



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 148

Originale

del 18/12/2025

Cod. Ente: 11054

OGGETTO: REDAZIONE DEL PIANO URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) – APPROVAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO.

NOTA: avverso alla presente deliberazione è ammesso il ricorso al TAR di competenza entro 60 gg. dalla data di pubblicazione oppure entro 120 gg. ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Seduta N. 44

L'anno 2025 il giorno diciotto del mese di dicembre alle ore 17:00 nella sede comunale, si è riunita la Giunta nelle persone dei Signori:

		Presenti
VARISCO ANNA	SINDACA	SI
CANIATO ANTONELLA MARIA	VICESINDACO	SI
PERRINO PAOLA MARIA	ASSESSORE	SI
TIANO WALTER	ASSESSORE	SI
ROMANI LUCIO	ASSESSORE	SI
MAZZOLA PIETRO	ASSESSORE	SI
COLORETTI MARCO	ASSESSORE	SI
ROSSETTI ALICE	ASSESSORE	SI

Partecipa il SEGRETARIO GENERALE XIBILIA PAOLA MARIA.

VARISCO ANNA, nella sua qualità di SINDACA, assume la presidenza e, constatata la legalità della adunanza, dichiara aperta la seduta invitando la Giunta a deliberare sugli oggetti iscritti all'ordine del giorno.

OGGETTO:	Redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) – Approvazione delle linee di indirizzo.
-----------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la seguente proposta di deliberazione del settore Polizia Locale, Sicurezza e Viabilità.

Premesso che:

- l'European Local Transport Information Service (ELTIS), ha pubblicato le Linee Guida ("Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan") approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea e aggiornate nell'ottobre 2019, nelle quali si afferma che un "*Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione*";

- la Direttiva 2014/94/UE, recepita nell'ordinamento giuridico italiano con il D.Lgs. n. 257 del 16 dicembre 2016, il cui art. 3, comma 7, lettera c), prevede che con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, previo parere della Conferenza unificata, siano adottate linee guida per la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, tenendo conto dei principi previsti nel decreto medesimo;

- con Decreto n. 233/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono state individuate le "Linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile", successivamente aggiornate con Decreto n. 396 del 28 agosto 2019;

- il suddetto Decreto, che ha la finalità di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile su tutto il territorio nazionale, stabilisce l'obbligo di redazione del PUMS, ai fini dell'accesso ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, per i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, non ricompresi nel territorio di Città Metropolitane. I Comuni che hanno un numero di abitanti inferiore a tale soglia o che ricadono in una Città Metropolitana che abbia già adottato il PUMS della Città Metropolitana non hanno pertanto quest'obbligo, ma ciò non esime i Comuni più virtuosi dal potersi dotare di tale atto pianificatorio, per migliorare la gestione della mobilità urbana e la vivibilità cittadina;

- secondo quanto riportato nel Decreto, il PUMS deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, qualora le Amministrazioni ne siano dotate, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore. In particolare il PUMS è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinato rispetto a quelli descritti al capitolo 4 delle «Direttive per la Redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico (PUT)» redatte dal Ministero dei Lavori Pubblici, in seguito a quanto disposto dall'art. 36 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della Strada;

Richiamato l'art. 22 della legge n. 340 del 24/11/2000 che prevede l'istituzione di appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei *mobility manager*, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di

trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di *car pooling* e *car sharing* e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane; Considerato che il territorio comunale è collocato in un contesto complesso e articolato rispetto al tema della mobilità, sede di funzioni a valenza sovracomunale (ospedale, stazioni ferroviarie) e che la valenza strategica specifica del PUMS lo rendono lo strumento più idoneo per definire il quadro delle esigenze, degli indirizzi e della programmazione di medio-lungo periodo (10 anni), come confermato dal quadro complessivo delle amministrazioni comunali che si sono già dotate di tale strumento pur non ricadendo, per dimensioni, nel novero di quelle che necessitano dello strumento di pianificazione per le finalità indicate nel Decreto;

Richiamate le Linee Programmatiche di Mandato 2024-2029, declinate nel Documento Unico di programmazione (DUP) approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 39 del 25/09/2025, che individuano nell'Area Strategica A01 "Una città curata, interconnessa e sostenibile" gli obiettivi strategici 02-Ambiente, Sostenibilità e Gestione del territorio e 06 – Mobilità sostenibile e gestione del traffico, evidenziando l'esigenza di una mobilità attenta ai cambiamenti territoriali, ambientali e sociali;

Richiamato altresì il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2025-2027, approvato con deliberazione di G.C. n. 17 del 30/01/2025 ed aggiornato con deliberazione di G.C. n. 96 del 31/07/2025, il quale individua nell'obiettivo esecutivo di progetto PT08 lo sviluppo del percorso di redazione del PUMS;

Tutto ciò premesso, e considerato;

Ritenuto per quanto sopra di avviare il procedimento di redazione del PUMS, definendone preliminarmente gli obiettivi e gli indirizzi strategici, in coerenza con le linee guida definite e modificate con Decreto del Ministero per le Infrastrutture e Trasporti del 28 agosto 2019 sopra richiamato, al fine di guidarne l'elaborazione ed il processo di VAS connesso;

A tale proposito è stato redatto l'allegato documento, recante obiettivi ed indirizzi per la redazione del PUMS, costituente parte integrante e sostanziale della presente deliberazione (allegato A);

Ritenuto di condividerne i relativi contenuti strategici e di procedere all'approvazione del suddetto documento, dando mandato all'Area Polizia Locale, Sicurezza e Viabilità di procedere con i relativi provvedimenti conseguenti ed alle competenti Aree Pianificazione Urbanistica, Ambiente e Sviluppo Locale e Opere per il Territorio e Cura del Patrimonio l'esecuzione dei provvedimenti di specifica competenza e correlati con l'adozione del PUMS nonché l'individuazione del personale tecnico da incaricare per la collaborazione con il Comando di Polizia Locale;

Considerato che il PUMS è propedeutico ed interangente alla stesura dell'aggiornamento del vigente Piano Generale del Traffico Urbano quale documento di medio-corto periodo, attraverso il quale sarà possibile individuare e programmare gli interventi mirati alla realizzazione delle strategie e delle azioni espresse nel PUMS;

Vista la Direttiva 2014/94/UE;

Visto il D.Lgs. n. 257 del 16 dicembre 2016;

Attesa la propria competenza ai sensi dell'art. 48 del D.Lgs. n. 267/2000 e successive modifiche ed integrazioni;

Considerato che il presente atto non comporta riflessi né diretti né indiretti sulla situazione economico-finanziaria né sul patrimonio dell'Ente e che, pertanto, non si acquisirà il parere del Direttore del settore Economico/Finanziario e servizi Informatici in ordine alla regolarità contabile, ai sensi dell'art. 49 del decreto legislativo del 18 agosto 2000, n. 267;

delibera

- 1) di approvare per le motivazioni di cui in premessa, l'allegato documento recante obiettivi ed indirizzi per la redazione del PUMS, costituente parte integrante e sostanziale della presente deliberazione (allegato A);
- 2) di dare atto che il suddetto documento potrà essere oggetto di aggiornamenti, modifiche o integrazioni sulla base degli esiti della partecipazione pubblica e/o delle specifiche consulenze tecniche;

- 3) di dare mandato all'Area Polizia Locale, Sicurezza e Viabilità di procedere con i relativi provvedimenti conseguenti ed alle competenti Aree Pianificazione Urbanistica, Ambiente e Sviluppo Locale e Opere per il Territorio e Cura del Patrimonio l'esecuzione dei provvedimenti di specifica competenza e correlati con l'adozione del PUMS nonché l'individuazione del personale tecnico da incaricare per la collaborazione con il Comando di Polizia Locale.

Preso atto del parere in merito formulato dal Direttore del settore interessato ai sensi dell'art. 49, 1° comma, del decreto legislativo 18 Agosto 2000, n. 267, come risulta dall'allegato inserito nel presente atto per costituirne parte integrante e sostanziale;

Con voti unanimi favorevoli resi in forma palese,

DELIBERA

- **di approvare la su indicata proposta,**
- **di renderla, con apposita unanime votazione favorevole, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 – 4° comma – del decreto legislativo n. 267/2000.**

La Sindaca dichiara conclusa la seduta alle ore 17:45.

Letto e firmato.

**LA SINDACA
VARISCO ANNA**

**IL SEGRETARIO GENERALE
XIBILIA PAOLA MARIA**

(Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i.)



**Città di
Paderno Dugnano**

Settore Polizia Locale, Sicurezza e Viabilità

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE
(P.U.M.S.)

Obiettivi e Indirizzi

Dicembre 2025

SOMMARIO

1.	QUADRO LEGISLATIVO	3
	LA DIRETTIVA EUROPEA	3
	LA NORMATIVA ITALIANA	5
	IL PUMS NEI COMUNI CON MENO DI 100.000 ABITANTI	7
2.	STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE.....	8
3.	GLI OBIETTIVI DEL PUMS.....	9
	<i>LA RETE STRADALE</i>	10
	<i>Il Trasporto delle merci</i>	10
	<i>LA PROMOZIONE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE</i>	11
	<i>Trasporto Pubblico Locale</i>	11
	<i>La Rete ciclabile</i>	12
	<i>Percorsi pedonali</i>	12
	<i>LA SICUREZZA STRADALE</i>	13
	<i>LA VALORIZZAZIONE E IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITA' DEGLI SPAZI PUBBLICI</i>	13
	<i>IL RUOLO DELL'INNOVAZIONE TECNOLOGICA PER LO SVILUPPO DI UNA NUOVA MOBILITA'</i>	14

1. QUADRO LEGISLATIVO

LA DIRETTIVA EUROPEA

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) è lo strumento di pianificazione strategica individuato dall'Unione Europea per affrontare le sfide della mobilità urbana di persone e merci, conciliando la lotta all'inquinamento atmosferico e al cambiamento climatico e la sostenibilità ambientale con le esigenze di mobilità dei territori, considerando un orizzonte temporale decennale (COM 2009/490).

Il PUMS sviluppa una visione di sistema della mobilità, ponendosi obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di interventi orientati a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del n° 397 4 agosto 2017).

La redazione del PUMS si collega direttamente all'obiettivo 11.2 individuato dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite "Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development" (di seguito Agenda 2030) che si propone di assicurare a tutti, entro il 2030, l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, economici e sostenibili, migliorando la sicurezza stradale e potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di coloro che si trovano in situazioni vulnerabili.

Con particolare riguardo alla sostenibilità ambientale, la redazione del PUMS rientra nelle priorità definite a livello europeo nel Green Deal (COM 2019/640) che ha come obiettivo il raggiungimento della neutralità carbonica entro il 2050 e prevede una riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti.

Recentemente, L' **European Local Transport Information Service (ELTIS)**¹, ha pubblicato le Linee Guida ("Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea) e il loro aggiornamento pubblicato come seconda edizione delle linee guida europee nell'ottobre 2019, nelle quali si afferma che un "*Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione*".

¹ ELTIS è un portale europeo senza scopo di lucro per notizie ed eventi sui trasporti locali, misure di trasporto, politiche e pratiche attuate nelle città e nelle regioni europee. ELTIS consente lo scambio di informazioni nel campo dei trasporti urbani e della mobilità. Si tratta di un'iniziativa della Direzione Generale Energia e Trasporti della Commissione Europea (ora suddivisa in Energia e Mobilità e Trasporti).

È progettato per migliorare la mobilità, l'efficienza e la sicurezza dei trasporti e ridurre l'impatto ambientale dei trasporti.

Il sito contiene notizie sui trasporti urbani e la mobilità; politiche e iniziative della Commissione Europea; bandi di progetto e gare d'appalto aperte; strumenti per professionisti; casi studio sul trasporto urbano; materiale didattico e una piattaforma per la comunicazione.

Le linee guida europee, inoltre, definiscono quale finalità principale di un PUMS quella di creare un sistema urbano dei trasporti che persegua i seguenti obiettivi:

- migliorare l'accessibilità per tutti, senza distinzioni di reddito o status sociale;
- accrescere la qualità della vita e l'attrattività dell'ambiente urbano;
- migliorare la sicurezza stradale e la salute pubblica;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e il consumo di energia;
- fattibilità economica, equità sociale e qualità ambientale. Le linee guida europee elencano inoltre i principali benefici che un PUMS genera, sia per gli Enti locali che per la collettività nel suo insieme:
- migliorare la qualità della vita;
- creare benefici economici e ridurre i costi;
- dare un valido contributo al miglioramento della salute e dell'ambiente;
- migliorare l'accessibilità e la fluidificazione della mobilità;
- fare un uso più efficiente delle risorse limitate a disposizione;
- realizzare piani migliori grazie a un approccio interdisciplinare e integrato;
- riuscire a soddisfare gli obblighi di legge in maniera efficace e integrata;
- sfruttare le sinergie di più istituzioni e settori per una pianificazione collaborativa;
- muoversi verso una nuova cultura della mobilità.

Più sinteticamente, la redazione di un PUMS ha pertanto l'obiettivo di migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità. In tale ottica, il tema dell'accessibilità, intesa come insieme delle caratteristiche spaziali, distributive, organizzative e gestionali in grado di permettere la mobilità e un uso agevole, in condizioni di sicurezza e autonomia, degli spazi e delle infrastrutture della città da parte di qualsiasi persona, è da intendersi come elemento centrale per la redazione, l'implementazione e il monitoraggio di un PUMS.

LA NORMATIVA ITALIANA

La Direttiva 2014/94/UE, recepita nell'ordinamento giuridico italiano con il D.Lgs. 257 del 16 dicembre 2016, il cui art. 3, comma 7, lettera c), prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, siano adottate linee guida per la redazione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile, tenendo conto dei principi previsti nel decreto medesimo.

Con il Decreto del Ministero per le Infrastrutture e Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017 recante *“Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”* sono state approvate le specifiche **Linee Guida italiane**, le quali sono poi state modificate con Decreto dello stesso Ministero n. 396 del 28 agosto 2019.

Le *Linee guida italiane* costituiscono il principale riferimento normativo da seguire per la redazione del PUMS e sono costituite da:

- a) procedura uniforme per la redazione e approvazione dei PUMS, articolata in 8 passi procedurali e definita nell’Allegato 1 al D.M. 397/2017 e s.m.i.;
- b) individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici, dalle azioni e dagli indicatori da utilizzare per il monitoraggio, secondo l’Allegato II al D.M. 397/2017 e s.m.i.

Per le città metropolitane, i comuni e le associazioni di comuni con più 100.000 abitanti, le Linee guida italiane stabiliscono l’obbligo di adozione del PUMS (art.3, comma 1 del D.M. 397/2017 e s.m.i.). Al di là di tale obbligo, la dotazione del PUMS costituisce un elemento qualificante per le Amministrazioni per la pianificazione strategica della mobilità urbana sostenibile.

Secondo quanto riportato nel Decreto, il PUMS deve essere concepito in un’ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, qualora le Amministrazioni ne siano dotate, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore. In particolare il PUMS è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinato rispetto a quelli descritti al capitolo 4 delle «Direttive per la Redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico» redatte dal Ministero dei lavori pubblici, in seguito a quanto disposto dall’art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della Strada.

Dal punto di vista gerarchico quindi l’ordine degli strumenti di Pianificazione della mobilità a livello comunale e/o di Città metropolitana sarà la seguente:

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

Il PUMS si differenzia nettamente dal PUT, ma è con esso interagente. Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine (10 anni), con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede «investimenti» e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali. Gli obiettivi vengono perseguiti «non a risorse infrastrutturali inalterate». Il PUT, in-

vece, essendo un piano di breve periodo, assume «risorse infrastrutturali inalterate» ed organizza al meglio l'esistente; esso è, quindi, sostanzialmente un piano di gestione. In tale ottica è evidente che dall'analisi delle criticità irrisolvibili con il PUT possano individuarsi le opere previste dal PUMS e che il PUT può offrire il vantaggio di dare immediato seguito alle linee guida del piano sovraordinato, prevedendo interventi ed azioni di breve periodo in coerenza con gli obiettivi della pianificazione strategica di più ampio respiro, a risoluzione di specifiche criticità locali che esulano dal campo di azione del PUMS ma che possono rivelarsi fondamentali per il perseguimento degli obiettivi di più ampio raggio.

La stretta e costruttiva collaborazione in ogni Amministrazione tra le strutture competenti in materia di pianificazione urbanistica e territoriale, trasporti, ambiente, commercio etc. risulta fondamentale per la redazione del PUMS, in quanto gli obiettivi e le azioni che il Piano stesso si prefigura dovranno essere multisetoriali.

Nel processo di redazione di un PUMS giocano inoltre un ruolo fondamentale la condivisione e la partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interesse.

Di seguito si indicano i diversi passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del PUMS:

- a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;
- b) Predisposizione del quadro conoscitivo;
- c) Avvio del percorso partecipato;
- d) Definizione degli obiettivi;
- e) Costruzione partecipata dello scenario di Piano;
- f) Valutazione ambientale strategica (VAS);
- g) Adozione del Piano e successiva approvazione;
- h) Monitoraggio.

Sotto il profilo del procedimento amministrativo, le *Linee Guida* definiscono il seguente percorso:

1. adozione del PUMS in Giunta Comunale;
2. pubblicazione per 30 giorni del PUMS e raccolta delle eventuali osservazioni;
3. controdeduzioni delle osservazioni e approvazione del PUMS in Consiglio comunale.

Le amministrazioni possono altresì scegliere di seguire le procedure di adozione dei piani territoriali/urbanistici previste dalle rispettive legislazioni regionali.

IL PUMS NEI COMUNI CON MENO DI 100.000 ABITANTI

Come evidenziato in precedenza, il Decreto del 4 agosto 2017 e la sua successiva modifica, sancisce l'obbligo di adozione del PUMS, inteso come condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, per tutti i Comuni con più 100.000 abitanti, fatta eccezione per quelli che ricadano in una Città metropolitana che abbia provveduto alla definizione di un proprio PUMS.

Per il Comune di Paderno Dugnano quindi, dotarsi di un PUMS non costituisce un obbligo normativo né elemento essenziale per l'accesso ai finanziamenti. Tuttavia, come si dirà meglio in seguito, il territorio comunale è collocato in un contesto estremamente complesso e articolato rispetto al tema della mobilità e la valenza strategica specifica che il PUMS può assumere lo rendono lo strumento più idoneo per definire il quadro delle esigenze, degli indirizzi e della programmazione per i prossimi dieci anni. Questa valenza strategica del PUMS si conferma guardando il quadro complessivo delle amministrazioni comunali che si sono già dotate di tale strumento pur non ricadendo, per dimensioni, nel novero di quelle che necessitano dello strumento di pianificazione per le finalità indicate nel Decreto. Nella sola Lombardia sono stati approvati o sono in fase di adozione/redazione complessivamente n. 22 PUMS tra i quali nei comuni di: Brescia, Crema, Cremona, Mantova, Pavia, Novara, Lecco, Vimercate, Rho, Busto Arsizio, Cinisello Balsamo, Segrate, la Città Metropolitana di Milano e la Provincia di Monza e Brianza².

² Fonte: OsservatorioPums.it gestito da Euromobility con il patrocinio del Ministero della Transizione Ecologica

2. STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE

Il Comune di Paderno Dugnano ha recentemente approvato la “Variante Generale” del Piano di Governo del Territorio⁴ costituito da Nuovo Documento di Piano, variante al Piano dei Servizi e Piano delle Regole.

Nel decennio intercorso tra l’approvazione del PGT e l’approvazione della Variante Generale sono intervenuti fenomeni sociali ed economici di grande portata, che, per alcuni versi, hanno reso obsolete le previsioni sviluppate nel 2013; basti pensare agli effetti dirompenti sulla struttura sociale della pandemia e sulle trasformazioni del modo di lavorare per le quali il Covid19 ha costituito un acceleratore terribilmente formidabile; alle criticità economiche (ed etiche) connesse con una inopinata guerra in Europa e il rinnovarsi della crisi mediorientale; il riemergere dell’inflazione e, non in ultimo, anzi come presupposto generale, la consapevolezza ormai diffusa e riconosciuta di una reale crisi climatica. La consapevolezza sempre più diffusa, dunque, della necessità di attivare concretamente un percorso di transizione verso una maggiore sostenibilità dei nostri modelli di vita alla ricerca di un efficace incremento della resilienza dei nostri sistemi territoriali e dei processi che la governano.

La revisione del Piano promuove la multifunzionalità quale chiave per perseguire una migliore sostenibilità dei processi di riqualificazione delle aree urbane, in quanto genera effetti positivi sulla riduzione dei movimenti veicolari, sulla disponibilità di servizi di prossimità e sulla qualità urbana, in un quadro di attenzione verso le attività economiche e il commercio al dettaglio di vicinato.

Criteri fondativi, ineludibile, della revisione del PGT riguardano la sicurezza ambientale, il consumo dei suoli, la costruzione della ‘Città Pubblica’ come elemento centrale della pianificazione comunale, l’attenzione ai servizi e alle attività commerciali di prossimità come presidio sociale dei tessuti urbani e come elemento determinante della qualità urbana.

Nell’ambito della programmazione territoriale, il PUMS costituisce specifico approfondimento ai temi della mobilità, già evidenziati nel PGT per la loro fondamentale strategicità, nell’ambito di una pianificazione complessiva finalizzata ad individuare gli scenari futuri di sviluppo territoriale.

⁴ Il Piano di Governo del Territorio vigente del Comune di Paderno Dugnano è stato approvato con delibera di C.C. n. 32 del 13.06.2013. Con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 12 del 10/04/2025 è stato approvato il PGT costituito da Nuovo Documento di Piano, variante al Piano dei Servizi e Piano delle Regole

3. GLI OBIETTIVI DEL PUMS

La redazione del PUMS si basa sui passi procedurali previsti dalle *Linee guida italiane*, contenute nel DM n. 397 del 4 agosto 2017, che delineano un processo di pianificazione che può essere suddiviso in 2 blocchi principali: **attività preliminari** e vera e propria **redazione del PUMS**.

Le **attività preliminari** sono definite nei passi procedurali dedicati a:

- a) *Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro*
- b) *Progettazione del processo partecipato*

La **redazione del PUMS** si articola poi nei seguenti passi procedurali:

- a) *Predisposizione del quadro conoscitivo*
- b) *Definizione degli obiettivi*
- c) *Costruzione dello scenario di piano*
- d) *Definizione del piano di monitoraggio*
- e) *Valutazione ambientale strategica (VAS)*
- f) *Adozione ed approvazione del PUMS*

Il sistema della mobilità va inteso come un sistema organico infrastrutturale volto a soddisfare la domanda di mobilità da parte dei cittadini. Comprende quindi sia i sistemi di trasporto pubblico sia quelli di trasporto privato ed è volto, attraverso la multimodalità ad integrare sul territorio le differenti forme attraverso le quali la mobilità avviene ed avverrà nei prossimi dieci anni, considerando altresì, attraverso un processo di coinvolgimento della cittadinanza e degli stakeholders, la domanda e le necessità di tutte le parti sociali per perseguire uno sviluppo sociale ed economico del territorio equilibrato e sostenibile.

La Vision di questo sistema, con un orizzonte di almeno dieci anni, si basa su 4 macroobiettivi:

ACCESSIBILE A TUTTI - Il sistema della mobilità, nella sua accezione multimodale, deve garantire a tutti la possibilità di muoversi sul territorio. Per lavoro, studio, accesso ai servizi e al loisir.

EQUO, EFFICACE ED EFFICIENTE - Il sistema della mobilità deve garantire, in termini di tempo e di costi, equità, efficacia ed efficienza.

SOSTENIBILE – il sistema della mobilità deve orientarsi ad essere sostenibile sotto il profilo ambientale sia per quanto attiene la riduzione dell'inquinamento a livello locale sia nel più generale contesto delle azioni necessarie per la mitigazione dei cambiamenti climatici.

SICURO – il sistema della mobilità deve essere strutturato per garantire una drastica riduzione dell'incidentalità e la sicurezza di tutti.

Il PUMS del Comune di Paderno Dugnano dovrà essere articolato in raccordo con gli strumenti della pianificazione di sistema sovraordinati, in primo luogo con il PUMS della Città Metropolitana di Milano.

La proposta di PUMS dovrà perseguire **sei obiettivi generali** che guideranno le scelte future: l'efficientamento della rete stradale, la promozione della mobilità sostenibile attraverso l'implementamento del trasporto pubblico e della mobilità dolce (a piedi e in bici), il miglioramento della qualità dell'aria, l'aumento della sicurezza stradale, la valorizzazione e il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici, l'introduzione di sistemi tecnologicamente avanzati di monitoraggio, gestione e controllo della città.

Grande attenzione sarà riservata al **coinvolgimento dei cittadini**, con momenti di ascolto e partecipazione, per costruire insieme una città più sostenibile, moderna e inclusiva.

LA RETE STRADALE

Il PUMS ha come obiettivo l'efficientamento e la piena funzionalità della rete stradale. Questo potrà avvenire dando effettiva attuazione alla classificazione gerarchica della rete stradale, riqualificando, regolamentando i nodi e le intersezioni della rete stradale, individuando direttrici prioritarie per la mobilità sostenibile lungo le quali attuare prioritariamente interventi finalizzati alla fluidificazione del traffico ed in particolare del TPL, attuando interventi finalizzati a favorire lo split modale e, conseguentemente, a ridurre la congestione (es. asservimento semaforico per il TPL, attrezzando i tratti significativi della rete, con tecnologie per fornire informazioni utili ai conducenti, regolamentando gli orari e le modalità di accesso dei mezzi pesanti e di quelli legati alla distribuzione di merci).

Gli assi stradali comunali di grande scorrimento sono interessati anche dal transito di veicoli eccezionali. Tale trasporto è diventato nel tempo sempre più complesso in quanto interessante l'attraversamento di ponti e cavalcavia. Il PUMS verificherà la funzionalità dei suddetti itinerari tenendo conto delle diverse componenti di traffico, comprendenti il TPL e i veicoli eccezionali.

Con particolare attenzione sarà analizzato il sistema del trasporto delle merci, come di seguito specificato.

Il Trasporto delle merci

Il settore della logistica svolge nel territorio metropolitano una funzione fondamentale per lo sviluppo e la ricchezza del sistema produttivo ma, allo stesso tempo, rappresenta un notevole fattore di impatto per la congestione della rete stradale e per il deterioramento della qualità dell'aria.

Con la stesura del PUMS, si potranno verificare le condizioni per promuovere una riorganizzazione e razionalizzazione del complessivo sistema della distribuzione delle merci, sotto un'ottica sostenibile, ponendo le basi per identificare modalità di trasporto e modelli organizzativi atti a soddisfare le esigenze di distribuzione delle merci che siano sostenibili dal punto di vista ambientale e sociale, anche attraverso sviluppo di modelli di *governance*

che tengano conto della diffusione dei servizi B2C (commercio on-line), per una logistica efficace e sostenibile che consenta la riduzione del traffico e dell'inquinamento.

Il PUMS dovrà recepire le indicazioni delle "Linee guida regionali ai Comuni per la regolamentazione delle attività di trasporto merci in area urbana" e dovrà dettagliare i possibili ambiti e modalità di intervento nel contesto di redazione del Piano.

LA PROMOZIONE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Obiettivo prioritario del PUMS è ridurre l'uso del trasporto privato alimentato da combustibili fossili a favore di alternative come il trasporto pubblico, la bicicletta, il camminare e i veicoli elettrici o ibridi.

Per il raggiungimento di tale obiettivo è necessario, attraverso IL PUMS, sviluppare una mobilità che privilegi le modalità di spostamento sostenibili, implementando l'offerta del servizio di trasporto pubblico, sviluppando una rete diffusa di percorsi ciclo-pedonali e promuovendo l'utilizzo di veicoli elettrici o ibridi.

Di seguito, le tematiche che dovranno essere pertanto approfondite:

Trasporto Pubblico Locale

Il TPL vive una realtà critica, causata dalla contrazione delle risorse dedicate negli ultimi anni all'esercizio del TPL, riduzione che determina un abbassamento dei livelli di servizio, insoddisfazione nell'utenza e, laddove questa trova soluzioni alternative, abbandono del trasporto pubblico.

Le città europee con la migliore qualità della vita hanno anche bassi indici di motorizzazione. Sussistono esempi in Europa di conurbazioni metropolitane dove è dimostrato che, se si garantisce ai cittadini la disponibilità di una rete e un'offerta di TPL adeguata, si riduce il bisogno di possedere l'auto propria. L'obiettivo prioritario è quindi quello di favorire il ruolo del trasporto pubblico come un'offerta di "rete" di servizi integrata in cui lo sviluppo del sistema della mobilità sia rispondente alle previsioni di assetto e sviluppo del territorio. Il PUMS dovrà pertanto interrogarsi sulle strategie di ottimizzazione e di rilancio. Il salto di qualità del trasporto pubblico, a livello locale, passa anche attraverso:

- l'analisi e la revisione di tutti i servizi di trasporto pubblico, per l'efficiente utilizzo delle diverse modalità di offerta, con rafforzamento delle politiche intermodali, in particolare presso i nodi di interscambio, e la definizione di standard di qualità da verificare con un costante e condiviso sistema di monitoraggio;
- l'efficientamento del servizio sia in termini di percorsi, sia di frequenza e cadenza, apportando i miglioramenti necessari ad un territorio che si sta evolvendo rapidamente;
- promuovere l'implementazione di sistemi e canali di comunicazione e di info-mobilità per l'integrazione fra i sistemi di trasporto, per l'acquisizione e fornitura di dati, a bordo e alle fermate. Il successo del Trasporto Pubblico dipende, oltre che dalla qualità e quantità dell'offerta, dalla facilità del suo utilizzo, ottenibile tramite un'informazione puntuale, diffusa, chiara, costantemente aggiornata, semplice e capace di attivare tutti i canali (attuali e disponibili nei prossimi futuro).

L'analisi del trasporto pubblico locale dovrà tenere necessariamente conto dei futuri scenari di sviluppo del TPL interurbano previsti dal Programma dei Servizi di Bacino di competenza dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.

La Rete ciclabile

Muoversi in bicicletta è salutare, efficiente, rispettoso dell'ambiente ed economico: è la modalità di spostamento meno costosa per tutti i soggetti coinvolti, per la collettività, per chi si muove e per la pubblica amministrazione. Il PUMS approfondirà tutte le condizioni e le misure opportune affinché muoversi in bicicletta diventi per i cittadini una scelta desiderabile.

Le azioni e le attività necessarie saranno descritte nel PUMS, ma nell'ambito delle proposte di linee di indirizzo si individuano le seguenti priorità:

- migliorare l'attrattività del trasporto ciclabile per favore degli spostamenti di lavoro-studio e per gli spostamenti di svago, attraverso una rete ciclabile diffusa, sicura, attrezzata e attrattiva, che colleghi i principali luoghi di interesse pubblico integrata e continua con la rete delle ciclabili già realizzate;
- valutare le condizioni per dotare la rete ciclabile di adeguate strutture di informazione degli itinerari e dei servizi a favore della mobilità ciclabile e per individuare le forme e le modalità di incentivazione delle strutture a servizio del confort e della sicurezza dei ciclisti e per la sosta, il ricovero e la riparazione delle biciclette;
- individuare condizioni e regole che possano consentire la percorrenza di itinerari ciclabili anche da parte di pedoni;
- valutare la fattibilità di implementazione di sistemi incentivanti e premianti degli utenti che utilizzano la modalità ciclabile per raggiungere i luoghi di studio e lavoro e-o i centri di interscambio con la rete del TPL;
- promuovere campagne di informazione e formazione a favore dell'uso della bicicletta.

Percorsi pedonali

Gli spazi pedonali costituiscono una delle principali componenti dello spazio pubblico urbano svolgendo non solo un importante ruolo in tema di mobilità, ma anche di relazione tra le persone, le attività e tutti i temi legati ai luoghi e alla loro fruizione.

Il PUMS dovrà quindi occuparsi di prevedere l'ampliamento, la ricucitura e la continuità dei percorsi pedonali in un'ottica di migliorare la sicurezza e la fruibilità ma anche di innalzare la qualità degli spazi dove muoversi a piedi. L'obiettivo deve essere quello di immaginare un sistema di spazi pedonali coerente con le funzioni urbane, con la mobilità su mezzi e la sosta che altresì contribuisca a innalzare la qualità urbana e la fruibilità stessa della città. Partendo dall'abbattimento delle barriere architettoniche, dalla tutela e messa in sicurezza delle aree scolastiche e dei percorsi casa-scuola.

Negli ambiti residenziali dovrà prevalere la fruizione in sicurezza degli spazi pubblici, attraverso ad esempio la realizzazione di isole ambientali, zone a traffico pedonale privilegiato, zone a ridotta velocità veicolare, ampliamento degli spazi pedonali per cercare di restituire agli spazi urbani, a partire dalla strada, un ruolo che non sia esclusivamente legato alla circolazione dei veicoli e alla sosta.

LA SICUREZZA STRADALE

Anche in relazione agli obiettivi del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale, il PUMS dovrà avere in primo luogo come obiettivi:

- la creazione di una cultura diffusa della sicurezza stradale nei cittadini;
- l'aumento della capacità di governo sul tema, sia come conoscenza del fenomeno e dei fattori che lo determinano che delle strategie ed indirizzi da mettere in atto per limitarlo;
- l'individuazione di risorse, finanziarie e non, di strumenti per una maggiore capacità di controllo del rispetto delle regole;
- la riduzione del numero generale degli incidenti e del numero di incidenti con morti e feriti;
- la diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti.

Tali obiettivi possono essere ulteriormente articolati e conseguiti anche attraverso:

- la definizione di regole di circolazione e di limiti di velocità, di criteri di progettazione che favoriscono comportamenti alla guida rispettosi e più favorevoli per la sicurezza della circolazione;
- l'individuazione di interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;
- la fattibilità di interventi alle fermate del TPL, quelle extraurbane con "golfo" di fermata, e quelle urbane con "isola", al fine di migliorare la sicurezza degli utenti del TPL;
- l'esecuzione di campagne di sensibilizzazione, informazione e coinvolgimento, di educazione stradale, nelle scuole e nei contesti più opportuni;
- l'implementazione di tecnologie di controllo del traffico privato e delle regole della circolazione stradale (rispetto della velocità e accertamento altre infrazioni).

LA VALORIZZAZIONE E IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITA' DEGLI SPAZI PUBBLICI

Obiettivo del PUMS è la trasformazione e riqualificazione dello spazio pubblico secondo i principi dell'"universal design", attraverso la valorizzazione degli usi diversi da quelli della circolazione e della sosta dei veicoli a motore.

Il PUMS porrà particolare attenzione all'individuazione delle condizioni di accessibilità al sistema della mobilità pubblica da parte delle persone con diversa abilità, in primo luogo, con l'individuare le categorie dei destinatari, le relative problematiche ed i bisogni specifici, al fine di:

- garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta, con situazioni di riduzione delle capacità sensoriali e alle fasce e categorie di popolazione più debole,
- realizzare l'inclusione sociale sul territorio delle persone appartenenti alle categorie più svantaggiate,

Ciò sarà da ottenere mediante gli approfondimenti che il Piano svilupperà con approfondimenti e indagini per l'individuazione delle principali inadeguatezze delle infrastrutture, con l'individuazione degli interventi di adeguamento e di eliminazione e degli impedimenti, barriere architettoniche e funzionali innovazioni tecnologiche con attrezzature dedicate.

IL RUOLO DELL'INNOVAZIONE TECNOLOGICA PER LO SVILUPPO DI UNA NUOVA MOBILITA'

Lo sviluppo dei servizi tecnologici applicati alla mobilità è una realtà che si sta sempre più consolidando e che oggi offre innumerevoli "best practices" sia per quanto riguarda gli aspetti modellistici sia per l'efficientamento della mobilità stessa. Sotto questo aspetto la città di Paderno Dugnano si presta ad essere luogo ideale di applicazione di servizi IT legati alla mobilità, sia per il quadro territoriale complessivo e la sua infrastrutturazione sia per le caratteristiche della sua rete urbana. Tra gli obiettivi del PUMS è pertanto opportuno cominciare ad intraprendere un percorso di infrastrutturazione e sviluppo che permetta di conoscere sempre meglio il quadro complessivo della mobilità in tempo reale nonché di valutare l'applicazione di questi servizi ai sistemi di trasporto in un'ottica di efficientamento e miglioramento del servizio.

L'obiettivo finale è quello di porre le condizioni per l'introduzione di una mobilità smart utile a ridurre il traffico e l'inquinamento generato dall'uso del veicolo privato, creare flussi intelligenti e senza interruzioni e rafforzare le economie di scala, per promuovere una mobilità accessibile a tutti.

La necessità di ripensare la pianificazione della mobilità, anche in maniera progressiva rispetto alle necessità ed al progresso tecnologico, nonché quella di rendere le varie forme di mobilità, anche quelle più innovative integrative al TPL ed alternative al trasporto privato, sempre più connesse, sicure e interoperabili, non può prescindere da un'adeguata infrastrutturazione tecnologica che consenta di reperire quei dati che, una volta aggregati e messi in relazione grazie all'utilizzo di sistemi di intelligenza artificiale, possono essere erogati sia in prospettiva evolutiva (come cambiano i dati di traffico nel tempo) che in tempo reale.

Il PUMS dovrà verificare la fattibilità di un approccio integrato per la riorganizzazione complessiva della mobilità casa/scuola e casa/lavoro in direzione di una maggior sostenibilità, con politiche educative di sensibilizzazione e promozione e azioni di *mobility management*. Nel contesto di tale obiettivo andranno valutate le opportune forme e modalità:

- l'individuazione di un Mobility Manager d'Area che provveda al coinvolgimento dei Mobility management aziendali e scolastici per una pianificazione condivisa delle soluzioni di spostamento nei percorsi casa/scuola e casa/lavoro maggiormente sostenibili;

- delle campagne di sensibilizzazione, informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi nelle scuole;
- di promozione della mobilità condivisa presso aziende ed enti pubblici;

Obiettivo del PUMS sarà quindi anche quello di analizzare i sistemi già esistenti, valutarne la loro interoperabilità e immaginare il loro possibile sviluppo, consentendo così all'AC di cogliere le opportunità più idonee e indirizzare in maniera efficiente l'implementazione dei servizi.