



Relazione di armonizzazione Comune di Grosseto

Comune di	Grosseto
Regione	Toscana
Popolazione	82.036
Superficie	474,46 Km ²

The content of this presentation reflects only the author's view and the Executive Agency for Small and Medium-sized Enterprises (EASME) is not responsible for any use that may be made of the information it contains.

SIMPLA has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 695955



Introduzione

Il Comune di Grosseto presenta la propria candidatura a beneficiare delle attività del progetto SIMPLA nel maggio 2017, nominando come rappresentanti il funzionario responsabile del Servizio Mobilità Traffico e TPL Samuele Guerrini ed il funzionario responsabile del Servizio Ambiente Rossana Chionsini.

Sul versante energia, il Comune di Grosseto approva con Delibera di Consiglio Comunale n. 58 di data 16/06/2015 il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile. All'inizio della fase di formazione nel giugno 2017, quindi, Grosseto ha un PAES del 2015 di cui è in corso il monitoraggio, approvato nel luglio 2017.

Sul versante mobilità, Grosseto ha in programma di produrre un PUMS utilizzando fondi ministeriali già disponibili ('Bando periferie'). La Determinazione Dirigenziale n° 1826 del 21/09/2017 per l'affidamento dell'incarico per la redazione del PUMS prevede che questo sia *'integrato al P.A.E.S' poiché 'l'Amministrazione potrà, attraverso i piani così armonizzati, valutare scelte, investimenti e priorità ottimizzando le risorse e i risultati ottenuti'*. Il Capitolato tecnico-prestazionale prodotto per la gara prevede esplicitamente che il PUMS sia, tra l'altro, *'coerente con gli altri strumenti di pianificazione dell'Amministrazione Comunale'* e più specificamente che *'dovrà essere strumento coordinato con il PAES del Comune di Grosseto approvato con D.C.C. 58 del 16/06/2015'*.

Fase 1: Avvio

1.1 Impegno politico

Il Comune di Grosseto aderisce alla seconda fase (coaching) delle attività previste dal progetto SIMPLA con Deliberazione di Giunta n. 92 di data 08/03/2018, che nomina a capo del progetto (project manager) l'assessore all'Ambiente Simona Petrucci e come responsabile del procedimento il funzionario responsabile del Servizio Ambiente Rossana Chionsini.

1.2 La squadra

La Deliberazione di Giunta n. 252 di data 18/07/2018 costituisce la squadra per seguire il processo di armonizzazione, confermando a capo del progetto l'assessore all'Ambiente Simona Petrucci e indicando come componenti il dottor Felice Carullo (Dirigente del Settore PM, Sicurezza e Ambiente); l'ing. Samuele Guerrini (Responsabile P.O.A.P. Mobilità); l'arch. Alessandra Cappelletti (tecnico istruttore Servizio Mobilità); l'arch. Rossana Chionsini (Responsabile del Servizio Ambiente); il geom. Manlio Palla (tecnico istruttore Servizio Ambiente); la Società Sintagma, consulente per la redazione del PUMS; la signora Maria Luisa Rabai (istruttore amministrativo Servizio Ambiente).

Fase 2: Pianificazione

2.1 Valutazione iniziale

Insieme ai tecnici del Comune di Grosseto è stata predisposta una collezione di norme e strumenti pianificatori sul versante ambiente/energia e sul versante mobilità che fornisce un quadro d'insieme di riferimento completo ed esaustivo, utile come strumento da consultare nel corso dei lavori di armonizzazione e in fase di stesura e/o aggiornamento degli strumenti di piano comunali.

Livello nazionale:

- Legge 10/91 "Norme per l'attuazione del Piano Energetico Nazionale in materia di uso razionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia"
- D.P.R. 412/93 "Regolamento recante norme per la progettazione, l'installazione, l'esercizio e la manutenzione degli impianti termici degli edifici ai fini del contenimento dei consumi di energia, in attuazione dell'articolo 4/IV della Legge 9 gennaio 1991, n. 10"
- "Decreti gemelli" D.M. 20 luglio 2004
- D.Lgs. 192/2005 di attuazione della Direttiva 2002/91/CE, poi integrato dal D.Lgs. 311/2006 e dalla L. 90/2013
- D.P.R. 59/2009, attuazione del D.Lgs. 192/2005
- D.M. 26/06/2009 "Linee Guida Nazionali per la certificazione energetica degli edifici"
- D.Lgs. 28/2011, recepimento della Direttiva 2009/28/CE "Promozione dell'uso di energia da fonti rinnovabili"
- D.M. 28 Dicembre 2012, "Conto termico"
- Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico 28 dicembre 2012, "Determinazione degli obiettivi quantitativi nazionali di risparmio energetico che devono essere perseguiti dalle imprese di distribuzione dell'energia elettrica e il gas per gli anni dal 2013 al 2016 e per il potenziamento del meccanismo dei certificati bianchi"
- D.Lgs. 102/2014, recepimento della Direttiva Europea 2012/27/UE, successivamente integrato dal D.Lgs. n. 141 del 18 Luglio 2016
- Circolare 18 Dicembre 2014 del Ministero dello Sviluppo Economico
- Decreto interministeriale 26 giugno 2015 "Applicazione delle metodologie di calcolo delle prestazioni energetiche e definizione delle prescrizioni e dei requisiti minimi degli edifici"
- Decreto interministeriale 26 giugno 2015, "Adeguamento del decreto del Ministro dello sviluppo economico, 26 giugno 2009 – Linee guida nazionali per la certificazione energetica degli edifici"

- Conto termico 2.0, DM 16 febbraio 2016 "Aggiornamento della disciplina per l'incentivazione di interventi di piccole dimensioni per l'incremento dell'efficienza energetica e per la produzione di energia termica da fonti rinnovabili"
- D.M. 11 gennaio 2017, "Determinazione degli obiettivi quantitativi nazionali di risparmio energetico che devono essere perseguiti dalle imprese di distribuzione dell'energia elettrica e il gas per gli anni dal 2017 al 2020 e per l'approvazione delle nuove Linee Guida per la preparazione, l'esecuzione e la valutazione dei progetti di efficienza energetica"
- Decreto del Ministero dell'Ambiente D.M. 27 settembre 2017 "Criteri Ambientali Minimi per l'acquisizione di sorgenti luminose per illuminazione pubblica, l'acquisizione di apparecchi per illuminazione pubblica, l'affidamento del servizio di progettazione di impianti per illuminazione pubblica"
- D.M. n. 186 del Ministero dell'Ambiente, "Regolamento recante la disciplina dei requisiti, delle procedure e delle competenze per il rilascio di una certificazione dei generatori di calore alimentati a biomasse combustibili solide"
- Legge Finanziaria 2018 (Legge 27 dicembre 2017, n. 205)
- D.M. 11 dicembre 2017, SEN (Strategia Energetica Nazionale)
- D. M. dello Sviluppo Economico 2 marzo 2018, "Promozione dell'uso del biometano e degli altri biocarburanti avanzati nel settore dei trasporti"
- D.M. Ambiente 29 marzo 2018, "Riconoscimento agli impianti geotermici dei premi e delle tariffe premio"
- D.M. Ambiente 28 marzo 2018, "Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di illuminazione pubblica"
- Direttiva 2018/844/UE, che modifica la Direttiva 2010/31/UE

Livello regionale:

- L.R.T. 18 maggio 1998, n. 25 e smi. Norme per la gestione dei rifiuti e la bonifica dei siti inquinati.
- L.R.T. 1 dicembre 1998, n. 89 e smi. Norme in materia di inquinamento acustico.
- L.R.T. 13 agosto 1998, n. 63 e smi. Norme in materia di zone a rischio di episodi di inquinamento atmosferico e modifiche alla LR 5 maggio 1994, n. 33.
- LRT 10 novembre 2014, n. 65 "Norme per il governo del territorio" – link <http://raccoltanormativa.consiglio.regione.toscana.it/articolo?urndoc=urn:nir:regione.toscana:legge:2014-11-10;65>
- Regolamenti di attuazione:
 - 1) Regolamento - n. 58/R - Verifiche nelle zone a bassa sismicità;
 - 2) Regolamento - n. 36/R - Attività di vigilanza e verifica delle costruzioni in zona sismica;

3) Regolamento - n. 53/R - Indagini geologiche.

Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

- Legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 e smi - “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)” - link <http://www.regione.toscana.it/valutazione-ambientale-strategica>

Pianificazione – Programmazione Regionale

- PIT: Piano di indirizzo Territoriale della Regione Toscana con valenza di Piano paesaggistico – link <http://www.regione.toscana.it/-/piano-di-indirizzo-territoriale-con-valenza-di-piano-paesaggistico>
- Attualmente in revisione per la parte con valenza di piano paesaggistico
- Il PIT costituisce il fondamento della attività pianificatoria degli enti locali i cui atti di programmazione e di governo del territorio debbono conformarsi. In particolare, per quanto di interesse specifico l'elaborato 18 attiene al territorio della Maremma Grossetana che include anche il comune di Grosseto. Il Piano, attraverso una lettura “strutturale” del territorio, ne individua le “invarianti” che costituiscono i beni comuni irrinunciabili, la cui persistenza, nel tempo, deve essere tutelata, permettendo esclusivamente interventi che non ne alterino le caratteristiche, a salvaguardia della loro conservazione e fruibilità anche per le generazioni future.
- PAER: Piano Ambientale ed Energetico – DCRT n. 10 del 11/02/2015 (BURT 10 del 6 marzo 2015 – link <http://www.regione.toscana.it/-/piano-ambientale-ed-energetico>
- Strumento per la programmazione ambientale ed energetica che si prefigge i seguenti obiettivi:

- a) Contrasto ai cambiamenti climatici e promuovere l'efficienza energetica e le energie rinnovabili;
- b) Tutela e valorizzare le risorse territoriali, la natura e la biodiversità;
- c) Promozione della integrazione tra ambiente, salute e qualità della vita;
- d) Promozione di un uso sostenibile delle risorse naturali.

- PRQA: Piano Regionale per la qualità dell'aria (attualmente in itinere procedura di VAS) – link <http://www.regione.toscana.it/-/piano-regionale-per-la-qualita-dell-aria>
- DCRT n. 72 del 18 luglio 2018 – Adozione del PRQA

Atto di governo del territorio che muove dal Programma Regionale di sviluppo 2016-2020, in coerenza con il PAER. L'obiettivo verso il quale si tende, è la riduzione di tutte le emissioni in atmosfera in correlazione ai superamenti rilevati attraverso interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni di materiale particolato fine PM 10 (componente primaria e precursori) e di ossidi di azoto, che costituiscono elementi di parziale criticità per il raggiungimento degli obiettivi di

qualità dell'aria imposti dall'Unione Europea con la Direttiva 2008/50/CE e dal D.Lgs. 155/2010. L'obiettivo del Piano si concretizza attraverso l'adozione delle misure necessarie finalizzate a garantire il mantenimento della qualità dell'aria, laddove è buona, migliorandola negli altri casi.

Il PRQA costituisce quadro conoscitivo in materia di emissioni di sostanze climalteranti e, in accordo con il PAER, si prefigge di mitigare gli effetti negativi riducendo l'immissione di sostanze inquinanti nell'aria.

Il raggiungimento dell'obiettivo di Piano presuppone una elevata integrazione con la pianificazione in materia di energia, nel settore dei trasporti, delle attività produttive, agricole e complessivamente con la pianificazione territoriale.

- PRB: Piano regionale di gestione dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati (PRB) - link <http://www.regione.toscana.it/-/rifiuti-e-bonifica-dei-siti-il-piano-regionale>
- DCRT 18 novembre 2014, n. 94
- Aggiornamento DCRT 26 luglio 2017, n. 55

Strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di prevenzione, riciclo, recupero e smaltimento dei rifiuti (obiettivo end of waste), nonché di gestione dei siti inquinati da bonificare. In ordine a quest'ultimo aspetto si segnala la banca dati Sira/SISBON, istituita ex DGRT 15 marzo 2010, n. 301: "L.R. 25/1998 - Art. 5 - Comma 1 (Lett. E bis) - Linee guida e indirizzi operativi in materia di bonifica di siti inquinati", attraverso la quale sono stati censiti e georeferenziati tutti i siti contaminati ricadenti all'interno del territorio regionale, permettendo l'aggiornamento sia della parte procedimentale che cartografica.

Livello locale:

Pianificazione – Programmazione Comunale

Piano Strutturale:

Approvato con DCC n. 43 del 08/04/2006 e successive modifiche ed integrazioni con:

DCC n. 92 del 15/11/2006 -

DCC n. 114 del 03/10/2011 (variante al PS per l'adeguamento al quadro normativo regionale);

Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA)

DCC n. 47 del 27/05/2013 "Variante al PCCA ai sensi dell'art.5 della L.R.T. 89/98 e s.m.i., per la "Revisione e aggiornamento del vigente Piano Comunale di Classificazione Acustica. Esame osservazioni - Approvazione -Parziale nuova adozione";

DCC n. 34 del 24/04/2015 "Variante al PCCA ai sensi dell'art.5 della L.R.T. 89/98 e s.m.i., per la "Revisione e aggiornamento del vigente Piano Comunale di Classificazione Acustica. Esame osservazioni - Approvazione della parziale nuova adozione- Presa atto correzione errori materiali- Rettifica variante al PCCA approvata con DCC 47/2013";

DCC n. 56 del 16/06/2015 “Variante al PCCA ai sensi dell'art.5 della L.R.T. 89/98 e s.m.i., per l'individuazione di "Nuove aree destinate a spettacolo a carattere temporaneo ovvero mobile ovvero all'aperto" - Esame osservazioni – Approvazione”.

Gli atti predetti attengono alla revisione del PCCA approvato con DCC n. 7 del 25/01/2005, revisione resasi necessaria in funzione della rivisitazione della zonizzazione acustica comunale in correlazione sia al Piano Strutturale (approvato ex post rispetto al PCCA), che ne costituisce il fondamento, ma anche in funzione sia delle previsioni del Regolamento Urbanistico, che degli strumenti di governo del territorio sovraordinati (PIT, Piano della Mobilità). Probabilmente, in previsione della redazione del nuovo Piano Operativo, resosi necessario in seguito alla decadenza della disciplina del RU determinata dalla scadenza del termine temporale di validità delle relative previsioni, fissata in cinque anni, dovrà essere operata una nuova revisione della classificazione acustica del territorio comunale, tenuto conto delle trasformazioni del territorio non attuate e/o parzialmente attuate.

Regolamento Urbanistico Comunale:

Approvato con DCC 48 del 25/05/2013 “Approvazione e parziale nuova adozione del Regolamento Urbanistico in ottemperanza alle controdeduzioni deliberate dal Consiglio Comunale con D.C.C. n. 1/2013” e successive modifiche ed integrazioni -

I Piani Attuativi contemplati nello strumento urbanistico vigente per la parte riguardante le opere di urbanizzazione, la viabilità e relative procedure “ambientali” di Legge sono stati curati dai rispettivi Settori comunali competenti, mentre la parte ambientale è in capo al Settore Gestione del Territorio, con particolare riferimento alla Commissione Tecnica VAS che si esprime sulla assoggettabilità dell'opera /piano- programma alla procedura di VAS (D. Lgs. 152/06 e smi e LRT 10/2010). Per quanto attiene la procedura di VIA, la stessa è espletata a cura del Settore Gestione del Territorio.

Attualmente, stante la scadenza quinquennale delle previsioni contenute nel RU, è in nuce l'iter per la formazione del nuovo Piano Operativo.

PAC: Piano di Azione Comunale

Approvato con DCC 101 del 29/03/2017 -

Il Piano d’Azione Comunale per la riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti e la prevenzione di fenomeni di inquinamento atmosferico, prevede alcune specifiche misure da mettere in atto per il miglioramento della qualità dell'aria:

- Emanazione di specifici Ordinanze sindacali tese alla limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti nel centro cittadino;
- Attuazione di una campagna di verifica degli impianti termici;
- Approvazione di misure tese a favorire l'utilizzo di biciclette e/o comunque di mezzi ibridi (trasformazione a gas dei veicoli a benzina, ecc.);

- Intensificazione del lavaggio strade;
- Interventi nel settore mobilità (approvazione del Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa scuola casa lavoro);
- Interventi strutturali nel settore edilizia ed energia;
- Promozione di iniziative ecologiche (domeniche ecologiche, ecc.).

Sarà necessario verificare la necessità di un adeguamento/ aggiornamento del Piano in relazione PRQA regionale.

Regolamento Igienico Edilizio Comunale

Il vigente regolamento è stato approvato con DCC n. 56 del 29/06/1995 ed è stato oggetto di numerose modifiche ed integrazioni, la cui ultima modifica è stata formalizzata con DCC n. 59/2018, al fine di renderlo coerente con la sopravvenuta disciplina nazionale e regionale in materia.

Si segnala che dal giugno 2017 tutta la procedura edilizia è stata informatizzata, pertanto le istanze in forma cartacea non sono più accettate. Le pratiche debbono essere formalizzate in formato digitale utilizzando l'apposito portale dell'Amministrazione Comunale WEB-Edil.

2.2 Coinvolgimento partner e stakeholder

Le occasioni di coinvolgimento dei portatori di interesse utilizzate per approfondire le tematiche rilevanti per l'armonizzazione dei piani del Comune di Grosseto sono state quelle dedicate alla redazione del PUMS. Poiché, infatti, il capitolato per la redazione del PUMS prevede espressamente che il piano della mobilità sia integrato e allineato con gli strumenti pianificatori e normativi di livello locale e sovra-locale e con il PAES, gli eventi sono stati condotti in modo da essere funzionali al processo di armonizzazione.

Al fine di trarre utili indicazioni per il quadro esigenziale di mobilità dei cittadini, sono stati distribuiti questionari online che da un lato indagano gli spostamenti più frequenti effettuati in un giorno medio feriale, e dall'altro, la propensione a mezzi alternativi all'auto privata (TPL, car pooling, bicicletta).

Questo tipo di sondaggio risulta molto utile per capire criticità e debolezze percepite dai cittadini che vivono i diversi quartieri e orientare proposte su soluzioni mirate per la città.

In particolare il questionario può essere distinto in 4 parti:

- 1) Caratterizzazione del campione che risponde (genere, fascia di età, comune di residenza e condizione occupazionale);
- 2) Caratteristiche dello spostamento più frequente della giornata (origine e destinazione, orario di partenza e di arrivo, motivo, frequenza, mezzo utilizzato, spesa media al mese e dettagli sullo spostamento in auto e sugli spostamenti in centro).

3) propensione all'uso di mezzi alternativi all'auto (utilizzo di trasporto pubblico e car pooling e propensione all'uso della bicicletta con domande di dettaglio sugli spostamenti effettuati in bici e sulle condizioni dei percorsi ciclabili in città).

4) Opinioni ed esigenze di mobilità dei cittadini (opinioni su zone 30, pedonali, ztl, principali problemi di traffico, quali sistemi privilegiare per la mobilità). Il questionario è stato attivo sul web dal 26/07/2018, al 29/11/2018.

Un altro questionario specifico è stato predisposto per gli stakeholder sulle scelte da effettuare nel Centro storico, in particolare sui nuovi accessi, la nuova circolazione, la city logistic, e su tutte le altre scelte strategiche; il questionario è stato consegnato negli incontri diretti effettuati.

Sono stati, inoltre, effettuati 2 incontri aperti sugli obiettivi e sulle azioni del PUMS.

Il primo incontro, con gli stakeholder si è svolto presso la Sala Consiliare del Comune di Grosseto il 09/11/2018. Hanno partecipato il Sindaco, gli assessori competenti, il comandante della Polizia Municipale Felice Carullo, l'ufficio mobilità del Comune di Grosseto, Ing. Samuele Guerrini e Arch. Alessandra Cappelletti ed i tecnici di Sintagma. Sono stati presentati i risultati del rilievo della sosta nel centro storico effettuati tra il mese di Ottobre e Novembre 2018, le zone 30 proposte contenute all'interno del PUMS, e proposte relative a

- pedonalizzazione di una parte di Piazza Pacciardi;
- rimodulazione dei varchi in ingresso e in uscita della ZTL;
- azioni mirate per garantire la sicurezza dei grandi eventi;
- pedonalizzazione totale dell'area compresa da Corso Carducci, Piazza Dante, Piazza Duomo
- istituzione di 'lockers', punti di ritiro merci self service, nel parcheggio di Piazza Caduti di Nassiriya

Il secondo incontro è stato condotto presso la Sala Consiliare del Comune di Grosseto, aperto a tutti i cittadini in data 04/12/2018, al quale hanno partecipato il Sindaco, gli assessori competenti, il comandante della Polizia Municipale Felice Carullo, l'ufficio mobilità del Comune di Grosseto, Ing. Samuele Guerrini e Arch. Alessandra Cappelletti ed i tecnici di Sintagma. Sono stati presentati i risultati del questionario online, al quale hanno aderito 373 utenti, gli interventi previsti per il Biciplan di Grosseto e delle migliori per le frazioni del Comune. Inoltre è stata mostrata la metodologia per eliminare l'ultimo impianto semaforico presente a Grosseto in Viale Sidney Sonnino. È seguito un dibattito in cui i cittadini hanno espresso le criticità relative alla situazione attuale per la viabilità del Comune di Grosseto.

I Focus Group nel piano di mobilità sostenibile – PUMS:

Il piano della mobilità sostenibile di Grosseto ha articolato parte delle sue partecipazioni mirate su 5 specifici Focus Group:

- il primo condotto in sede Sintagma, il 16/05/2018, con i tecnici del Comune, l'assessore alla sicurezza Fausto Turbanti, su centro storico, pedonalità e frazioni;
- il secondo condotto nell'ufficio mobilità del comune di Grosseto il 29/06/2018, con i tecnici del Comune, l'assessore alla sicurezza Fausto Turbanti, il comandante della Polizia Municipale Felice Carullo e i tecnici di Sintagma su ciclabilità, accessibilità al centro storico e sicurezza per grandi eventi;
- il terzo condotto nell'ufficio mobilità del comune il 04/12/2018 con i tecnici del PRG per trovare un continuum tra il PUMS e il PRG;
- Il quarto condotto nell'ufficio mobilità del comune il 04/12/2018 con i tecnici del comune di Grosseto, e, relativamente al TPL i tecnici dei gestori e Tiziano Romualdi della Provincia di Grosseto sul TPL pubblico;
- il quinto condotto nell'ufficio mobilità del comune il 04/12/2018 con i tecnici del comune di Grosseto, il comandante della Polizia Municipale Felice Carullo, il direttore generale di Sistema srl Alberto Paolini sul sistema della sosta

Seguiranno a completamento dell'iter, gli incontri necessari alla definizione del procedimento di approvazione del PUMS in Consiglio Comunale.

2.3 Piano di lavoro

Il metodo di organizzazione dei lavori per le amministrazioni italiane segue i passi previsti dalle linee guida ed in particolare le cinque fasi descritte dal 'Rapporto di armonizzazione' e dal 'Questionario di autovalutazione', garantendone un'adeguata personalizzazione sulla base delle specifiche condizioni di partenza e, al contempo, un costante scambio di informazioni e risultati ottenuti a livello nazionale tra tutte le città aderenti e a livello regionale tra i membri dei quattro raggruppamenti. Il Comune di Grosseto fa parte del raggruppamento 'Regione Toscana'.

La prima riunione del raggruppamento 'Regione Toscana' si tiene a Firenze in data 31/01/2018 (si veda foglio presenze allegato). Non potendo partecipare a quella riunione (a cui partecipano decisori politici ed esperti tecnici del Comune di Livorno e Prato), i rappresentanti politici e tecnici del Comune di Grosseto sono coinvolti in un primo incontro organizzato ad hoc a Firenze in data 09/02/2018. La riunione, che inizia con la relazione delle decisioni prese durante l'incontro con Livorno e Prato, completa i lavori preparatori seguiti al corso di formazione, è l'occasione per descrivere i dettagli della metodologia di intervento, fare il punto sugli sviluppi intercorsi e pianificare i passi successivi.

Insieme al Comune di Grosseto si è deciso di lavorare sui seguenti documenti:

- Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 58 del 16/06/2015 e relativo monitoraggio effettuato nel 2017;
- documenti preparatori al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e successivamente bozza del piano.

I successivi contatti avvengono per email o telefono. La riunione in presenza di Grosseto del 26/07/2018 (si veda foglio presenze allegato) è l'occasione per fare il punto e rilanciare le attività.

Si sono di seguito effettuate riunioni telefoniche e scambi di documenti online con il Comune di Grosseto al fine di condividere il processo di comparazione delle strategie, dei dati e delle azioni dei piani in oggetto. Di seguito l'elenco delle date, i temi trattati e le principali conclusioni.

- 27/09/2018 – piano di lavoro, dataset
- 20/11/2018 – descrizione dataset
- 08/01/2018 – analisi comparativa
- 09/01/2018 – analisi comparativa

Si rimanda ai verbali delle riunioni in allegato per ulteriori informazioni di dettaglio.

Fase 3: Attuazione

3.1 Armonizzazione della visione

Alla luce del DUP 2018-2020 della Giunta comunale (in particolare gli obiettivi strategici 1.1. Città più verde e 1.2 Città più efficiente, una comunità in movimento), la Deliberazione di Giunta n. 252 di data 18/07/2018 stabilisce una visione programmatica che orienta i lavori di armonizzazione e prende le mosse dall'Atto di indirizzo della Giunta Comunale relativo all'operazione "4.B - PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE - Deliberazione di Giunta n° 330 del 06/09/2017.

Si rimanda all'atto per i dettagli di riferimento.

3.2 Condivisione dei dati

Il processo di armonizzazione per il Comune di Grosseto è stato condotto prendendo in esame i seguenti documenti:

- PAES (2015) e successivi monitoraggi e aggiornamenti;
- Capitolato di gara per l'affidamento della redazione del PUMS;
- Linee strategiche di intervento e prima descrizione degli assi di azione del PUMS;
- PUMS del Comune di Grosseto (bozza);
- Progetti sugli spostamenti sistematici sul territorio grossetano;
- Progetto sulla riorganizzazione del TPL sul territorio grossetano;
- Tutti gli atti formali dell'Amministrazione relativi alla summenzionata documentazione ed al processo di armonizzazione coordinato dal progetto SIMPLA.

Sulla base delle risultanze del processo di analisi e comparazione dei suddetti documenti e delle relative basi di dati, il Comune di Grosseto ha deciso di dotarsi in prima battuta di un sistema di condivisione dati basato su una serie di cartelle condivise sul server comunale, organizzate secondo le seguenti categorie e sotto-categorie:

- Dati generali (dati demografici, volumi edificati, densità abitativa, imprese e dinamiche occupazionali, tasso di occupazione, superficie comunale, etc.)
- Dati sulla mobilità privata (parco veicolare, spostamenti sistematici, ripartizione modale, eTc.)
- Dati su trasporto pubblico (consistenza flotte, classificazione veicoli, passeggeri trasportati, eTc.)
- Dati relativi alla mobilità sostenibile (numero colonnine di ricarica elettrica, quantità biocombustibili venduta, lunghezza piste ciclabili, estensione zone 30, eTc.)

È in corso lo studio di una possibile integrazione delle basi di dati così raccolte ed elaborate all'interno del SIT (Sistema Informativo Territoriale) gestito dall'Amministrazione. Nel medio periodo si potranno vedere i risultati del processo in termini di produzione di una banca dati condivisa e costantemente aggiornata, funzionale all'elaborazione ed al monitoraggio dei piani strategici comunali ed alla formulazione delle politiche e delle scelte operative per la comunità grossetana.

3.3 Basi di dati e metodi di raccolta di dati comuni per IBE/IME e analisi di contesto

I dati sono stati raggruppati nelle seguenti categorie:

- Dati generali (dati demografici, volumi edificati, densità abitativa, imprese e dinamiche occupazionali, tasso di occupazione, superficie comunale, ecc...)
- Dati sulla mobilità privata (parco veicolare, spostamenti sistematici, ripartizione modale, ecc...)
- Dati sul trasporto pubblico (consistenza flotte, classificazione veicoli, passeggeri trasportati, ecc...)
- Consumi e emissioni
- Dati relativi alla mobilità sostenibile (numero colonnine di ricarica elettrica, quantità biocombustibili venduta, lunghezza piste ciclabili, estensione zone 30, ecc...)
- Dati generali non compresi nelle precedenti categorie di interesse per l'amministrazione beneficiaria anche per motivi non strettamente legati all'armonizzazione, come ad esempio monitoraggi futuri, aggiunta di nuove azioni, passaggio al PAESC, ecc...

Le voci riportate in tabella sono circa 350, per ognuna sono stati riportati i seguenti dati: Valore, Anno di riferimento, Pagina, Sotto documento contenente il dato (solo per il PUMS), Fonte del dato, Eventuali Note. Nei pochi casi in cui non è stato possibile riportare il dato per intero nel campo "Valore", perché espresso in forma complessa, è presente un rimando al piano.

I dati del PAES

L'anno di riferimento è il 2008, anno per il quale è stato possibile ottenere i dati più aggiornati riguardanti le varie tematiche oggetto di analisi, specie per l'aggregazione dei dati riferiti ai consumi di elettricità e combustibili fossili nelle categorie/settori di attività di cui le Linee Guida richiedono il consumo energetico finale.

Alcuni dati provengono dall'analisi dei questionari che hanno permesso di raccogliere i dati necessari al rilevamento dei consumi energetici dei cittadini restituendo informazioni utili anche sui possibili interventi di supporto che il Comune avrebbe potuto mettere in atto nei confronti delle famiglie. E' stato così fornito un quadro chiaro delle abitudini al consumo dei cittadini e delle attività del terziario insediate nel territorio. Le informazioni rilevate hanno riguardato le caratteristiche degli edifici abitativi, il tipo di alimentazione degli impianti di riscaldamento, il tipo di alimentazione degli impianti di ACS, le tipologie di apparecchiature elettriche presenti mediamente in una famiglia, i consumi (energia elettrica, metano, etc.), la mobilità (n° auto per famiglia, alimentazione, km percorsi in un anno)

I dati relativi alla mobilità sono fornita da ACI e corrispondono all'anno di riferimento (2008).

I dati relativi alla ciclabilità potrebbero essere implementati tenendo conto dei progetti realizzati e delle azioni progettate dal PUMS.

I dati del PUMS

Lo scenario di progetto del PUMS, anno 2030, è lo scenario nel quale tutti gli interventi proposti sono stati portati a termine.

L'elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e la configurazione delle principali linee ed azioni di intervento, viene anticipata da una diffusa campagna di indagine e di raccolta dati.

I rilevamenti sono stati condotti a "scuole aperte" e in condizioni di normalità, di traffico, dal 15 ottobre al 9 novembre 2018; i questionari on-line sono stati attivi nel sito del Comune di Grosseto dal 26 luglio al 29 novembre 2018.

Attraverso le indagini di traffico, sulle principali arterie urbane, sommate alle interviste O/D al cordone, è stato ricostruito ed aggiornato il modello di simulazione del traffico che ha consentito:

- di pesare, da un punto di vista trasportistico, l'efficacia-efficacia delle azioni progettuali proposte, sia a carattere infrastrutturale che di tipo gestionale;
- di definire il quadro emissivo degli inquinamenti legati al traffico, pubblico e privato.

I dati derivanti dal rilevamento non sono direttamente confrontabili con i dati presenti nel PAES.

Si evidenzia un refuso nel PUMS nel capitolo "Analisi dello stato di fatto della mobilità": la popolazione all'anno 2011 corrisponde a 78.630 e non a 71.263 , che corrisponde invece a quella del 2001.

3.4 Armonizzazione degli anni di monitoraggio e delle procedure di monitoraggio e aggiornamento delle azioni

Il Comune di Grosseto si appresta a completare e approvare il proprio PUMS che nella sua redazione terrà conto in maniera significativa della metodologia e delle risultanze del percorso di armonizzazione svolto nell'ambito di SIMPLA. Sul versante PAES l'ultimo monitoraggio risale all'estate 2017. In questo contesto di introduzione di nuovi strumenti pianificatori contestuale all'aggiornamento e alla crescita di quelli esistenti, è essenziale tener conto delle opportunità offerte dall'allineamento dei piani, un'armonia che va mantenuta anche attraverso l'allineamento delle scadenze di monitoraggio, occasione per sfruttare sinergie ed economia di scala.

Pare particolarmente utile fare riferimento alle scadenze previste dall'Ufficio del Patto dei Sindaci, che richiede un monitoraggio del PAES/PAESC ogni 2 anni e la predisposizione di un Inventario di Monitoraggio delle Emissioni almeno ogni 4 anni. Parallelamente, ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 il PUMS - predisposto su un orizzonte temporale decennale - è aggiornato con cadenza almeno quinquennale. Tuttavia i soggetti destinatari delle linee guida sono chiamati a predisporre un monitoraggio biennale volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive, al fine di sottoporre il piano a costante verifica. L'allineamento dei periodi e delle scadenze di monitoraggio appare pertanto un'opzione praticabile e in linea con le prescrizioni.

La seguente dicitura è riportata all'interno della revisione del PAES ed indicata per la redazione del PUMS: 'L'Amministrazione prenderà le misure necessarie a fare in modo che i periodi di monitoraggio e le relative scadenze del presente piano coincidano con quelli definiti per il PUMS/PAES. In caso di deroghe e proroghe rispetto alle scadenze concordate con l'Ufficio del Patto dei Sindaci per il monitoraggio del PAES/PAESC, gli stessi slittamenti verranno applicati per il monitoraggio del PUMS, concordando le operazioni, se del caso, con le competenti strutture ministeriali.'

3.5 Armonizzazione delle azioni

Analisi comparata delle linee strategiche

Le strategie del PAES

Il Comune di Grosseto ha aderito al Patto dei Sindaci con deliberazione di Consiglio Comunale il 28 gennaio 2013, condividendo con la Commissione Europea l'impegno di raggiungere la riduzione di almeno il 20% delle emissioni di CO₂ al 2020 e più precisamente di raggiungere la riduzione del 28% nel settore residenziale e del 31% nel terziario, rispetto all'anno base (2008).

Sono da sottolineare le attività di coinvolgimento realizzate dal Comune di Grosseto in campo energetico ambientale dal 2008 all'anno di redazione del PAES, incluse le iniziative di informazione e sensibilizzazione legate al percorso di redazione del PAES.

I risultati dell'analisi dei consumi energetici e delle emissioni del Comune di Grosseto al 2008 ha evidenziato che a determinare il maggiore impatto in termini di CO₂ sono i settori della mobilità (43,5%) e il residenziale (32,8%). Sono, quindi, questi i settori in cui l'Amministrazione Comunale ha cercato di concentrare gli sforzi principali per il raggiungimento dell'obiettivo minimo di

riduzione al 2020, previsto dall'adesione al Patto dei Sindaci.

Il comparto pubblico è oggetto di interventi finalizzati all'aumento della produzione da fonti rinnovabili e all'efficientamento energetico.

L'Amministrazione Comunale di Grosseto ha scelto di concentrare maggiormente i propri sforzi sui settori residenziale e terziario, ritenuti non solo altamente energivori, ma anche di più facile approccio rispetto al settore della mobilità privata.

Nella redazione del PAES la mobilità ha rappresentato un punto critico, in quanto la riduzione delle emissioni in questo settore non può prescindere da un cambiamento radicale delle abitudini comportamentali dei cittadini. Si dichiara infatti che solo l'avvicinamento dei cittadini verso forme di mobilità alternative all'auto e più sostenibili può determinare una riduzione massiccia delle emissioni in questo comparto.

Importante per tutte le misure adottate dalla redazione del PAES al 2020 è l'affiancamento di attività di informazione e coinvolgimento, nel pieno spirito di partecipazione e condivisione delle scelte, promosso dal Patto dei Sindaci al fine di ottenere una riduzione delle emissioni pari a 60.190 t di CO₂, il 20% del totale al 2008.

Le strategie del PUMS

Il PUMS è stato redatto con l'intenzione di affrontare problematiche contenute nel Documento Unico di Programmazione riguardanti la mobilità e le infrastrutture relativi, in particolare con gli obiettivi operativi di:

- incrementare i tracciati ciclabili urbani.
- valutare l'estensione dell'area pedonalizzata nel centro storico.
- prevedere azioni di mobilità sostenibile integrata.
- prevedere interventi di moderazione del traffico in intersezioni e punti critici della rete: località Casalecci, località "il Cristo", località Stiacchiole, centro abitato di Braccagni, ecc.
- studiare un sistema di parcheggi scambiatori per il mare,
- prevedere la realizzazione di una bretella stradale di collegamento tra Grosseto nord e la zona est.
- studiare gli interventi necessari per la realizzazione di un'arteria anulare intorno alla città.
- prevedere un'azione strategica per migliorare la viabilità e la sicurezza stradale ampliando la rete viaria urbana, diminuendo i tempi di percorrenza e collegando zone della città attualmente connesse con criticità;
- verificare la possibilità di interventi di moderazione del traffico per abbassare la velocità ed aumentare la sicurezza
- predisporre un aggiornamento del sistema di accesso e circolazione sistema di auto, moto e motorini all'interno delle mura, ripensando, tra l'altro, il riposizionamento delle autoambulanze e dei mezzi di servizio in genere.
- prevedere la realizzazione di corsie preferenziali per gli autobus.
- prevedere parcheggi scambiatori gratis per chi acquista il biglietto dell'autobus.
- prevedere biglietterie automatiche nei capolinea per non gravare sui costi del servizio a bordo.
- prevedere mini bus elettrici, navette tra parcheggi scambiatori e centro e tra i nuovi parcheggi

Con il nuovo Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS) si costruisce un piano integrato che delinea azioni sulla mobilità dolce, sul TPL, sulla sosta, sulle politiche di gestione della mobilità con attenzione alla mobilità condivisa e alla mobilità elettrica.

Vengono anche individuati interventi infrastrutturali finalizzati ad una riduzione dei traffici di attraversamento.

Attraverso le azioni programmate all'interno del PUMS si punta ad un riequilibrio modale creando alternative all'uso dell'auto (ciclabilità e trasporto pubblico potenziato) con uno strumento pianificatorio orientato ad ottenere una migliore qualità della vita di chi vive e opera a Grosseto (maggiore sicurezza per gli utenti vulnerabili della strada e riduzione dei principali elementi di inquinamento acustico ed atmosferico).

Il PUMS di Grosseto mira a creare un sistema urbano dei trasporti che persegua i seguenti obiettivi:

- garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave;
- migliorare le condizioni di sicurezza;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

IL PUMS si basa sullo sviluppo di una visione strategica di lungo periodo dei trasporti e della mobilità che copre tutte le modalità e le forme di trasporto:

- pubblico e privato,
- passeggeri e merci,
- motorizzato e non motorizzato,
- gestione degli spostamenti e della sosta.

L'obiettivo è quello di rendere le città più smart, accoglienti, attrattive, più adatte ad essere "incubatori dell'innovazione" e luoghi privilegiati per lo sviluppo dell'economia della conoscenza e per rafforzare il ruolo delle istituzioni di governo urbano come soggetti chiave delle strategie di investimento locali.

La Smart City è una città in cui c'è un elevato livello di qualità della vita e in cui, grazie al web e alle tecnologie, l'accesso ai servizi è più semplice, ed è anche possibile organizzare gli spazi urbani per favorire la mobilità, risparmiando tempo e rendendo le nostre città veramente smart.

Analisi Comparata

Sono stati analizzati i Piani nell'aspetto delle linee strategiche e degli obiettivi prefissati.

I Piani risultano coerenti tra loro nelle scelte di fondo e nelle strategie perseguite. Entrambi promuovono uno sviluppo che ha come paradigmi la riduzione delle emissioni di gas mediante una costruzione delle politiche pubbliche partecipata e condivisa. Con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita di chi vive e opera a Grosseto.

Il PAES stesso analizza i piani esistenti al momento della sua redazione. Si parla del ormai superato P.U.M. nel quale tuttavia trasparivano gli obiettivi di preservazione del livello qualitativo della vita

nella città attraverso una pianificazione di più ampio respiro in grado di guidare lo sviluppo trasportistico e sociale negli anni a venire.

Il PAES potrà essere implementato con la descrizione dei contenuti del nuovo PUMS.

Analisi critica e comparata delle azioni

Attraverso l'analisi critica e comparata delle azioni si è voluto determinare il grado di allineamento delle azioni stesse, contenute negli strumenti pianificatori vigenti per il Comune di Grosseto e che abbiano come tema la mobilità cittadina.

Le azioni del PAES

Il PAES comprende le azioni di riduzione dei consumi e delle emissioni già realizzate dal Comune di Grosseto dal 2008 alla redazione del Piano stesso al fine di contribuire al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione al 2020.

Nella fase successiva, anche a seguito di confronti con le buone pratiche già adottate da altri Comuni e di quanto emerso dal confronto con i cittadini e gli stakeholder locali, è stato elaborato un elenco di possibili misure da adottare. La pianificazione a questo livello è stata maggiormente operativa e finalizzata alla definizione di: tempistica dettagliata di realizzazione delle singole azioni, allocazione delle risorse umane preposte alla gestione e l'attuazione dei progetti individuati, assegnazione delle responsabilità, efficacia in termini di CO2 ridotta, budget, fonti di finanziamento.

In questo modo è stato possibile individuare delle priorità e distinguere le misure in azioni a breve termine, ossia realizzabili nel biennio 2015-2016 e azioni a lungo termine, cioè realizzabili entro il 2020. Generalmente, le azioni a breve termine sono quelle che riguardano il settore pubblico, sulle quali l'Amministrazione ha una responsabilità diretta e che, per questo, sono realizzabili con tempistiche più brevi. Tra le azioni a breve termine sono state inserite naturalmente anche gli interventi già programmati e contenuti nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche

Le azioni del PUMS

Attraverso il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, l'Amministrazione Comunale definisce un "concerto" di azioni coordinate per il governo, pianificato e programmato, della mobilità pubblica e privata, nel proprio territorio. Si organizzano processi e percorsi progettuali, con l'obiettivo di definire, compiutamente, il complesso sistema degli interventi nei settori della circolazione, della mobilità dolce e alternativa all'auto, della sosta e del trasporto pubblico.

Tutti gli interventi e le proposte scaturiscono da una rigorosa analisi e da una "pesatura" oggettiva, delle criticità riscontrate: infatti, prima di predisporre il Piano è stato organizzato un attento sistema di incontri partecipativi, di lettura del territorio e di raccolta diretta dei dati di traffico, di sosta e della mobilità in generale.

Il P.U.M.S. configura, in modo interdisciplinare e integrato, un sistema di azioni progettuali orientate verso il potenziamento, la riorganizzazione e l'armonizzazione dei sistemi infrastrutturali di mobilità pubblica e privata. Attraverso una nuova mobilità sostenibile, accompagnata da elevati

profili di accessibilità, si facilitano gli spostamenti interni, riconducendo la mobilità esterna e di attraversamento su itinerari il più possibile lontani dal centro urbano.

All'interno del territorio di studio si configurano interventi nei differenti modi (reti viarie, sosta, mobilità dolce, reti di pubblico trasporto, nodi per le merci, ecc) e il PUMS assume anche la funzione di strumento di verifica trasportistica per le valutazioni di efficienza-efficacia delle azioni progettuali proposte.

Analisi comparata

Ai fini dell'analisi comparativa, è possibile raggruppare all'interno degli assi di intervento e degli ambiti di intervento le azioni relative alla mobilità presenti nei due documenti di pianificazione.

E' verificabile la seguente corrispondenza tra assi di intervento del PUMS e ambiti di intervento del PAES:

ambiti di intervento PAES	assi di intervento PUMS
INTERVENTI CALMIERAZIONE TRAFFICO (ZONA 30)	1. ZONE PEDONALI 2. ZONE 30 3. ZTL 7. GROSSETO CITTA' SICURA 17. INFOMOBILITA' E ITS
<p>Sul fronte degli interventi di calmierazione del traffico il PAES propone interventi di trasformazione di porzioni urbane in zone pedonali (Zona pedonale stretta e Zona pedonale a prevalente vocazione pedonale) e in ZTL nelle quali gli accessi vengono regolamentati. Si sono inoltre individuate ulteriori zone residenziali all'interno delle quali è ipotizzabile l'introduzione di zone 30/residenziali.</p> <p>Il PUMS descrive dettagliatamente le aree pedonali presenti a Grosseto, con le distinzioni tra zona pedonale stretta e zona pedonale a prevalente vocazione pedonale allo stesso modo del PAES. Descrive inoltre la zona a traffico limitato per la quale viene proposto un nuovo varco di accesso.</p> <p>Viene inoltre specificata la regolamentazione e le condizioni di rilascio e di utilizzo, i requisiti e le condizioni d'uso dei diversi contrassegni.</p> <p>Potrebbe rendersi necessario l'aggiornamento della presente azione del PAES al fine della corrispondenza tra le zone, gli accessi e le regolamentazioni.</p> <p>Il PUMS evidenzia l'importanza della presenza delle zone 30.</p> <p>L'attuazione delle zone 30 consente di ottenere vantaggi significativi in termini di innalzamento della sicurezza e di riduzione del livello di gravità degli incidenti, inoltre si rendono compatibili i flussi automobilistici con quelli pedonali e ciclabili apportando in tal modo un beneficio in termini di fruizione dello spazio urbano delle biciclette anche in mancanza di percorsi dedicati.</p> <p>Il PUMS descrive le 10 nuove zone 30 previste come nuovi progetti dal Biciplan.</p> <p>Il PAES pertanto potrebbe implementare le zone previste dal PUMS.</p>	
PISTE CICLABILI E PROGRAMMI PER LA PROMOZIONE DELL'USO DELLA BICICLETTA	5. LA MOBILITA' DOLCE E LA CICLABILITA' 8. INCENTIVARE STRUMENTI ED INIZIATIVE

	STRUTTURATE DI MOBILITA' SOSTENIBILE PER LE SCUOLE
<p>La mobilità ciclabile viene trattata dal PUMS come uno dei principali strumenti al fine di far funzionare e far vivere meglio la città.</p> <p>Il PUMS rimanda al BICIPLAN di Grosseto ripercorrendo le criticità della rete esistente e analizzando nello specifico i singoli itinerari portanti del Biciplan.</p> <p>Il progetto GRO.AR. inoltre prevede, tra le altre, la realizzazione di percorsi ciclopedonali e piste ciclabili che collegano fra loro i tracciati esistenti con i plessi scolastici ed il centro storico così da “accerchiare a tenaglia” le mura medicee per favorire l’uso della bicicletta per tutte le attività. Tale azione prevede la realizzazione di tratti ciclabili e ciclo-pedonali adeguando sedi stradali esistenti, utilizzando marciapiedi larghi, parte di parcheggi, adeguando i raccordi ed i punti singoli con le necessarie opere e lavori. Le azioni previste del progetto GRO.AR. fanno parte integrante del PUMS.</p> <p>Potrebbe dimostrarsi opportuno l’aggiornamento del PAES e l’allineamento con le azioni riguardanti sia gli itinerari in completamento sia quelli interamente in progetto.</p>	
PEDIBUS PROMOZIONE MOBILITA' PUBBLICA VEICOLI EFFICIENTI/ECOLOGICI	6. LA MOBILITA' SOSTENIBILE: RIDUZIONE DEI CONSUMI ENERGETICI
<p>Il Decreto Ministeriale n. 208 del 20 luglio 2016 (Ministero dell’Ambiente) “Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola, casa- lavoro” stabiliva:</p> <p>“il finanziamento di progetti, predisposti da uno o più enti locali e riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti, diretti a incentivare iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di piedibus, di car-pooling , di car-sharing , di bike- pooling e di bike-sharing, la realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti, anche collettivi e guidati, tra casa e scuola, a piedi o in bicicletta, di laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell’inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici o delle sedi di lavoro, anche al fine di contrastare problemi derivanti dalla vita sedentaria”;</p> <p>Le amministrazioni comunali di Grosseto e Arezzo hanno inteso di realizzare una progettualità congiunta presentando al Ministero il progetto denominato “Muoversi in modo sostenibile – Grosseto e Arezzo” del costo complessivo di € 1.847.992 (inclusa IVA e altri oneri).</p> <p>Con DM del 17/10/2017 n.282, il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha provveduto a definire la graduatoria delle istanze presentate e la ripartizione delle risorse tra gli Enti locali beneficiari; successivamente con il DM 208/2016 veniva assegnata dal Ministero dell’Ambiente la somma complessiva pari a € 962.523,00 quale cofinanziamento per il progetto presentato in partenariato dai comuni di Grosseto e Arezzo, infine con Decreto del Direttore della Direzione Generale per il Clima e l’Energia n. 550 del 29 novembre 2017 è stato approvato e reso esecutivo il Piano Operativo di Dettaglio relativo all’intervento “Grosseto e Arezzo – Muoversi in modo sostenibile”.</p> <p>Il PUMS ne recepisce i contenuti e le azioni, si consiglia di aggiornare l’azione del PAES comprendendo il progetto Gro.Ar. che prevede l'attivazione del piedibus in almeno cinque scuole elementari e medie del capoluogo, con la definizione delle linee del servizio e di tutte le</p>	

attività connesse alla sua realizzazione.	
	11. IL TPL URBANO ED EXTRAURBANO 12. IL SISTEMA DEL FERRO
<p>Il PUMS sostiene che con l'attivazione della gara sul TPL (attualmente sospesa in attesa della risoluzione del lungo, e difficile, contenzioso per l'affidamento decennale dei servizi, oggetto di innumerevoli ricorsi e, oggi alla Corte Europea), nella sua configurazione finale, la città di Grosseto sarà dotata di un incremento di vetture-km.</p> <p>Le attuali 700.000 vett-km saranno portate a circa 900.000 unità con un incremento di 200.000 vett-km.</p> <p>Con le nuove dotazioni possono essere intraprese due azioni progettuali, tra loro alternative:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'attivazione di due linee minibus (da esercire con mezzi ecosostenibili) in collegamento tra I parcheggi di scambio, la stazione e il centro storico (alternativa 1) 2. Il raffittimento delle frequenze delle linee og1, og2 e og3 per arrivare ad un esercizio cadenzato a 15 minuti lungo la direttrice nord-sud (alternativa 2). <p>Entrambe le alternative comporterebbero una riduzione di emissioni di CO2.</p>	

Possibili nuove azioni per l'armonizzazione

Sono state proposte 3 nuove azioni e inedite:

- realizzazione di un parcheggio verde
- navette elettriche
- premi di quartiere per il risparmio energetico.

3.7 Approvazione formale dei piani, aggiornamento e continuazione del processo di armonizzazione

Il Comune di Grosseto recepisce la risultanze del processo di armonizzazione con Delibera di Giunta di data 27/02/2019.

A conclusione del processo di armonizzazione è stata consegnata al Comune di Grosseto la seguente documentazione:

- Tabella analisi comparativa delle basi di dati utilizzate da PAES e PUMS;
- Tabella analisi comparativa delle azioni contenute in PAES e PUMS;
- PAES rivisto ed aggiornato;
- PUMS rivisto ed aggiornato;
- La presente relazione di armonizzazione, completa in tutte le sue parti.

Il Comune di Grosseto, preso atto del processo di armonizzazione condotto secondo la metodologia promossa dal progetto SIMPLA ed attuato dalla squadra di armonizzazione nominata dal Comune stesso con il sostegno dei coach di Area Science Park, si impegna a dare seguito ai risultati raggiunti e ad intraprendere i passi necessari per aggiornare e sviluppare il proprio PAES e il proprio PUMS in modo tale che siano armonizzati tra loro e con i principali strumenti normativi e pianificatori di riferimento. Le procedure interne per la gestione dei piani faranno in modo che essi, così allineati, proseguano nella loro attuazione mantenendo l'allineamento e l'armonizzazione ottenuta. L'Amministrazione prenderà a riferimento, tra gli altri strumenti disponibili, il questionario di autovalutazione predisposto dal progetto SIMPLA per l'aggiornamento e il proseguimento del processo di armonizzazione.