale e funzionale all'adozione di politiche selettive dell'accessibilità delle aree urbane con il mezzo privato anche attraverso forme di mobilità condivisa.
- Lo sviluppo della rete ciclabile così come previsto dal Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica con la realizzazione di percorsi ciclabili quale contributo alla riduzione dei trasporti con mezzo privato e al miglioramento dei livelli di sicurezza.
- La valutazione dei possibili interventi sul sistema della rete viaria destinati:
 - ✓ alla riqualificazione della rete viaria esistente, al fine di garantire adeguati livelli di servizio in relazione alle varie tipologie stradali;
 - ✓ al miglioramento del livello di interconnessione della rete, dell'efficienza e sicurezza per i flussi veicolari leggeri e pesanti con particolare attenzione al trasporto pesante indotto dall'attività del settore cartario¹.

2.3 Ambito della Garfagnana e Mediavalle del Serchio

Per quanto riguarda la Garfagnana e la Mediavalle del Serchio gli interventi e le proposte rilevanti di cui tener conto nella elaborazione degli scenari del PUMS riguardano:

- L'efficientamento e potenziamento della linea ferroviaria Lucca-Aulla sia per il trasporto delle persone che delle merci. Ne deriverebbe la velocizzazione dei collegamenti con la Lunigiana a nord e con l'ambito lucchese a sud, e, più in generale con la rete di interesse regionale/nazionale alla luce del potenziamento del corridoio Tirreno Brennero;

¹ contributo pervenuto dal Comune di Villa Basilica.

- Le possibilità di **sviluppo e ottimizzazione del trasporto pubblico su gomma** quale essenziale sistema complementare del trasporto su ferro al fine di fornire una offerta più capillare e tipologicamente differenziata (DRT) sul territorio dei due versanti delle valli del Serchio;
- una forte integrazione modale per dare adeguate risposte alla domanda di mobilità che riguarda una fruizione turistica sostenibile delle risorse naturalistiche, paesaggistiche e culturali del territorio vallivo;
- Il possibile sviluppo di un **sistema di aree di sosta** finalizzato a favorire l'intermodalità e l'adozione di politiche selettive dell'accessibilità per i borghi della Garfagnana e delle Media Valle del Serchio;
- Lo **sviluppo della rete dei percorsi ciclabili e pedonali protetti** quale elemento necessario per incrementare il livello di sicurezza per l'utenza debole e migliorare la qualità della vita delle aree abitate;
- La valutazione dei **possibili interventi sul sistema della rete viaria destinati**:
 - ✓ alla **riqualificazione della rete viaria esistente**, al fine di garantire adeguati livelli di servizio in relazione alle varie tipologie stradali;
 - ✓ al **potenziamento orientato al superamento dell'attuale deficit infrastrutturale** e al miglioramento del livello di interconnessione della rete e al miglioramento dell'efficienza e sicurezza per i flussi veicolari leggeri e pesanti
 - ✓ alla **messa in sicurezza** della direttrice di Fondovalle, interessata dalla progressiva urbanizzazione di diversi tratti.

2.4 Ambito Versilia

Per quanto riguarda la Versilia gli interventi e le proposte di rilevante interesse per l'area, da considerare e valutare nella elaborazione degli scenari del PUMS riguardano:

- il **rafforzamento delle funzioni del Porto di Viareggio** ed l'integrazione con il sistema della viabilità di accesso ai cantieri;
- il **completamento dell'asse di penetrazione** al Porto di Viareggio;
- Il possibile **sviluppo di servizi ferroviari veloci** alla luce della nuova linea ad alta capacità per treni AV Genova-Pisa-Roma;
- Il **potenziamento dell'itinerario tirrenico** (autostrada A12) e il **completamento dell'asse intermedio di scorrimento**;
- Lo **sviluppo della rete ciclabile** così come previsto dal Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica con la realizzazione di percorsi ciclabili quale contributo alla riduzione dei trasporti con mezzo privato e all'innalzamento dei livelli di sicurezza.
- Lo sviluppo di una rete logistica di scambio gomma-gomma e gomma-ferro a servizio delle attività produttive dell'ambito locale al fine di una maggiore sostenibilità del traffico delle merci;
- Allargamento alla fascia costiera versiliese del trasporto pubblico urbano e dei servizi tipologicamente differenziati (DRT) per la fascia interna collinare-montana.

- Il possibile sviluppo di un **sistema di aree di sosta** finalizzato a favorire l'intermodalità e l'adozione di politiche selettive dell'accessibilità dei poli di maggiore attrazione turistica;
- Lo **sviluppo della rete dei percorsi ciclabili e pedonali protetti** quale elemento necessario per incrementare il livello di sicurezza per l'utenza debole e migliorare la qualità della vita delle aree abitate;
- La valutazione dei **possibili interventi sul sistema della rete viaria destinati**:
 - ✓ alla **riqualificazione della rete viaria esistente**, al fine di garantire adeguati livelli di servizio in relazione alle varie tipologie stradali;
 - ✓ al **miglioramento del livello di interconnessione della rete, dell'efficienza e sicurezza** per i flussi veicolari leggeri e pesanti con particolare attenzione al trasporto pesante indotto dall'attività del settore lapideo;
 - ✓ La realizzazione di un'alternativa alla via Sarzanese in coerenza con le previsioni del P.T.C. della Provincia di Lucca².

3. Il processo di Piano: fasi e condizioni di successo

Il processo di elaborazione del PUMS e il processo di partecipazione dei cittadini e degli *stakeholders* che ne accompagna i diversi momenti dovrà essere **strutturato in sette fasi**:

1. Costituzione **gruppi di lavoro** (Ufficio di Piano e Tavolo di Negoziazione)
2. Elaborazione e interpretazione del **quadro conoscitivo** (in coda al presente documento alcune cartografie che mostrano i sistemi infrastrutturali e i servizi di mobilità attualmente esistenti).
3. **Consultazione** dei cittadini e degli *stakeholders*. In questa fase è importante individuare quelli che sono gli elementi di criticità per una visione condivisa delle problematiche dei territori (in coda al presente documento una prima elaborazione cartografica delle criticità legate al sistema della mobilità da discutere e implementare a seguito del processo partecipativo).
4. **Processo partecipativo** orientato in particolare alla definizione del Piano integrato per la Mobilità Scolastica Sostenibile e del Piano della Mobilità Aziendale Sostenibile attraverso eventi specifici.
5. **Elaborazione del "Documento della partecipazione"** che restituisce la mappatura dei problemi, delle analisi e delle proposte propedeutiche allo sviluppo e alla valutazione degli scenari di piano.
6. **Valutazione economica sociale ed ambientale** per la selezione delle strategie e delle azioni dello Scenario di Piano; VAS; elaborazione del Rapporto Ambientale ai fini della VAS
7. **Elaborazione del documento di Piano**; consultazione dei cittadini e degli stakeholder sul Documento di Piano e sul Rapporto Ambientale.
8. **Adozione e approvazione**

Nota 1: a latere dell'Ufficio di Piano deve essere coinvolta l'assemblea dei sindaci e dei tecnici dei Comuni del territorio provinciale

Nota 2: il Tavolo di Negoziazione che si propone dovrebbe essere composto dai rappresentanti degli Enti, delle organizzazioni sindacali e delle associazioni di categoria e del mondo associativo espressione della città effettiva della Piana di Lucca (AUSL, ARPAT, CGIL, CISL, UIL, Legambiente, Fiab, Confindustria, Università, ...)

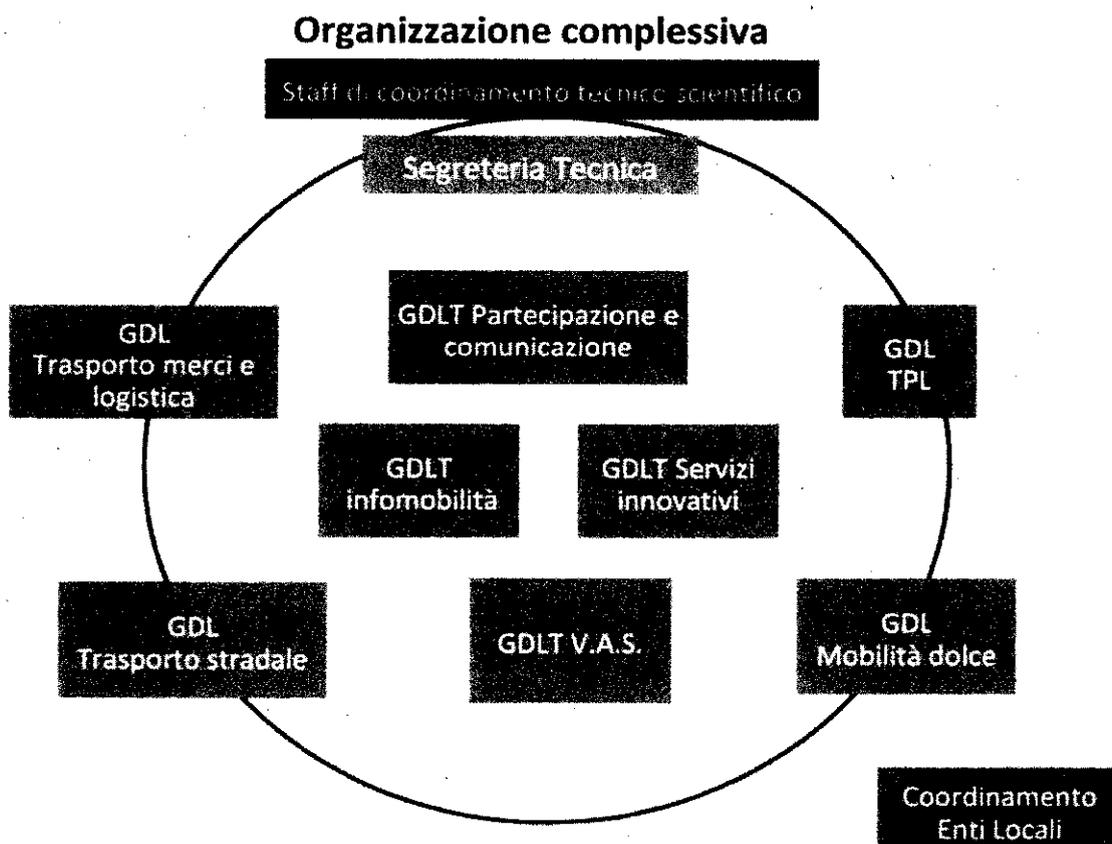
Il processo di Piano per il PUMS provinciale così strutturato potrà **dare buoni risultati se saranno assicurati**:

² emendamento approvato in C.P. il 14.12.2017.

- l'impegno esplicito e condiviso dei soggetti e delle Amministrazioni coinvolte per raggiungere obiettivi di sostenibilità, ovvero a trovare soluzioni che permettano un equilibrio tra sviluppo, equità sociale e qualità dell'ambiente;
- una prassi di consultazione e cooperazione tra dipartimenti/settori/servizi a livello locale per garantire integrazione, coerenza e complementarietà con le politiche adottate in altri settori (trasporti, urbanistica ed utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, energia, educazione, pianificazione, etc.);
- una prassi sistematica di comunicazione, ascolto, partecipazione attiva degli *stakeholders* e delle organizzazioni della società civile nella costruzione e valutazione delle alternative;
- una prassi sistematica di comunicazione, ascolto, partecipazione attiva della cittadinanza;
- lo scambio costante di informazioni e riscontri con altri enti con competenze ed ambiti operativi diversi (ad esempio, a livello di distretto, di agglomerazione urbana, regionale, nazionale e così via);
- una formulazione basata su obiettivi chiari e traguardi misurabili;
- un esame dei costi e dei benefici monetari delle alternative di trasporto e una seria valutazione dei costi e benefici sociali, mirata alla loro internalizzazione;
- un monitoraggio continuo dei risultati e delle eventuali necessità di ri-orientamento delle azioni.

3.1 L'organizzazione dell'Ufficio di Piano

L'organizzazione complessiva qui sotto rappresentata, escluso il Comitato tecnico-scientifico e il Coordinamento Enti locali, costituisce l'Ufficio di Piano del PUMS.



L'Ufficio di Piano è attivato dalla Dirigenza del Settore Pianificazione Territoriale e Mobilità della Provincia di Lucca e ha il compito di coordinare i lavori per la redazione del Piano, supportando le attività dei diversi gruppi di lavoro tematici e delle attività trasversali.

Risorse:

- i tecnici della Provincia e degli altri Enti territoriali interessati (Comuni), assistenza e collaborazioni esterne.

Azioni:

- acquisisce le informazioni per sviluppare lo studio e le analisi necessarie al raggiungimento dei risultati assegnati per il PUMS
- acquisisce le informazioni ed i risultati dei tavoli di lavoro specialistici
- si riunisce periodicamente (almeno una volta al mese)
- organizza i tavoli pubblici di partecipazione sulle tematiche in oggetto e gli incontri con gli Enti istituzionali aventi competenze nel settore (vedi AT-Partecipazione)
- si rapporta con il comitato scientifico
- redige il documento di Piano.

Output:

- restituzione report periodici e proposta di Piano
- contenuti per apposita sezione web del sito della Provincia e degli Enti territoriali

3.2 I tavoli tematici

GdL Trasporto merci e logistica

Ha il compito di analizzare le condizioni tecniche e di mercato per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, in un'ottica di integrazione con gli altri scali merci (presenti e futuri) del territorio, per le attività di pianificazione del trasporto ferroviario merci che saranno inserite nel PUMS. Il gruppo di lavoro si occuperà anche del trasporto merci in generale, con particolare attenzione alle attività di logistica su gomma, sia in ambito urbano che periurbano ed alle problematiche di sostenibilità e sicurezza con riferimento anche al trasporto delle merci pericolose.

GdL Trasporto stradale

Ha il compito di analizzare le condizioni infrastrutturali e di servizio per la domanda di mobilità su strada, in un'ottica di integrazione e riequilibrio con le altre modalità di trasporto presenti sul territorio.

GdL Mobilità dolce

Ha il compito di analizzare le condizioni infrastrutturali e di servizio per la domanda di mobilità ciclabile e pedonale in un'ottica di integrazione e riequilibrio con le altre modalità di trasporto presenti sul territorio.

GdL Trasporto Pubblico Locale

Ha il compito di analizzare le condizioni tecniche e di servizio per lo sviluppo del trasporto pubblico, in un'ottica di integrazione con le altre modalità di trasporto presenti sul territorio (pubbliche e private).

Attività Trasversali | Infomobilità

Ha il compito di analizzare le forme dei diversi canali di informazioni all'utenza riguardo a tutte le modalità di trasporto, ai servizi innovativi e alle condizioni di traffico sulla rete di interesse provinciale.

Attività Trasversali | Partecipazione

Lo sviluppo del PUMS, oltre al percorso di consultazione previsto dalla VAS ma indispensabile per la sostanza stessa del PUMS, dovrà prevedere incontri di confronto con cittadinanza, attori istituzionali e *stakeholders*, che rappresentano un elemento fondante per l'individuazione delle strategie e delle azioni di piano, e per la loro reale fattibilità.

Il processo di elaborazione e condivisione del PUMS deve generare un confronto aperto all'interno della società civile e delle istituzioni.

La partecipazione si può sviluppare per mezzo di incontri aperti alla cittadinanza e incontri tematici dedicati a specifiche rappresentanze (*stakeholders*). Diverse iniziative devono essere predisposte per coinvolgere gli attori portatori di esigenze molteplici, raccogliere opinioni su esigenze e punti di vista, e su obiettivi e strategie verificando le conseguenti alternative di piano, e la loro "condizionalità", all'interno dei tavoli partecipativi. L'elaborazione tecnica dello strumento di piano dovrà essere quindi affiancata dallo sviluppo di varie e diverse tecniche e strumenti di coinvolgimento dei portatori di interesse e del pubblico.

La fase partecipativa del processo di elaborazione e condivisione del piano si può articolare in diverse tipologie di incontri di ascolto e tematici. In particolare, l'attività si può concentrare sulla condivisione del quadro delle conoscenze e sull'acquisizione, da parte dei diversi soggetti coinvolti, delle sollecitazioni e delle indicazioni su punti di forza e di debolezza relativi alle singole tematiche trattate.

Il processo partecipativo è rivolto:

- ✓ ai cittadini singoli e organizzati
- ✓ ai portatori di interesse (*stakeholders*)
- ✓ a tutte le istituzioni coinvolte.

Si potrà inoltre organizzare:

- uno o più eventi strutturati di ascolto rivolti principalmente a quei soggetti che normalmente non partecipano alla formazione delle decisioni pubbliche. Si ritiene infatti necessario strutturare un processo di ascolto che prevede l'interazione con un pubblico (informato) in grado quindi di entrare nel merito di specifici argomenti e temi trattati dal PUMS, fornendo preliminarmente ai cittadini gli elementi utili a svolgere una discussione proficua e che sappia entrare nel merito delle questioni. Essendo momenti di ascolto e di emersione dei problemi, esigenze, bisogni, questa fase dovrà essere svolta all'inizio del processo del PUMS.

- incontri tematici (tavoli) con i portatori di interesse dedicati a consolidare i criteri per definire le strategie e gli scenari alternativi del PUMS, che coinvolgano i rappresentanti di realtà eterogenee quali istituzioni, associazioni di categoria, operatori del trasporto pubblico, aziende, *mobility manager*.

- incontri dedicati agli abitanti dei singoli comuni di coinvolgimento in una fase di confronto sulle strategie e azioni possibili per raggiungimento degli obiettivi fissati.

Attività Trasversali | VAS (valutazione ambientale strategica)

La fase di elaborazione e redazione del Piano deve essere affiancata dal processo di valutazione (VAS), che in tal modo supporta lo sviluppo del piano fin dai suoi momenti iniziali, permettendo l'integrazione dei principi di sostenibilità ambientale in fase di impostazione e delle valutazioni dei

possibili effetti ambientali svolte in parallelo alle elaborazioni per la definizione degli scenari di piano.

Gli snodi del processo di VAS andranno opportunamente progettati per assicurare l'effettiva integrazione dei criteri valori ambientali nel processo decisionale del Piano. In particolare sarà possibile utilizzare l'iniziale fase di *scoping* per progettare, con la collaborazione dei soggetti con competenze ambientali l'integrazione tra processo di Piano e processo di VAS (valutazione) e per

- a) mettere a punto gli obiettivi ambientali sovraordinati (stabiliti da politiche comunitarie e nazionali)
- b) concordare le modalità di definizione degli obiettivi specifici (definiti nella misura, articolati nello spazio e nel tempo, ovvero "territorializzati")
- c) concordare i criteri di valutazione e gli indicatori relativi.

Nello sviluppo del Piano il processo di VAS dovrà collaborare a progettare le alternative di Piano al fine di conseguire anche obiettivi e target quantificati sulle tematiche ambientali emergenti, come la resilienza e l'adattamento al cambiamento climatico, l'arresto del consumo di suolo, la tutela della biodiversità e il riconoscimento (tutela/ripristino) dei servizi ecosistemici. Dovrà inoltre stabilire efficaci criteri di valutazione e di successivo monitoraggio nonché un coerente sistema di indicatori ai fini della verifica del raggiungimento degli obiettivi funzionali, sociali ed ambientali

4 Conclusioni

Per tutto quanto espresso nel presente documento è necessario che gli **Enti interessati si impegnino a collaborare fattivamente alla definizione ed elaborazione dei contenuti del PUMS, a condividere e implementare la documentazione tecnica elaborata dai gruppi tecnici di lavoro ed a condividere i contenuti elaborati dagli Enti medesimi (ad es., Piani del Traffico, della Mobilità) dalla Provincia di Lucca relativa all'aggiornamento della domanda di mobilità, alla valutazione del livello di servizio della rete di trasporto, all'individuazione delle principali criticità e all'analisi del grado di ricettività del territorio all'inserimento di nuove infrastrutture.**

Gli Enti si devono quindi impegnare sulla base dei contenuti presentati ad **avviare il necessario percorso istituzionale all'interno dei rispettivi organi amministrativi**, istituzionali per recepire approvare i contenuti del PUMS e adeguare, là dove necessario, gli strumenti urbanistici pianificatori mediante azioni coordinate e congiunte per quanto di rispettiva competenza, ponendo in essere ogni attività eventualmente necessaria a garantire l'attuazione degli obiettivi previsti dal PUMS.

5. Elaborati Cartografici

- Struttura a più intensa urbanizzazione

In questa cartografia si individuano i tre sistemi principali che compongono il territorio provinciale: il sistema insediativo (residenza e attività produttive), il sistema delle attrezzature ed il sistema delle infrastrutture.

- Le infrastrutture esistenti

In questa tavola sono evidenziate le infrastrutture viarie, quelle ferroviarie e altre infrastrutture di interesse provinciale (porto, aeroporto...) presenti ad oggi sul territorio. Vi sono inoltre due schemi che rappresentano i tronchetti ferroviari e gli itinerari ciclopedonali con un inquadramento sovra provinciale.

- La rete del trasporto pubblico

Si possono individuare in questa cartografia il trasporto pubblico su gomma e quello su ferro. Per ogni tipologia di trasporto vi è inoltre individuata la classe di frequentazione dei capolinea e delle stazioni ferroviarie.

- Struttura policentrica e rete infrastrutturale

In questa tavola sono individuati i capisaldi della struttura policentrica, le polarità urbane diffuse, il sistema insediativo storico e il sistema della mobilità. Dalla rete del sistema policentrico si sviluppano le tre città effettive individuate dal PUMS. Sono stati elaborati inoltre quattro schemi di scala sovra regionale che mostrano la rete del trasporto pubblico su ferro, gomma, la rete viaria e gli itinerari ciclabili.

- Criticità

In questa tavola che deve essere implementata durante le fasi di ascolto e partecipazione, sono individuati cinque tipologie di criticità: quelle a larga scala; quelle legate ai servizi di trasporto pubblico, le criticità di tipo infrastrutturale, le criticità legate all'accessibilità ed infine le criticità regolamentari e normative.

Legenda - Struttura a più intensa urbanizzazione

Sistema insediativo

Residenza



Impianto storico



Nuova espansione



Attività produttive



Artigianato-industria



Agricoltura



Orto-floro vivaismo



Ricettive



Commerciale



Terzario trasporti



Sistema delle attrezzature



Per la formazione e l'istruzione



Culturale



Collettiva



Sportiva



Tecnologica



Sistema del verde



Socio sanitaria e assistenziale



Aree e complessi edilizi in disuso



Sistema delle infrastrutture



Autostrada



Strade statali



Strade regionali



Strade provinciali



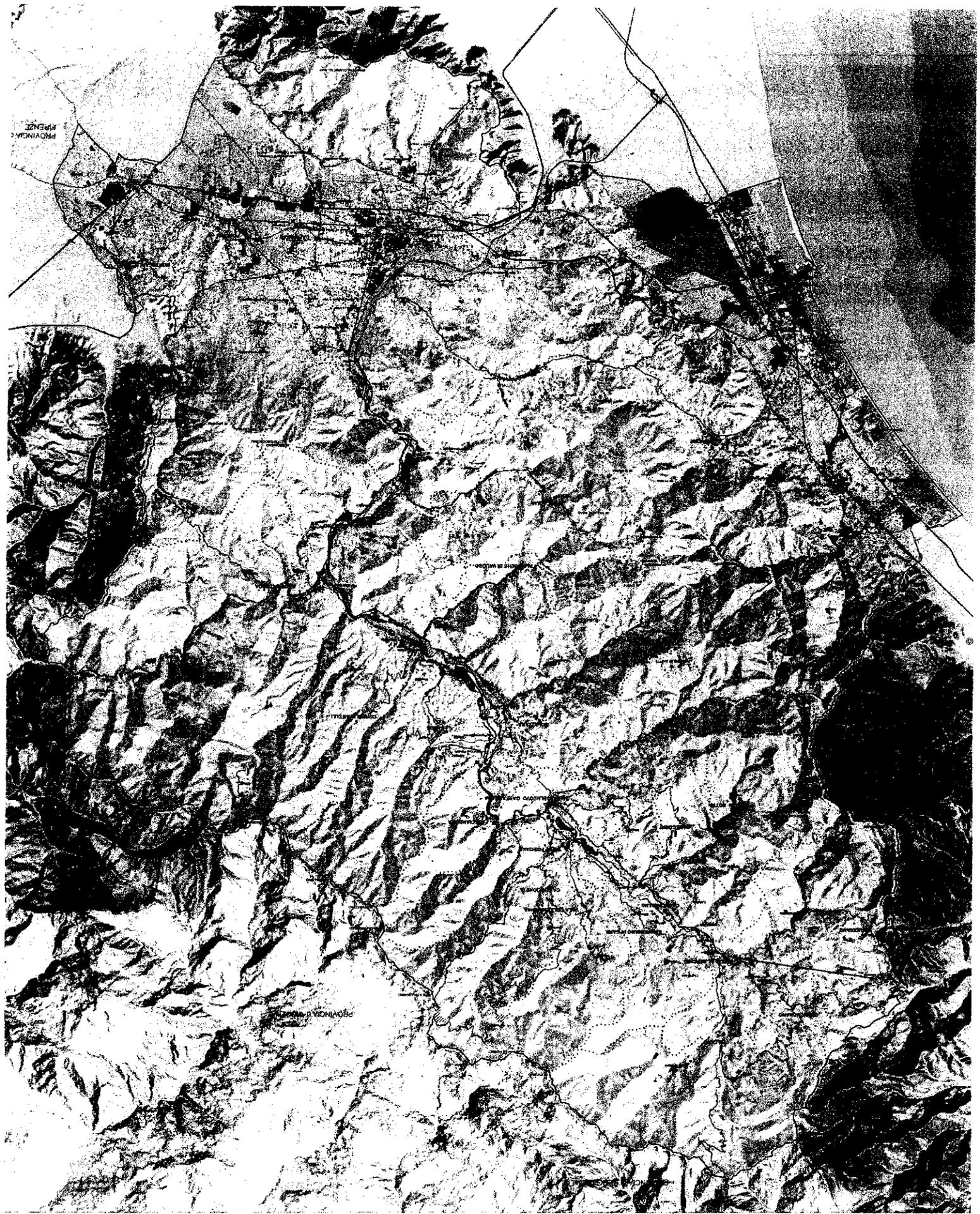
Strade comunali



Stazioni ferroviarie



Parcheggi



Legenda - Le infrastrutture esistenti

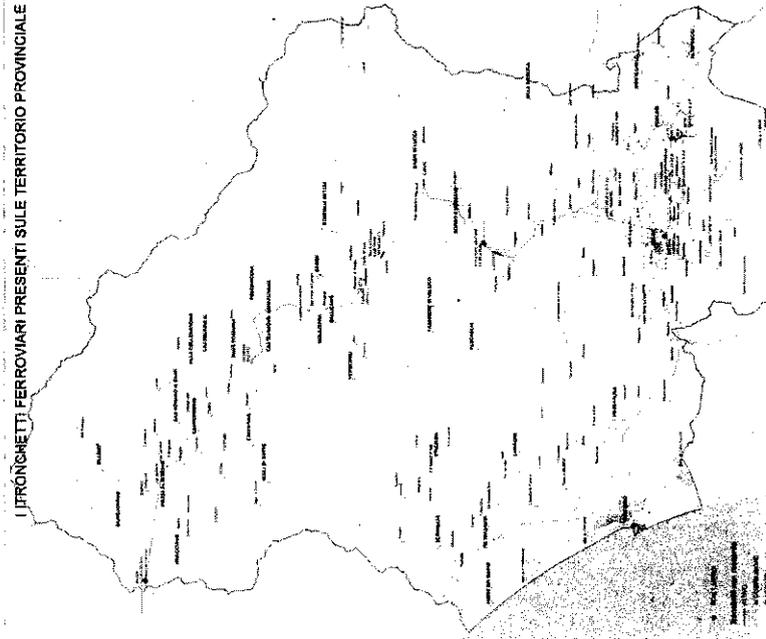
Infrastrutture Viarie

- Autosstrada
- Strada Statale
- Strada Regionale
- Strada Provinciale
- Strada Comunale

Infrastrutture Ferroviarie

- Rete Ferroviaria a doppio binario
- Rete Ferroviaria a binario unico
- Stazione Ferroviaria
- Scalo merci esistente
- Scalo merci in fase di ultimazione

- Porto
- Aeroporto
- Itinerari ciclo pedonali





Small, illegible text in the upper left corner, possibly a label or a small map.



Small, illegible text located in the lower middle section of the main image.

Legenda - La rete del trasporto pubblico



Rete forte



Rete debole

Classi di frequentazione dei capolinea del servizio extraurbano

Per ogni capolinea è stata data la somma dei passeggeri saliti e discesi in un giorno per le linee che vi passano o che vi collegano. Tale valore, che rappresenta la "cattura" dello scalo, può dividersi in cinque classi:



fino a 50 passeggeri



Da 51 a 100 passeggeri



Da 100 a 500 passeggeri



Da 500 a 1000 passeggeri



Numero di passeggeri maggiore di 5000

Trasporto pubblico su gomma



Linea Lucca - Aulla



Linea Pisa - Genova



Linea Lucca - Pisa



Linea Viareggio - Lucca - Firenze



Stazioni fuori dal territorio provinciale Equi Terme

Classi di frequentazione delle stazioni ferroviarie

Per ogni stazione ferroviaria è stato fatto la somma dei passeggeri saliti e discesi in un giorno per ogni feriale. Così da avere una stima della frequentazione giornaliera. Tali valori, per agevolare la lettura, sono stati poi divisi in quattro classi:



Fino a 50 passeggeri



Da 100 a 650 passeggeri



Da 650 a 1000 passeggeri



Numero di passeggeri maggiore di 8000

Questa linea ferroviaria, specializzata soprattutto nel servizio turistico, collega le stazioni di Lucca, Soriano, Alghero e Cornigliano, servendo inoltre con la Lunigiana.

Questa linea ferroviaria, che è collegata soprattutto con i comuni della Versilia, ha collegato con gli importanti capoluoghi delle Province vicine tra cui Massa e Pisa e con la regione Liguria.

Tale linea ferroviaria, che è collegata soprattutto con i comuni della provincia di Pisa, ha un'importante funzione di collegamento tra i centri di Lucca e quello di Pisa.

Tale linea ferroviaria collega tra loro e con il resto del territorio provinciale i maggiori centri turistici della Versilia da Forte dei Marmi a Torre del Lago. La linea è inoltre impiegata in quanto determina numerosi accessi al mare oltre a collegare il capoluogo di regione con i centri di Lucca e con la Versilia.

Tali stazioni sono nelle immediate vicinanze del terminal della Provincia di Lucca.

Trasporto pubblico su ferro



Legenda - Struttura policentrica e rete infrastrutturale

I caposaldi della struttura policentrica dei sistemi territoriali



Principali polarità con articolazione funzionale complessa e funzioni rare



Centri distinti a carattere commerciale



Polarità di costa con presenza di funzioni pubbliche e specializzazioni produttive e culturali



Sistema a specializzazione monofunzionale produttivo



Centro di riferimento per funzioni pubbliche e localizzazioni di funzioni rare

Le polarità urbane diffuse che completano la struttura policentrica



Polarità urbane diffuse

Sistema insediativo storico



Insediamento storico



siema delle ville



sistema di difesa della Valle Del Serchio

Sistema della mobilità



viabilità di interesse provinciale



rete forte trasporto pubblico su gomma



rete trasporto pubblico su ferro



scali merci



nodi di interscambio ferro gomma



stazioni ferroviarie (di primo e secondo livello)



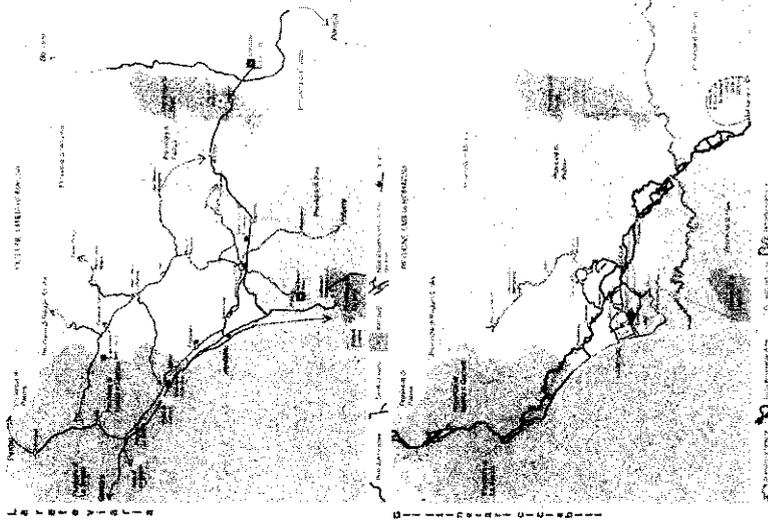
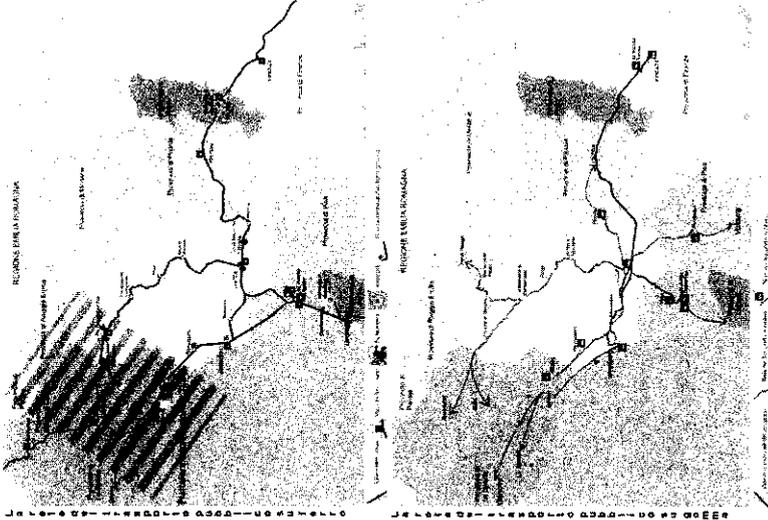
capolinea autobus (di primo e secondo livello)

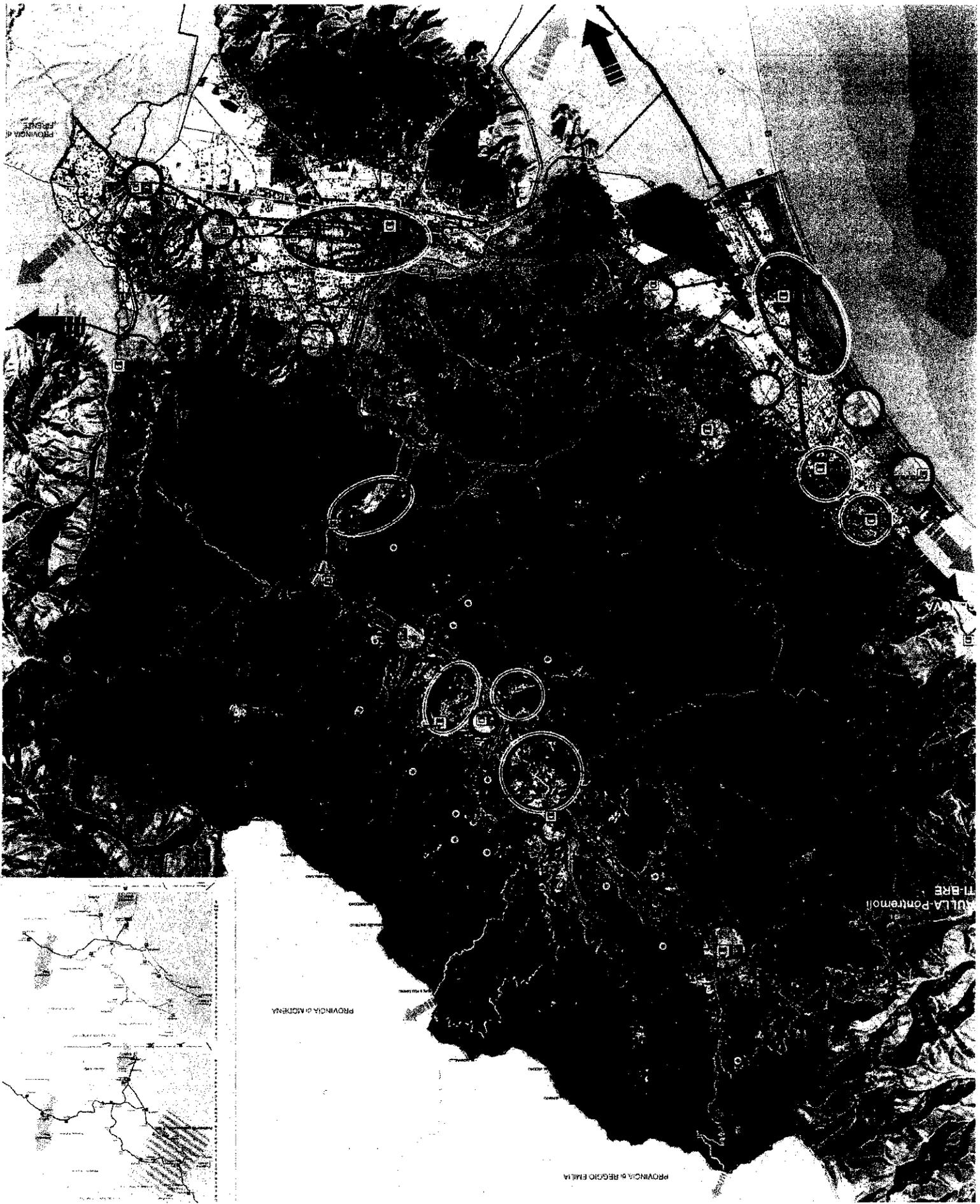


porto di Viareggio



itinerari ciclo-pedonali





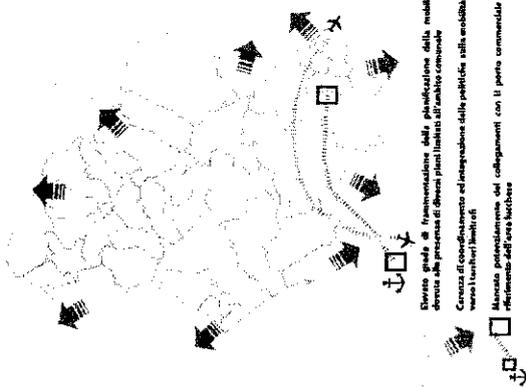
PROVINCIA DI MODENA

PROVINCIA DI REGGIO EMILIA

PROVINCIA DI PARMA

Legenda - Criticità

Criticità a larga scala



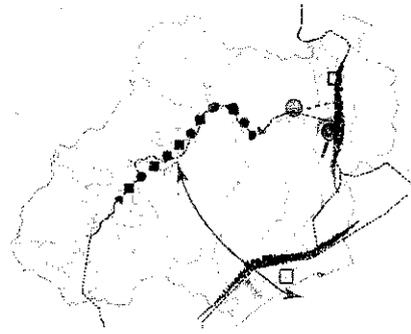
- Scarsa grado di integrazione della pianificazione della mobilità e servizi che portano a diversi punti limitati dal mobilità comunale
- Carenze di coordinamento ed integrazione delle politiche sulla mobilità verso i territori limitati
- Mancato potenziamento dei collegamenti con il porto commerciale di riferimento dell'area litoranea
- Carenza di collegamenti diretti con il sistema aeroportuale
- Mancanza di servizi veloci di collegamento con la rete ferroviaria di interesse nazionale

Criticità sulla rete di servizi di trasporto



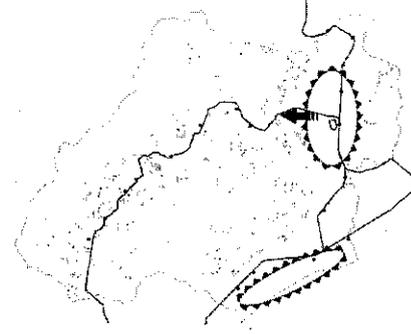
- Limitata integrazione tra il trasporto pubblico su terra e su gomma
- Carenza di sistemi innovativi che favoriscano e incentivino il trasporto pubblico in ambito urbano
- Assenza di servizi di trasporto pubblico flessibili (DRT)
- Assenza di servizi innovativi di mobilità condivisa e multimediale
- Carenza di servizi parimenti ad altri contesti tecnologici per il trasporto pubblico

Criticità infrastrutturale



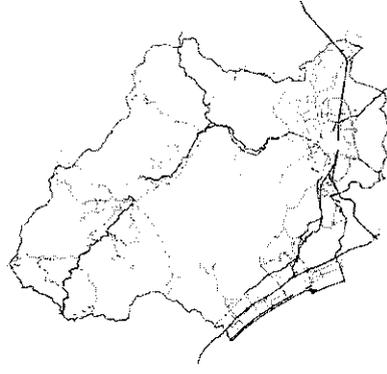
- Presenza di punti nodali ed intersezioni critiche del punto di vista della sicurezza e dell'incidentalità
- Alto livello di integrazione tra trasporto delle merci pericolose e autobus urbani
- Necessità di integrazione del sistema strategico di Lucca nel sistema statale esistente ed aree suburbane incomplete
- Valutata minore concordanza del traffico di attraversamento
- Presenza di incidenti ferroviari e marittimi unici ed in parte non identificati
- Carenza di servizi ferroviari tra il sistema produttivo della Piana e la sede servizi del centro
- Proporzionale valorizzazione della ferroviaria e stradale parità del rapporto di sicurezza
- Mancanza di infrastrutture logistiche pubbliche attrezzate per il trasporto delle merci
- Mancato completamento dell'asse intermedio di collegamento
- Difficoltà di collegamenti con l'intervento sulla V.le del porto e il sistema ferroviario

Criticità per l'accessibilità

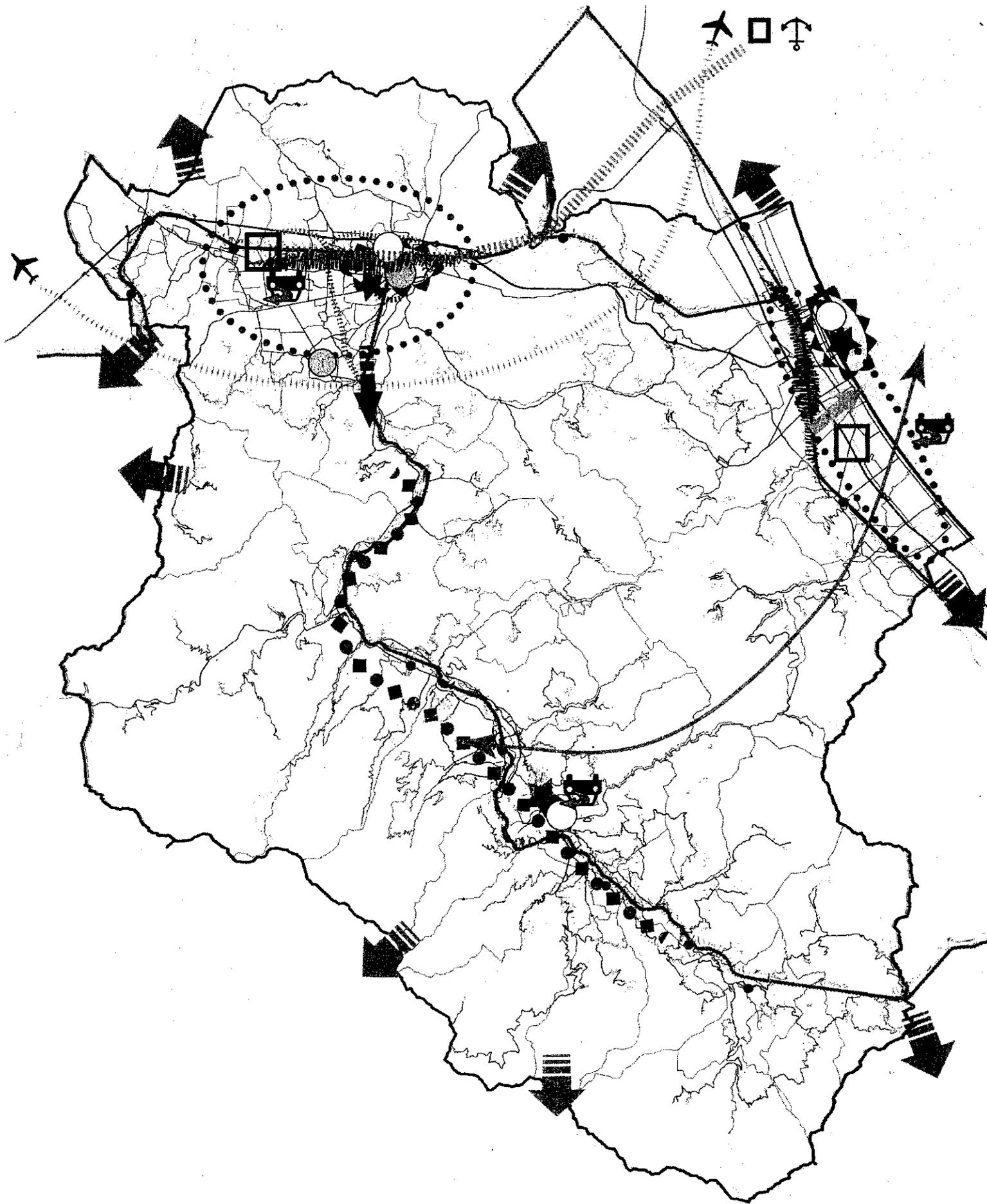


- Progressive regolarizzazione dei piccoli centri urbani
- Distribuzione d'uso delle stazioni minori
- Carenza di un servizio ferroviario diretto e veloce verso la Garfagnana
- Mancanza di servizi di trasporto pubblico flessibili e intermodali per le aree marginali
- Insufficiente sviluppo della rete ciclabile e carenze di sicurezza per l'utenza

Criticità regolamentari e normative



- Presenza di aree di attraversamento e discontinuità della zona verde comunale
- Carenza di politiche di integrazione e coordinamento delle regole
- Carenza di politiche di accesso e socializzazione alle aree urbane che favoriscano il ripopolamento



Alligato .. A..... alla deliberazione della C.P. n. 49 del 14 DIC. 2017

pagina n. (28 di 28)
ULTIMA

IL SEGRETARIO GENERALE
IL VICE SEGRETARIO
(Dr. Luigi De Angelis)



*Servizio di coordinamento LLPP, Pianificazione Territoriale, Mobilità e Viabilità,
Patrimonio, Protezione Civile*



**PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE
PER LA PROVINCIA DI LUCCA**

**DOCUMENTO DI INTESA
SULLA MOBILITA' SOSTENIBILE**

Comuni di:

Altopascio, Bagni di Lucca, Barga, Borgo a Mozzano, Camaiore, Camporgiano, Capannori,
Careggine, Castelnuovo di Garfagnana, Castiglione di Garfagnana, Coreglia Antelminelli, Fabbriche
di Vergemoli, Forte dei Marmi, Fosciandora, Galliciano, Lucca, Massarosa, Minucciano, Molazzana,
Montecarlo, Pescaglia, Piazza al Serchio, Pietrasanta, Pieve Fosciana, Porcari, San Romano,
Seravezza, Sillano Giuncugnano, Stazzema, Vagli di sotto, Viareggio, Villa Basilica,
Villa Collemandina.

Unione dei Comuni della Garfagnana
Unione dei Comuni della Mediavalle
Unione dei Comuni della Versilia

Allegato **B** alla deliberazione della C.P. n. **49** del **14 DIC. 2017**

pagina n. **(1 di 3)**

IL SEGRETARIO GENERALE

IL VICE SEGRETARIO
Dr. Luigi De Angelis

PREMESSE

Il Consiglio Provinciale ha approvato con Delibera N.20 del 23/05/2017 l'atto di indirizzo del PUMS provinciale, prevedendo **una articolazione del Piano secondo i tre ambiti territoriali della Provincia**. Il PUMS è stato individuato come **strumento idoneo al fine di favorire la collaborazione dei diversi enti territoriali con l'obiettivo comune di costruire strategie condivise per governare la domanda di mobilità** vista come un insieme correlato di azioni che si sviluppano e si coordinano con gli strumenti di pianificazione.

La situazione attuale **richiede interventi mirati ad una revisione complessiva del sistema della mobilità** inteso come complesso di infrastrutture, servizi e regole volto a fornire un supporto adeguato, efficiente e sostenibile. Efficienza e sostenibilità presuppongono un corretto equilibrio tra le diverse componenti modali, collettive ed individuali, passeggeri e merci.

I problemi legati alla mobilità sono stati affrontati, negli anni, attraverso politiche infrastrutturali, interventi e proposte di riorganizzazione che appartengono in buona misura alla competenza di soggetti diversi dalla Provincia e che costituiscono, oggi, il **quadro di riferimento** (ovvero la situazione in assenza di Piano) da cui il PUMS deve prendere le mosse. Alcuni interventi già formalizzati in accordi e documenti di intesa, anche se non ancora realizzati, fanno propriamente parte di tale scenario di riferimento e dunque produrranno concreti effetti da considerare nel PUMS. Gli interventi non ancora decisi dovranno invece essere considerati e valutati nella costruzione degli scenari alternativi ma non necessariamente faranno parte dello scenario conclusivo del PUMS.

Per tutto quanto espresso in premessa

GLI ENTI PARTECIPANTI ALLA PRESENTE INTESA

- **Condividono** i contenuti del documento strategico del PUMS della Provincia di Lucca in particolare, oltre agli indirizzi ed obiettivi, le proposte significative per ogni ambito territoriale (paragrafi 2.2, 2.3, 2.4)

SI IMPEGNANO

- **ad avviare** il necessario percorso istituzionale all'interno dei rispettivi organi amministrativi, istituzionali per recepire approvare i contenuti del PUMS una volta che lo stesso sarà approvato e adeguare, là dove necessario, gli strumenti urbanistici pianificatori mediante azioni coordinate e congiunte per quanto di rispettiva competenza;
- **a collaborare** alla definizione ed elaborazione dei contenuti del PUMS della Provincia di Lucca;

- a **costituire** il gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro di cui all'Allegato 1 del DM MIT del 4.08.17;
- a **condividere, implementare e sviluppare** la documentazione tecnica elaborata dalla Provincia di Lucca relativa all'aggiornamento della domanda di mobilità, alla valutazione del livello di servizio della rete di trasporto, all'individuazione delle principali criticità e all'analisi del grado di ricettività del territorio all'inserimento di nuove infrastrutture;
- a **perseguire** gli obiettivi di sostenibilità, ovvero a collaborare al recepimento di strategie che permettano un equilibrio tra sviluppo, equità sociale e qualità dell'ambiente e alla loro attuazione;
- a **collaborare** tra dipartimenti/settori/servizi a livello locale per garantire integrazione, coerenza e complementarità con le politiche adottate in altri settori (trasporti, urbanistica ed utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, energia, educazione, pianificazione, etc.);
- a **promuovere**, in coordinamento con tutti gli Enti aderenti all'intesa, fasi di ascolto, partecipazione attiva e consultazione di tutti i portatori di interesse e cittadinanza nel suo insieme;
- a **svolgere**, con azioni coordinate e congiunte per quanto di rispettiva competenza, ogni attività eventualmente necessaria a garantire l'attuazione degli obiettivi previsti dal PUMS;
- a **mettere in atto** ogni attività eventualmente necessaria a garantire l'attuazione degli obiettivi previsti dal PUMS;
- ad **eseguire** un monitoraggio continuo dei risultati e delle eventuali necessità di ri-orientamento delle azioni.

Lucca,

Sottoscrizione con firma digitale del legale rappresentante dell'Ente da trasmettere via pec a provincia.lucca@postacert.toscana.it a seguito dell'approvazione del documento strategico e del documento di intesa da parte dell'organo competente.

Allegato **B**..... alla deliberazione della C.P. n. **49** del **14 DIC. 2017**
 pagina n. **(3 di 3)**
 ULTIMA
 p. IL SEGRETARIO GENERALE
 IL VICE SEGRETARIO
 (Dr. Luigi De Angelis)



AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI LUCCA

PARERI ESPRESSI AI SENSI DEL D.LGS. 267/2000

DECRETO deliberativo n. *79* del **14 DIC. 2017**
OGGETTO: APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO STRATEGICO E DEL DOCUMENTO DI INTESA DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE PER LA PROVINCIA DI LUCCA IN QUANTO ENTE DI AREA VASTA.

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.LGS. 267/2000:
.....FAVOREVOLE.....
.....
Il 07/12/2017
Il Dirigente *[Signature]*
Il Dirigente
Arch. Francesca Lazzari

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE AI SENSI DELL'ART. 49 D.LGS. 267/2000:
.....*Favorevole*.....
Il *11/12/17*
La spesa di € verrà imputata al Cap. del bilancio
.....
Gestione competenza/residui, denominato Impegno n.
~~Si attesta la sussistenza della copertura finanziaria.~~
Senza spesa
Il *11/12/2017*
Il Ragioniere Capo *[Signature]*