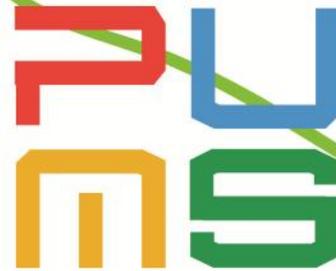




REGIONE PUGLIA
Assessorato ai Trasporti

Linee guida



PIANO **U**RBANO **M**OBILITA' **S**OSTENIBILE

OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Istruttoria osservazioni

ID	Ente
1	Comune di Trinitapoli
2	Cotrap
3	Autorità di Bacino
4	Comune di Zapponeta
5	SABAP - Città metropolitana Bari
6	Regione Puglia – Sezione Autorizzazioni Ambientali
7	Regione Puglia – Sezione Programmazione Unitaria
8	Comune di Lecce
9	Consorzio ASI - Bari
10	SABAP – Provincia BAT
11	OAPPC – Provincia Lecce
12	Regione Puglia – Sezione Valorizzazione Territoriale

Legenda

Recepita/Parzialmente recepita

Si recepisce l'osservazione e si integra o aggiorna (eventualmente in modo parziale) la documentazione.

Già prevista

L'osservazione concerne aspetti già presenti nella documentazione.

Non recepita

L'osservazione non può essere recepita in quanto non coerente con gli obiettivi o concernente aspetti che non sono oggetto delle Linee Guida

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
1	Comune di Trinitapoli	20.11.2017	Si OSSERVA di valorizzare all'interno delle Linee Guida regionali i Poli Plurali e Attrattori intercomunali (così come individuati nel PTCP della provincia BAT) ed in particolare l'area rientrante nel territorio comunale di Trinitapoli Polo "Trinitapoli-mare".	Non recepita	Nelle Linee Guida si afferma che il PUMS integra e mette a sistema gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale e dei trasporti disponibili a livello regionale, provinciale e comunale. In relazione al caso specifico, nel <i>capitolo 2. Quadro di riferimento programmatico e normativo in Puglia</i> , al <i>paragrafo 2.3 – Quadro di riferimento provinciale e comunale</i> , si fa espresso riferimento alla necessità di integrare il PUMS anche con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP). Sarà cura dell'Amministrazione locale interessata dalla presenza di Poli Plurali ed Attrattori nel suo territorio di riferimento, che si appresta a predisporre un PUMS, prevedere azioni specifiche da attivare a livello locale sulla base delle indicazioni di carattere generale fornite dal PTCP.
2	COTRAP	23.11.2017	Si trasmette un report dal titolo "Obiettivi ambientali nella pianificazione della mobilità urbana" a cura di ANAV e ASSTRA.	Non recepita	Il documento, seppur interessante, non contiene osservazioni sulle quali esprimere un giudizio in merito alla recepitività o meno.
3	Autorità di Bacino	27.11.2017	Si OSSERVA di prevedere all'interno delle Linee Guida regionali indicazioni in merito alla necessità di conformare i PUMS al Piano di Assetto Idrogeologico ai sensi dell'art. 20 delle Norme Tecniche di Attuazione del PAI.	Recepita	Nel capitolo 2 – <i>Quadro di riferimento programmatico e normativo in Puglia</i> è stato inserito il paragrafo 2.1.9 intitolato <i>Il Piano stralcio di assetto Idrogeologico</i> in cui si descrivono sinteticamente finalità, obiettivi, contenuti e disposizioni del piano.
			Si OSSERVA di tenere in opportuna considerazione il Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (PGRA).	Recepita	Nel paragrafo 2.1.9 intitolato <i>Il Piano stralcio di assetto Idrogeologico</i> si è specificato quanto osservato.
4	Comune di Zapponeta	27.11.2017	Si trasmette copia del Piano di Mobilità Sostenibile comunale approvato con Delibera di Giunta comunale n.50 del 07.06.2017 al fine di prenderne atto nella stesura definitiva delle Linee Guida regionali dei PUMS.	Non recepita	Si precisa che il documento trasmesso "Documento strategico per la mobilità ciclopeditone nel territorio comunale", da non intendersi quale Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, seppur interessante, non contiene osservazioni utili da recepire. Con riferimento al tema della mobilità pedonale e ciclistica, le Linee Guida regionali al <i>paragrafo 5.4.3 – Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica</i> , ripropongono la strategia e le azioni definite nelle Linee Guida nazionali.

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
5	SABAP Città metropolitana Bari	28.11.2017	Si OSSERVA di implementare gli obiettivi del PUMS esplicitando la necessità che il Piano comprenda anche tutte le azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso il patrimonio culturale della Regione, al fine di poterne fruire al meglio anche attraverso specifici percorsi ciclo-turistici culturali.	Recepita	Al paragrafo 5.4.13 – <i>Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica</i> è stata aggiunta l'azione <i>I. censimento dei beni culturali di maggiore rilevanza e individuazione di azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso tale patrimonio culturale, al fine di poterne fruire al meglio attraverso percorsi ciclo-turistici culturali.</i>
			Si OSSERVA la necessità di stilare un elenco dei beni culturali di maggiore rilevanza e meritevoli di essere raggiungibili con percorsi a mobilità lenta, implementando la costruzione ed interpretazione del quadro conoscitivo e la caratterizzazione dell'uso del territorio (cfr. par.5,1, pag.54-55 delle Linee Guida).	Recepita	Al paragrafo 5.4.13 – <i>Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica</i> è stata aggiunta l'azione <i>I. censimento dei beni culturali di maggiore rilevanza e individuazione di azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso tale patrimonio culturale, al fine di poterne fruire al meglio attraverso percorsi ciclo-turistici culturali.</i>
			Si OSSERVA la necessità di inserire al <i>paragrafo 5.3 – Indicatori</i> uno specifico indicatore che faccia riferimento al numero/tipologia di siti ed aree di interesse culturale i cui collegamenti risulterebbero incrementati con l'approvazione dello specifico PUMS comunale.	Recepita	Al paragrafo 5.3 – <i>Indicatori</i> è stata inserita la seguente frase: <i>“I Comuni interessati dalla presenza, nel territorio comunale di competenza, di beni ed aree vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04, provvederanno ad inserire uno specifico indicatore che faccia riferimento al numero/tipologia di siti ed aree di interesse culturale i cui collegamenti risulterebbero incrementati con l'approvazione dello specifico PUMS comunale.”</i>
			Si OSSERVA che in generale le scelte pianificatorie dovranno tendere a perseguire una mirata riduzione del consumo di suolo, soprattutto in corrispondenza di aree vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04.	Recepita	E' stato aggiunto un inciso alla fine della seguente frase nel terzo capoverso del <i>paragrafo 5.4 – Strategie e Azioni</i> : Il PUMS è volto allo sviluppo di azioni immateriali e di gestione dei servizi e delle infrastrutture esistenti, <i>anche al fine di perseguire una mirata riduzione del consumo di suolo, soprattutto in corrispondenza di aree vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04.</i>
			Si OSSERVA l'opportunità di estendere le aree a traffico limitato al complesso degli ambiti interni alla città consolidata meritevoli di attenta tutela e valorizzazione, ed in particolare alle zone dei nuclei storici	Recepita	Al <i>paragrafo 5.4.13 – Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione</i> , si è aggiunto al punto g la seguente frase: <i>“come ad esempio le ormai diffuse Zone a Traffico Limitato, per le quali si suggerisce, ove possibile, l'estensione delle stesse al complesso degli ambiti interni alla città consolidata meritevoli di attenta tutela e valorizzazione, e in particolare alle zone dei nuclei storici”</i> .

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			In relazione alla previsione di eventuale nuova pavimentazione delle aree da destinarsi a specifici utilizzi per la mobilità, si suggerisce che il piano contenga puntuali indicazioni dei materiali da utilizzare che possano costituire di fatto delle vere e proprie linee-guida atte a garantire il rispetto non solo di una consona integrazione estetico-percettiva delle stesse rispetto allo stato dei luoghi, ma anche il mantenimento delle caratteristiche di permeabilità del suolo delle aree interessate dagli interventi.	Recepita	Al <i>paragrafo 5.4 – Strategie e Azioni</i> , è stata aggiunta la seguente frase: <i>I Piani Particolareggiati dovranno contenere, in relazione alla previsione di eventuale nuova pavimentazione delle aree da destinarsi a specifici utilizzi per la mobilità, indicazioni puntuali dei materiali da utilizzare, che possano costituire di fatto delle vere e proprie linee guida atte a garantire il rispetto non solo di una consona integrazione estetico-percettiva delle stesse rispetto allo stato dei luoghi, ma anche il mantenimento delle caratteristiche di permeabilità del suolo delle aree interessate dagli interventi.</i>
			Si OSSERVA di porre particolare attenzione al bene “costa – fascia costiera”, regolamentando opportunamente la riduzione quantitativa delle aree di sosta in tale zona e possibilmente riducendo allo stretto indispensabile la circolazione veicolare all’interno delle suddette aree, da riversare alternativamente su direttrici parallele.	Recepita	Al <i>paragrafo 5.4.13 – Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione</i> , è stata inserita la seguente frase <i>“Particolare attenzione nella gestione della sosta e della circolazione si dovrà porre al bene “costa-fascia costiera” e alle aree tutelate ope legis ai sensi dell’Art. 10 del D. Lgs. 42/04, regolamentandone opportunamente la riduzione delle aree di sosta e riducendone allo stretto indispensabile la circolazione veicolare.”</i>
			Si OSSERVA che le aree tutelate ope legis, ai sensi dell’art.10 del D. Lgs. 42/04, dovranno essere oggetto di una puntuale e specifica pianificazione mirata alla riduzione dell’invasività materiale oltre che percettiva legata agli specifici utilizzi per la mobilità (aree di sosta veicolare, fermate autobus, ecc..).	Recepita	Al <i>paragrafo 5.4.13 – Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione</i> , prima dell’elenco delle azioni, è stata aggiunta la seguente frase <i>“Si precisa che le aree tutelate ope legis, dovranno essere oggetto di una puntuale e specifica pianificazione/progettazione mirata alla riduzione dell’invasività materiale oltre che percettiva legata agli specifici utilizzi per la mobilità (aree di sosta veicolare, fermate autobus, ecc..).”</i>
6	REGIONE PUGLIA Sezione Autorizzazioni Ambientali	30.11.2017	Si trasmettono contributi relativi all’iter procedurale del PUMS riguardanti il processo di VAS.	Recepita	I contributi trasmessi sono stati recepiti nel <i>paragrafo 4.4 Integrazione della Valutazione Ambientale Strategica nel processo di pianificazione dei PUMS</i> e nel <i>paragrafo 4.5 – Iter procedurale di un PUMS.</i>

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
7	REGIONE PUGLIA Sezione Programmazione Unitaria	01.12.2017	Si OSSERVA la necessità di aggiornare le informazioni relative alla designazione della terza e quarta Area Interna, rispettivamente Gargano e Murgia.	Recepita	Al <i>paragrafo 5.4.14 – Definizione delle politiche di mobilità per le Aree interne ed i piccoli centri</i> , nel box di approfondimento relativo alle Aree Interne in Puglia, si è provveduto ad aggiornare le informazioni afferenti la designazione della terza e quarta Area Interna della Regione Puglia (DGR n. 1628/2017).
8	Comune di Lecce	01.12.2017	Par. 1.1 Finalità		
			Si richiede un approfondimento delle relazioni intercorrenti tra le Linee Guida regionali con quelle europee e nazionali.	Recepita	Al <i>paragrafo 1.1 – Finalità</i> si è esplicitato quanto osservato.
			Si OSSERVA di citare le forme di partecipazione pregresse dell'ente regionale a supporto delle attività di redazione e realizzazione dei PUMS.	Recepita	Al <i>paragrafo 1.1 – Finalità</i> è stata aggiunta la nota n.5 <i>Le "Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan"</i> sono state presentate e discusse anche in Puglia nel corso del <i>Primo Workshop Nazionale di presentazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile – Bari, 13 Aprile 2012, organizzato dal consorzio Eltis plus e dall'Assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità della Regione Puglia.</i>
			Si OSSERVA di integrare i casi studio/buone pratiche elencate in <i>Tabella B – Strategie e Buone Pratiche</i> ; andrebbero inoltre evidenziate alcune buone pratiche italiane. Esistono numerose buone pratiche validate all'interno del programma CIVITAS o ricavabili dal portale Eltis che forse sarebbe il caso di trattare in modo più sistematico. Manca del tutto una sezione sugli strumenti che possono tornare utili per il supporto ai piani; molti sono elencati e liberamente disponibili sul sito Eltis http://www.eltis.org/mobility-plans/mobility-plan-support Uno di questi è http://www.urban-transport-roadmaps.eu/	Recepita	Al <i>capitolo 8 – Appendice</i> è stata integrata la <i>Tabella B – Strategie e buone pratiche</i> con ulteriori casi esemplificativi italiani ed è stata inserita la <i>Tabella C – Strumenti</i> , a supporto delle attività di pianificazione.

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			Cap. 2 – Quadro di riferimento programmatico e normativo in Puglia		
			Si OSSERVA la necessità di meglio specificare negli appositi box “ <i>Fonti e dati disponibili</i> ”, istruzioni operative, riferimenti più recenti, archivi e o dati reperibili mediante link, ai fini di una fruizione diretta del documento.	Recepita	In ciascun box “ <i>Fonti e dati disponibili</i> ” riferito al capitolo 2 – <i>Quadro di riferimento programmatico e normativo in Puglia</i> si è provveduto a specificare ulteriormente le informazioni e i dati disponibili.
			Si OSSERVA di specificare l’integrazione tra i piani di bacino provinciale del trasporto pubblico locale (Piani d’Ambito) ed i PUMS.	Parzialmente recepita	Al <i>paragrafo 2.1.8 – Il Piano di Bacino provinciale del Trasporto Pubblico Locale (Piano d’Ambito)</i> si è chiarita la definizione del Piano di Bacino Provinciale. Nella nota 7 era già esplicitato il rapporto tra i suddetti Piani ed il PUMS.
			Si OSSERVA di fare una puntualizzazione, nell’ambito dello schema gerarchico pianificatorio, tra i piani particolareggiati di natura operativa di medio-lungo periodo (ex: PUMS – PUT) e quelli che sono parte integrante del PUMS relativamente agli interventi di lungo periodo.	Recepita	Al <i>paragrafo 2.3 – Quadro di riferimento programmatico provinciale e comunale</i> alla fine del terzo capoverso è stata inserita la seguente frase: <i>Inoltre alcuni dei Piani particolareggiati sotto indicati, sebbene di breve-medio periodo, possono considerarsi componenti dei PUMS (ad esempio il Biciplan).</i>
			Par. 3.2.1 – Livello europeo		
			Si OSSERVA la necessità di aggiornare, nel <i>paragrafo 3.2.1 Livello europeo</i> , i riferimenti forniti con documenti più recenti	Non recepita	I riferimenti erano già aggiornati.
			Par. 4.1 – Chi deve fare un PUMS		
			Si OSSERVA di esplicitare l’invito a seguire le Linee Guida regionali soprattutto nel caso di capoluoghi di provincia inferiori ai 100.000 abitanti ai fini dell’elaborazione di un PUMS che includa almeno i Comuni contermini.	Recepita	Al <i>paragrafo 4.1 – Chi deve fare un PUMS</i> è stata inserita al terzultimo capoverso la seguente frase: <i>Le aggregazioni di Comuni dovranno tenere in debito conto la presenza di servizi territoriali di rango superiore (scuole, ospedali, ecc.) o nodi di scambio (stazioni), quali poli di attrazione e generatori di spostamenti intercomunali.</i>

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			Si richiede di definire le modalità di aggregazione tra Comuni.	Non recepita	Al <i>paragrafo 4.1 Chi deve fare il PUMS</i> si specifica quanto segue: <i>“Laddove emergano importanti relazioni di traffico e legami funzionali tra Comuni contermini e tra Comune principale e Comuni di prima e seconda cintura, è bene che il processo di PUMS sia avviato come piano di conurbazione con valenza di piano di area vasta. La formalizzazione dell’aggregazione volontaria da parte degli Enti Locali dovrà avvenire nel rispetto delle normative nazionali e regionali vigenti in materia”.</i> Sarà cura delle Amministrazioni locali interessate scegliere e definire le forme di aggregazioni più opportune tra quelle previste dalla legge.
Par. 5.2 – Obiettivi					
			Si OSSERVA la mancanza del Macro-obiettivo ministeriale: Miglioramento del TPL.	Non recepita	Si tiene a precisare che le Linee Guida regionali non hanno recepito a priori tutti i Macro – obiettivi nazionali. Nello specifico si ritiene che il Miglioramento del TPL sia da intendersi quale strategia e non come obiettivo. A tal proposito si riferisce che per monitorare il miglioramento del TPL sono presenti un indicatore in <i>Tabella 1</i> e un set di indicatori elencato nella <i>Tabella 3 – Indicatori di realizzazione</i> .
			Si OSSERVA la mancanza del Macro – obiettivo <i>Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi</i> (obiettivo non solo ministeriale ma anche europeo).	Non recepita	Il Macro – obiettivo <i>Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi</i> è ricompreso nell’obiettivo unico <i>Contenimento dei Consumi energetici</i> .

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			Si OSSERVA la mancanza dei seguenti Macro – obiettivi ministeriali significativi soprattutto per le aree urbane di piccole dimensioni: C1. Riduzione dell'incidentalità stradale; C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti; C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti; C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65);	Non recepita	I citati Macro – obiettivi sono stati inseriti nell'obiettivo unico <i>Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture</i> (i singoli aspetti si ritrovano negli indicatori).
Par. 5.3 – Indicatori					
			Si OSSERVA il mancato inserimento e/o collegamento con gli indicatori WBCSD – World Business Council for Sustainable Development.	Parzialmente recepita	Tutti gli indicatori del WBCSD sono stati valutati singolarmente e, qualora ritenuti adatti al contesto pugliese e calcolabili con costi non eccessivi, inseriti nelle Linee Guida regionali, talvolta con modifiche anche sostanziali laddove fosse necessario (e possibile) per abbattere i costi e/o semplificare le procedure di calcolo. L'elenco delle città in cui verranno applicati in futuro gli indicatori WBCSD non risulta pubblicato, dunque è difficile verificarne le similitudini con le città pugliesi.
			Si OSSERVA la necessità di costruire una pagina dedicata sul sito dell'ASSET con l'elenco dei dati/risorse/supporto disponibili.	Già prevista	Come dichiarato nel <i>paragrafo 5.3 – Indicatori... "omissis... l'Agenzia renderà disponibili, anche attraverso il proprio portale web, i seguenti strumenti"</i> : modello di simulazione trasporti/territorio e dati tabulari circa il modal – split relativo agli spostamenti di scambio tra i comuni pugliesi.
Par. 5.3 – Indicatori – Tabella 1					
			Si OSSERVA l'opportunità di utilizzare l'indicatore di sosta WBCSD.	Parzialmente recepita	Gli indicatori relativi alla sosta sono stati semplificati.

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			Si OSSERVA l'opportunità di inserire in <i>Tabella 1 – Indicatori minimi</i> , gli indicatori relativi al Macro – obiettivo <i>Miglioramento della accessibilità di persone e merci</i> presenti invece nella <i>Tabella 2 – Ulteriori Indicatori</i> .	Recepita	Con riferimento al Macro – obiettivo <i>Miglioramento della accessibilità di persone e merci</i> , gli indicatori <i>Indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità</i> e <i>Indice di accessibilità delle merci</i> , sono stati spostati dalla <i>Tabella 2</i> alla <i>Tabella 1</i> .
			Con riferimento al Macro – obiettivo <i>Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano</i> , si OSSERVA l'opportunità di utilizzare l'indicatore WBCSD che esprime in maniera univoca e con riferimento alla lunghezza i tre gli indicatori presenti in <i>Tabella 1</i> (<i>Estensione APU</i> , <i>Estensione spazi ciclabili</i> , <i>Estensione Zone 30</i>) includendo anche la rete pedonale.	Non recepita	Si ritiene il metro lineare non adatto alla misurazione dell'estensione di APU e zone 30, per definizione non limitate a tratti lineari di strada. Si ritiene inoltre inopportuna l'aggregazione dei tre elementi, in quanto ognuno ammette il transito di combinazioni diverse di veicoli e pedoni.
			Par. 5.3 – Indicatori – Tabella 3 Indicatori di realizzazione		
			Si OSSERVA di eliminare l'indicatore di realizzazione <i>km di rete pedonale meccanizzata</i> .	Non recepita	L'indicatore è elencato tra i possibili indicatori di realizzazione, da utilizzare nel caso in cui siano previste misure che ne richiedano l'utilizzo. L'attuale assenza di simili percorsi nelle città pugliesi non è dunque un motivo valido per escludere l'indicatore dalla lista.
			Si OSSERVA di rettificare gli indicatori <i>Numero stalli a pagamento</i> e <i>Numero stalli interscambio</i> .	Non recepita	Indicatori simili vengono solitamente normalizzati rispetto alle autovetture e non alla popolazione (si veda anche la pubblicazione dei dati ISTAT). Si precisa che i parcheggi di interscambio includono sia quelli in struttura, sia quelli su strada: la relativa definizione è stata inclusa nel glossario. L'indicatore, come nel caso precedente, rimane normalizzato rispetto alle autovetture.
			Si OSSERVA di distinguere tra rastrelliere base e cicloposteggi sicuri (rastrelliere con fissaggio al telaio, bike hangar e velostazioni).	Recepita	Si è inserito l'indicatore <i>Numero di velostazioni</i> .
			Si OSSERVA di inserire nella categoria di azione <i>Mobilità scolastica</i> l'indicatore <i>Numero di scuole che consentono il posteggio delle biciclette nelle proprie pertinenze o vicinanze</i> .	Parzialmente recepita	E' stato inserito l'indicatore <i>Numero scuole con posteggio bici nelle proprie pertinenze</i> , considerando unicamente i posteggi nelle pertinenze.

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			Par. 5.3.1 – Indicazioni metodologiche per il calcolo degli indicatori minimi (Tabella 1)		
			Si OSSERVA di distinguere le aree pedonali urbane dai marciapiedi.	Recepita	Si condivide la separazione fra aree urbane pedonali e rete di marciapiedi.
			Si OSSERVA che gli indicatori relativi all'obiettivo <i>Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci</i> risultano complicati nella fase di calcolo.	Recepita	L'indicatore è stato semplificato.
			Si OSSERVA di utilizzare l'indicatore WBCSD <i>Risultato finanziario netto del settore pubblico</i> che si riferisce alla capacità del governo locale di sostenere le spese del sistema dei trasporti nel suo complesso (tutti i modi di trasporto, passeggeri e merci, inclusi i costi di manutenzione)	Non recepita	L'indicatore del WBCSD, così come definito e specificato nella modalità di calcolo, non sembra adatto al contesto italiano e pugliese (ad es. tiene conto dei costi dei vari servizi di mobilità ma non dei ricavi, non tiene conto dei contributi regionali al TPL, dei ricavi delle multe che per il codice della strada – art. 208 D. Lgs. 285/92 – devono essere in parte destinati alla sicurezza stradale e alla tutela degli utenti deboli).
			Par. 5.3.1 – Indicazioni metodologiche per il calcolo degli ulteriori indicatori(Tabella 2)		
			Si OSSERVA che l'indicatore <i>Riduzione della congestione</i> risulta complicato nella fase di calcolo.	Recepita	L'indicatore è stato semplificato.
			Si OSSERVA una duplicazione tra gli indicatori presenti in Tabella 1 ed in Tabella 2 relativi all'obiettivo <i>Economicità dei trasporti</i> . A riguardo si propone di utilizzare l'indicatore WBCSD.	Parzialmente recepita	Le denominazioni dei due indicatori sono state opportunamente differenziate. L'indicatore del WBCSD non tiene conto dei trasferimenti di contributi di qualsiasi tipo da altri enti e istituzioni, dunque non risulta adatto al nostro Paese
			Par. 5.4 – Strategie e Azioni		
			Si OSSERVA l'opportunità di considerare anche interventi infrastrutturali; il PUMS deve sviluppare una strategia organica su tutti fronti e non basarsi prioritariamente sulle azioni immateriali. Più giusto sarebbe dire che il PUMS deve puntare ad un utilizzo efficiente della dotazione infrastrutturale esistente, ma non precluderne o limitare il campo d'azione.	Recepita	Si è provveduto ad integrare quanto osservato inserendo al <i>paragrafo 5.4 – Strategie e Azioni</i> la seguente frase: <i>Gli interventi infrastrutturali potranno essere programmati, in un'ottica di sostenibilità, solo se funzionali ad un miglioramento della accessibilità multimodale, o finalizzati a ridurre la congestione stradale e andrebbero sempre affiancati da azioni immateriali tipiche delle pratiche di mobility management.</i>

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			Par. 7 – Programmi di finanziamento europei e nazionali sulla mobilità sostenibile		
			Si OSSERVA che andrebbero meglio evidenziate le opportunità di finanziamento a livello europeo.	Recepita	Si è provveduto ad indicare una fonte esterna costantemente aggiornata, al fine di superare il problema della scadenza dei bandi.
			Par. 8.2 – Schemi di capitolato		
			Si OSSERVA che tra le professionalità esperte in materia di trasporti figurano solo laureati in ingegneria o architettura senza considerare ad esempio laureati e specializzati in economia dei trasporti e valutazione dei sistemi di trasporto.	Recepita	Si è provveduto ad eliminare questa indicazione; al <i>paragrafo 4.1 Chi deve fare il PUMS</i> è stato riportato integralmente il dettato delle Linee Guida ministeriali.
			Si OSSERVA che le figure professionali non dovrebbero necessariamente essere iscritte negli albi, in quanto questa indicazione impedirebbe alle Amministrazioni locali di nominare un coordinatore e/o un esperto di altro paese europeo dove non esistono ordini professionali.	Recepita	Si è provveduto ad eliminare questa indicazione; al <i>paragrafo 4.1 Chi deve fare il PUMS</i> è stato riportato integralmente il dettato delle Linee Guida ministeriali.
9	Consorzio ASI Bari	04.12.2017	Si OSSERVA di prevedere l'utilizzo della linea ferroviaria industriale, collegata con la rete RFI ed attiva per le merci, anche per servizio passeggeri.	Non recepita	È un'azione troppo specifica e limitata territorialmente, sicuramente interessante, che laddove possibile può essere prevista sebbene non esplicitamente citata all'interno delle Linee Guida, così come probabilmente altre azioni ugualmente specifiche e limitate territorialmente.
			Si OSSERVA di prevedere collegamenti tra gli stabilimenti industriali e i centri urbani attraverso piste ciclabili su sede propria.	Già prevista	Con riferimento al tema della mobilità pedonale e ciclistica, nelle Linee Guida regionali si propone la Strategia definita nelle Linee Guida nazionali " <i>Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica</i> " (par. 5.4.3); questa strategia prevede, tra le altre, azioni orientate al miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili. Sarà cura dell'Amministrazione locale interessata dalla presenza di una zona ASI nel suo territorio di riferimento, che si appresta a predisporre un PUMS, prevedere azioni specifiche da attivare a livello locale anche sulla base delle indicazioni di carattere generale fornite dalle presenti linee Guida.

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
10	SABAP Provincia BAT	04.12.2017	Si OSSERVA in premessa la necessità di sviluppare e portare a pieno regime l'intermodalità dei mezzi pubblici.	Già prevista	La Strategia proposta dalle Linee Guida regionali al <i>paragrafo 5.4.1 – Integrazione tra i sistemi di trasporto</i> , elenca una serie di Azioni orientate ad agevolare l'adozione di scelte multimodali da parte di cittadini e city users.
			Si OSSERVA la necessità di introdurre alcuni approfondimenti tecnico –progettuali specifici riferiti ad alcuni contesti territoriali di pregio (Distretto culturale-turistico di Canosa di Puglia (BT), Canne della Battaglia, Ortona, valli fluviali Fortore, Candelaro, Cervaro e Carapelle, ecc.). Si OSSERVA la necessità di prevedere il potenziamento ai fini turistici della Linea ferroviaria Potenza-Foggia	Non recepita Già prevista	Le Linee Guida regionali sono da intendersi quale strumento di supporto alle Amministrazioni locali pugliesi ed ai professionisti esperti in pianificazione e gestione della mobilità che intendano impegnarsi nello sviluppo e nell'implementazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Le Linee Guida propongono al <i>paragrafo 5.4</i> una serie di Strategie ed Azioni da attivare in funzione delle peculiarità e criticità presenti nel contesto territoriale di riferimento, definite a valle del processo conoscitivo ed interpretativo. Sarà cura dell'Amministrazione locale che si appresta a predisporre un PUMS, prevedere azioni specifiche, desunte dalle indicazioni di carattere generale fornite dalle presenti linee Guida, da attivare sulla base degli esiti del processo di costruzione del quadro conoscitivo/interpretativo. La Strategia illustrata al <i>paragrafo 5.4.14 – Definizione delle politiche di mobilità per le Aree interne ed i piccoli centri</i> , prevede azioni orientate alla Valorizzazione della rete ferroviaria regionale.
			Si OSSERVA la necessità di predisporre uno studio che tenga conto delle peculiarità orografiche, naturalistiche e storiche del Promontorio del Gargano.	Già prevista	Le Linee Guida regionali propongono una Strategia specificatamente rivolta alla definizione di politiche di mobilità per le Aree Interne ed i piccoli centri. E' presente inoltre un box di approfondimento sulle Aree Interne della Regione Puglia.

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
11	OAPPC Provincia Lecce	07.12.2017	Si richiede la semplificazione delle Linee Guida regionali, conformemente alle Linee Guida nazionali, rendendole adeguate alla pianificazione da parte dei comuni inferiori a 100.000 abitanti.	Non recepita	La scelta dell'Amministrazione regionale è stata quella di fornire uno strumento di supporto completo ed esaustivo su tutte le possibili tematiche afferenti la redazione dei PUMS. In questa logica, seppur un documento corposo, si ritiene di aver strutturato le Linee Guida regionali in maniera tale da consentirne una lettura trasversale in modo da poter approfondire le differenti tematiche d'interesse.
			Si richiede una sintesi chiara ed univoca delle Linee Guida che indichi contenuti e processo di formazione del PUMS per comuni inferiori a 100.000 abitanti.	Già prevista	Il <i>capitolo 4 – Percorso di redazione di un PUMS</i> individua l'ambito soggettivo di applicazione, esplica tutte le fasi e le attività, fornisce indicazioni metodologiche per la fase partecipativa e chiarisce l'iter procedurale dei PUMS.
			Si richiede un incentivo per i comuni costieri gravanti dal traffico estivo, includendo tra gli obiettivi del PUMS l'alleggerimento della fascia costiera con la realizzazione di parcheggi anche non litoranei.	Non recepita	Si evidenzia che le Linee Guida regionali sono da intendersi quale strumento di supporto alle Amministrazioni locali pugliesi ed ai professionisti esperti in pianificazione e gestione della mobilità che intendano impegnarsi nello sviluppo e nell'implementazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). In questa logica le stesse non sono da intendersi quali strumento di programmazione economico – finanziaria. Di contro si evidenzia che il <i>capitolo 7 – Programmi di finanziamento europei e nazionali sulla mobilità sostenibile</i> fornisce una descrizione esaustiva dei più importanti programmi di finanziamento a cui possono ricorrere le Amministrazioni locali per attuare gli interventi previsti nei PUMS.

ID	Osservatore	Data	Sintesi osservazione	Modalità di recepimento	Risposta
			Si richiede un chiarimento circa l'obbligatorietà o l'opportunità della costruzione del gruppo di lavoro e i soggetti che devono farne parte.	Parzialmente recepita	Si riferisce che le Linee Guida nazionali all'Allegato 1, paragrafo 2 – Indicazioni per la redazione ed approvazione del PUMS, suggeriscono l'opportunità di definire un Gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro. Nello specifico al <i>paragrafo 4.1 Chi deve fare il PUMS</i> è stato riportato integralmente il dettato delle Linee Guida ministeriali. Chiarendo l'opportunità, per le Amministrazioni comunali, di costituire un gruppo di lavoro con risorse interne qualificate, eventualmente supportate ed integrate da tecnici esterni di consolidata esperienza.
			Si richiede un approfondimento della fase di monitoraggio.	Già prevista	Modalità, tempi e strumenti per il monitoraggio sono sufficientemente descritti ai paragrafi 5.3 <i>Indicatori</i> e 6.1 <i>Monitoraggio e valutazione di un PUMS</i> . Il monitoraggio è una delle attività che, come le altre, risulta ovviamente di competenza del gruppo di lavoro. Analoga riflessione vale per il suo finanziamento: essendo parte del PUMS va previsto un budget dedicato.
12	REGIONE PUGLIA Sezione Valorizzazione Territoriale	19.01.2018	Si OSSERVA di far riferimento e acquisire i Sistemi Ambientali e Culturali (SAC) della Regione Puglia nel quadro di riferimento programmatico e normativo.	Recepita	Si è provveduto ad inserire il <i>paragrafo 2.1.3 – Sistemi Ambientali e Culturali (SAC) della Regione Puglia</i> .
			Si OSSERVA di far riferimento ai Sistemi Ambientali e Culturali nell'ambito della strategia "Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica"	Recepita	Si è provveduto ad integrare quanto osservato inserendo al <i>paragrafo 5.4.12 – "Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica"</i> , punto I. la seguente frase: "...In tal senso sarebbe opportuno, laddove presenti, far riferimento ai Sistemi Ambientali e Culturali (SAC), capaci di attivare percorsi avanzati di attrattività regionale sostenendo la fruizione coordinata e sostenibile dei beni".