Città di Busto Arsizio

REDAZIONE DEL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E DELLA CONNESSA VALUTAZIONE AMBIETALE STRATEGICA DEL COMUNE DI BUSTO ARSIZIO (VA)

Comune di Busto Arsizio
Riproduzione Cartacea di Documento Elettronico
Protocollo N.0125081/2026 del 26/10/2026
classifica 6.7
E

Valutazione Ambientale Strategica

Misure adottate in merito al monitoraggio

- Punto c) comma 1 art. 17 D.lgs 152/06 -

Sommario

1 INTRODUZIONE 3
2 ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI 3
3 IL PIANO DI MONITORAGGIO 6
3.1 Indicatori 6
3.2 Coerenza rispetto ai Piani di Settore sovraordinati 11
3.3 Gestione di avanzamento del PUMS e attività correlate 11

1 Introduzione

L'art. 17 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 stabilisce che, a seguito della chiusura della fase di consultazione e dell'emissione del parere Motivato da parte dell'autorità competente di cui all'art. 15, la decisione finale venga pubblicata nei siti web delle autorità interessate, con indicazione del luogo in cui è possibile prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria.

Sono inoltre resi pubblici, attraverso la pubblicazione sui siti web delle autorità interessate:
a) il parere motivato espresso dall'autorità competente;
b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;
c) le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 18.

Tale schema è ripreso anche dalle norme regionali con particolare riferimento alla fase 3 del modello generale metodologico, procedurale e organizzativo per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e programmi di cui all'allegato 1 della DGR 761/2010 del 10 novembre 2010

Il presente documento contiene le informazioni di cui al punto c) e riprende quanto contenuto nel cap. 11 del Rapporto Ambientale dedicato ad illustrare aspetti nomativi, tecnici e gestionali del monitoraggio ambientale del PUMS.

2 Aspetti normativi e procedurali

L'art. 18 del D.lgs 152/06 stabilisce quanto segue:
"1. Il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale.
2. Il piano o programma individua le responsabilità e la sussistenza delle le risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio.
2-bis. L'autorità procedente trasmette all'autorità competente i risultati del monitoraggio ambientale e le eventuali misure correttive adottate secondo le indicazioni di cui alla lettera i) dell'Allegato VI alla parte seconda.
2-ter. L'autorità competente si esprime entro trenta giorni sui risultati del monitoraggio ambientale e sulle eventuali misure correttive adottate da parte dell'autorità procedente.

3. Delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate ai sensi del comma 1 è data adeguata informazione attraverso i siti web dell'autorità competente e dell'autorità procedente.
3-bis. L'autorità competente verifica lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dalle strategie di sviluppo sostenibile nazionale e regionali di cui all'articolo 34.
4. Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio sono tenute in conto nel caso di eventuali modifiche al piano o programma e comunque sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione."

Allo scopo, il Rapporto Ambientale, come previsto dal punto "i" dell'allegato VI al D.lgs. 151/06, deve fornire la "descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piani o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare".

Il presente documento riprende quindi i contenuti di quanto presentato nel Rapporto Ambientale.

Questi riferimenti normativi vanno letti insieme a quelli previsti dalle Linee del decreto del MIMS 4 agosto 2017, come modificato dal Decreto n° 396 del 28 agosto 2019, contenete le linee guida nazionali sui PUMS.

In particolare l'art. 4 stabilisce, con il comma 2 che il PUMS sia soggetto ad 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, tenendo conto degli indicatori di cui all'allegato 2."

Nell'allegato 1 al citato decreto dedicato alla individuazione dei passaggi tecnici di elaborazione del PUMS il punto h) è dedicato al monitoraggio e contiene le seguenti indicazioni.
"Nell'ambito della redazione del PUMS e successivamente alla definizione dello scenario di piano, devono essere definite le attività di monitoraggio obbligatorio da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS.

A tale scopo si rende opportuna la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione (vedi allegato 2) che consenta di valutare l'effettivo perseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano.
Operativamente il monitoraggio, considerata già avvenuta la raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori ex ante, si potrà sviluppare nelle seguenti fasi:

- raccolta dei dati necessari per la stima degli indicatori ex post, da monitorare con cadenza biennale;

- confronto indicatori ex ante ed ex post per la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza degli interventi previsti dal piano;
- eventuale riconsiderazione critica degli interventi nel caso in cui il suddetto confronto evidenzi risultati al di sotto delle attese, con conseguente indicazione delle correzioni da apportare agli interventi di Piano (o alle modalità di realizzazione e gestione degli interventi);
- eventuale revisione dei target da conseguire.

Il monitoraggio periodico deve produrre un rapporto biennale sullo stato di realizzazione del PUMS e sulla sua capacità di perseguire gli obiettivi e i relativi target fissati.

Il percorso partecipato sarà presente anche nella fase del monitoraggio con lo scopo di verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticità che ostacolano la regolare attuazione del Piano."

L'allegato 2 al decreto contiene ulteriori specificazioni definendo obiettivi, strategie ed azioni del PUMS dedicando il punto 5 al tema indicatori e monitoraggio.

In particolare, il punto 5 afferma che "nell'ambito della redazione del PUMS, devono essere definite le attività di monitoraggio obbligatorio da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS. A tale scopo, si rende opportuna la costruzione di diversi set di indicatori, che consentano di valutare sia l'esecuzione dell'azione o dell'intervento (indicatori di realizzazione), sia il perseguimento degli obiettivi propri del PUMS (indicatori di risultato) legati all'efficacia ed all'efficienza del funzionamento dell'intervento. Tali indicatori sono indicati nella tabella allegata"

Nelle successive tabelle si definiscono gli indicatori di riferimento, fra i quali sono significativi anche quelli di carattere ambientale.

In particolare, nella figura seguente si presenta un estratto della tabella 1 (come modificata dal Decreto n° 396 del 28 agosto 2019) riferita al macrobiettivo "B. Sostenibilità energetico ambientale".

Macrobiettivo	Indicatore	Unità di misura
b.1 -Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	consumo annuo di carburante pro capite	litri/anno/abitante
b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria	b.2.a - Emissioni annue di Nox da traffico veicolare pro capite	Kg Nox/abitante/anno
	b.2.b - Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite	kg PM10/abitante/anno
	b.2.c - Emissioni annue di PM2,5 da traffico veicolare pro capite	kg PM2,5/abitante/anno
	b.2.d -Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite	t CO2/abitante/anno
	b.2.e - numero ore di sforamento limiti europei NO2	ore
	b.2.f -numero giorni di sforamento limiti europei PM 10	giorni
b.3 -Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	%residenti esposti a >55/65 dBA

Tabella 1 - Indicatori ed unità di misura relativi macrobiettivo "B. Sostenibilità energetico ambientale" definite dalle linee guida nazionali sui PUMS

Come appare evidente, il piano di monitoraggio "interno" al PUMS, dovendo seguire i dettami delle linee guida, deve contenere anche indicazioni riferite ai più rilevanti aspetti ambientali pertinenti (sostanzialmente gli inquinamenti).

3 Il Piano di Monitoraggio

3.1 Indicatori

Come previsto nel documento di Fase I del PUMS (Quadro conoscitivo e strategie di Piano), la valutazione del raggiungimento degli obiettivi avviene tramite un insieme di indicatori che consentano di calcolare univocamente lo stato del sistema di mobilità in un determinato istante (momento di controllo e verifica), al fine di valutare lo stato di attuazione dei target definiti.
L'insieme di indicatori di valutazione del raggiungimento degli obiettivi costituisce il Piano di Monitoraggio del PUMS. La tabella successiva riporta per ciascun obiettivo l'insieme di indicatori che ne consentono la valutazione di avanzamento.

Macro-obiettivo	Definizione indicatore	Indicatori da DM 396/2019 (ed eventuale metodologia di calcolo)		Unità di misura	Possibili fonti dati (o metodologie di raccolta dati)
a.1 - Miglioramento del TPL	Passeggeri trasportati	Aumento dei passeggeri trasportati		n. passeggeri/ anno/ 1000 abitanti	Numeratore: Operatori locali TPL; Denominatore: Anagrafe comunale
a.2 - Riequilibrio modale della mobilità		% di spostamenti in autovettura		adimensionale	Indagine a campione
		% di spostamenti sulla rete integrata del TPL		adimensionale	Indagine a campione
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicoli (mezzo privato)		adimensionale	Indagine a campione
		% di spostamenti in bicicletta (mezzo privato)		adimensionale	Indagine a campione
		% di spostamenti a piedi		adimensionale	Indagine a campione
a.3 - Riduzione della congestione	Congestione - RETE PRIMARIA	a.3 - Riduzione della congestione - RETE PRIMARIA	Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete stradale congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione: • Tempo di percorrenza su rete congestionata: calcolata in una fascia oraria di punta concordata tra le 7.30 e le 9.30 da prendersi per un minimo di 10 giorni nei giorni infrasettimanali (martedì/ mercoledì/ giovedì) feriali dei mesi di ottobre e novembre su un campione rappresentativo	adimensionale	Elaborazioni modellistiche (possono essere utilizzate, nelle realtà più piccole dati provenienti da provider open source di navigazione elaborate dalle strutture).

			di almeno il 10% della rete. • Tempo di percorrenza sulla rete in assenza di congestione: sarà la stessa rete in orario notturno alla velocità massima consentita dal codice della strada.		
a.4 - Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Indice dell'accessibilità delle persone - TPL	a.4.a - Miglioramento della accessibilità di persone - TPL	Sommatoria numero popolazione residente che vive a 250 metri da fermata autobus e filobus, 400 da fermata tram e metro e 800 metri da stazione ferroviaria.	numero assoluto	Elaborazioni GIS
	Indice dell'accessibilità delle persone - Sharing	a.4.b - Miglioramento della accessibilità di persone - Sharing	Numero di veicoli condivisi (auto, bici e moto) /popolazione residente	n. veicoli/ popolazione residente	Numeratore: Operatori locali sharing; Denominatore: Anagrafe comunale
	Indice dell'accessibilità delle persone - Taxi NCC	a.4.c - Miglioramento accessibilità persone servizi mobilità taxi e NCC		n. licenze/ popolazione residente	Numeratore: Comune, Motorizzazione civile; Denominatore: Anagrafe comunale
		a.4.d - Accessibilità - pooling	Forme di incentivi al pooling censiti	n° di incentivi al pooling	Comune
	Indice dell'accessibilità - merci	a.4.e - Miglioramento della accessibilità sostenibile delle merci	n. veicoli commerciali "sostenibili " (cargobike, elettrico, metano, idrogeno) attivi in ZTL/kmq tot. di ZTL - ora	n. veicoli commerciali attivi in ZTL rispetto alla sua estensione (kmq) nell'unità di tempo (ora)	Comune
		a.4.f - Sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli (accessi a pagamento ZTL) premiale di un ultimo miglio ecosostenibile		sì/no	Operatori locali del TPL; Comune
a.5 - Miglioramento dell'integrazione tra sviluppo del sistema della mobilità e assetto e sviluppo del territorio		a.5 - Previsioni urbanistiche servite da un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza.	% delle nuove previsioni urbanistiche rispetto al totale servite da un sistema di trasporto pubblico contenute all'interno dei buffer definiti per l'indicatore A4a relativamente a tram, metro e stazione ferroviaria. Relativamente alle fermate bus si considerano solo quelle di servizio ad alta frequenza.	%	Comune
a.6 - Miglioramento della qualità dello spazio	Qualità dello spazio stradale e urbano	a.6.a - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	m^2 delle aree verdi, pedonali, zone 30 per abitante	mq/abitante	Numeratore: Comune Denominatore: Anagrafe comunale

stradale e urbano	Qualità architettonica delle infrastrutture	a.6.b - Miglioramento della qualità architettonica delle infrastrutture	% di progetti infrastrutturali accompagnati da un progetto di qualità rispetto al totale dei progetti	%	Comune
b.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi		Consumo annuo di carburante pro capite		litri/anno/ abitante	MISE (su base provinciale)
b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria		b.2.a - Emissioni annue di Nox da traffico veicolare pro capite		Kg Nox/ abitante/ anno	Stima con simulatore Copert (https://www.emisia.com/utilities/copert/)
		b.2.b - Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite		Kg PM10/ abitante/ anno	
		b.2.c - Emissioni annue di PM2,5 da traffico veicolare pro capite		Kg PM2,5/ abitante/ anno	
		b.2.d - Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite		t CO2/ abitante/ anno	
		b.2.e - Numero ore di sforamento limiti europei NO2		ore	ARPA
		b.2.f - Numero giorni di sforamento limiti europei PM 10		giorni	ARPA
b.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico		Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare		% residenti esposti a >55/65 dBA	ISPRA
c.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale		Tasso di incidentalità stradale		incidenti / abitanti	Istat
c.2- Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti		c.2.a -Indice di mortalità stradale		morti / incidenti	Istat
		c.2.b - Indice di lesività stradale		feriti / incidenti	Istat
c.3 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti		c.3.a -Tasso di mortalità per incidente stradale		morti / abitanti	Istat
		c.3.b -Tasso di lesività per incidente stradale		feriti / abitanti	Istat
c.4 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)		c.4.a - Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli		morti / abitanti (fasce età predefinite)	Istat
		c.4.b - Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli		feriti / abitanti (fasce età predefinite)	Istat

d.1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)		d.1.a - Accessibilità stazioni: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione)	n. stazioni dotate di impianti atti a superare le barriere/tot. stazioni	%	Operatori locali del TPL
		d.1.b - Accessibilità parcheggi di scambio: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (posti auto riservati, ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/ direzione)	n. parcheggi di scambio dotati di impianti atti a superare le barriere/tot. parcheggi	%	Operatori locali del TPL
		d.1.c - Accessibilità parco mezzi: presenza dotazioni di ausilio in vettura a superamento delle barriere (pedane estraibili manuali o elettriche, area ancoraggio sedia a ruote, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/ direzione, pulsantiera richiesta fermata con msg tattile in braille)	n. mezzi (bus/tram/treni) dotati di ausili/tot. parco bus/tram/treni	%	Operatori locali del TPL
d.2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza		Livello di soddisfazione per il sistema di mobilità urbana con focus su Utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini)		score da indagine (CSI: Customer Satisfaction Index) Scala 0-100	Indagine a campione (metodo CATI, CAWI)
d.3. Aumento del tasso di occupazione		Tasso di occupazione	n. occupati/popolazione attiva	%	Istat
d.4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla	Tasso di motorizzazione	d.4.a - Riduzione tasso di motorizzazione	numero di auto/popolazione residente	%	Numeratore: Motorizzazione Civile; Portale dell'automobilista (https://www.ilportaledella

necessità di usare il veicolo privato)					utomobilista.it/web/portale-automobilista/statistiche-immatricolazioni-autovetture) Denominatore: Anagrafe comunale
		d.4.b - Azioni di Mobility management	n. di occupati interessati da azioni di Mobility management/totale occupati	%	Numeratore: Comune (Mobility manager d'area o uffici preposti del comune) Denominatore: Istat

Tabella 2 - Indicatori previsti dal DM MIT 396/2019

Nella fase attuativa, di gestione del Piano, è necessario predisporre uno strumento in grado di supportare il decisore pubblico nel verificare gli effetti delle iniziative attuate e nel predisporre eventuali adeguamenti delle azioni in funzione delle dinamiche evolutive del contesto di riferimento (la mobilità di persone e merci, il territorio, i fattori ambientali ed economici, etc.).
Il PUMS, una volta approvato, si configura così come strumento flessibile, vincolato alla sua impostazione di fondo (gli obiettivi e gli indirizzi strategici di intervento), ma oggetto di revisione per quanto riguarda le linee di azione attuative che potranno essere eventualmente ridefinite durante il corso della sua validità con un atto di Giunta, sentita la competente Commissione.
Il monitoraggio dovrà essere effettuato secondo la seguente articolazione:

1. Monitoraggio degli indicatori del PUMS;
2. Monitoraggio dell'avanzamento del PUMS;
3. Monitoraggio della domanda di mobilità e della ripartizione modale.

Il monitoraggio degli indicatori del PUMS dovrà essere svolto con cadenza biennale, al fine verificare l'andamento degli indicatori. L'insieme degli indicatori di monitoraggio analogo a quanto analizzato per la formazione del PUMS stesso, costituisce la base per verificare l'efficacia e l'efficienza delle iniziative proposte.
L'aggiornamento del sistema di indicatori ha lo scopo di favorire il monitoraggio di avanzamento del Piano, che consiste nella verifica di attuazione delle linee di azione previste e di monitoraggio dei risultati attesi.
Per quanto il monitoraggio previsto nel PUMS preveda la possibilità di ulteriore integrazione degli indicatori in conseguenza della VAS si ritiene che, tenendo contro degli esiti delle analisi eseguite, gli indicatori definiti nel programma di monitoraggio del PUMS prendano in considerazione le questioni ambientali più rilevanti e significative.

È di significativa rilevanza, inoltre, il monitoraggio della domanda di mobilità e della relativa ripartizione modale.

Si prevede che le tecnologie potranno svolgere un ruolo sempre più significativo nel monitoraggio della domanda di mobilità; pertanto, dovrà essere perseguito l'obiettivo di istituire una piattaforma comunale (ad esempio la Centrale della Mobilità) che consenta di verificare le variazioni della domanda di mobilità e di trasporto, anche attingendo a fonti di big data, quali ad esempio gli operatori telefonici, i fornitori di servizi di mobilità, i fornitori di servizi GPS, ecc.
Il PUMS, a seguito del monitoraggio degli indicatori, della domanda e dell'avanzamento, dovrà essere aggiornato, verificando la rispondenza agli obiettivi delle azioni intraprese ed eventualmente

aggiornando le strategie di azione, qualora non si siano ancora raggiunti gli obiettivi per lo specifico orizzonte temporale.

3.2 Coerenza rispetto ai Piani di Settore sovraordinati

Come già ampiamente illustrato nel Rapporto Ambientale il PUMS è coerente rispetto ai Piani e Programmi nazionali e regionali, e soprattutto rispetto a quelli di Settore direttamente sovraordinati, in particolare con il PRMT – Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti di Regione Lombardia e il Programma di Bacino del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Como, Lecco e Varese.
Nei successivi aggiornamenti del PUMS, è raccomandata la verifica di coerenza con i futuri aggiornamenti dei piani sopra citati e degli ulteriori progetti che si dovessero sviluppare sul territorio (es. Progetto del nuovo Ospedale di Busto Arsizio – Gallarate).

3.3 Gestione di avanzamento del PUMS e attività correlate

Il PUMS dovrà avere come riferimento politico l'Assessorato alla "Mobilità Sostenibile" del Comune di Busto Arsizio (prevedendo delega assessorile specifica) e nella Direzione Generale il proprio Ufficio di gestione.
La responsabilità dell'Ufficio di gestione sarà affidata al MOBILITY MANAGER del Comune di Busto Arsizio, supportato dai referenti dei diversi settori del Comune per il proprio ambito di competenza e con responsabilità sulle seguenti attività/funzioni:

- coordinamento della pianificazione e programmazione degli interventi e delle politiche in materia di mobilità (interventi infrastrutturali, progetti tesi a favorire la pedonalità, la ciclabilità e il trasporto pubblico);
- regolazione della circolazione e della sosta, incentivazione di servizi di trasporto innovativi e ecosostenibili, logistica urbana, sicurezza stradale, sviluppo strumenti tecnologici ed impiantistici;
- programmazione e coordinamento degli interventi infrastrutturali svolti da enti esterni e/o da altri settori dell'Amministrazione comunale, per la verifica della loro coerenza con la pianificazione comunale e con le esigenze della tutela ambientale, della circolazione e della sicurezza;
- pianificazione e progettazione del sistema della mobilità tramite l'aggiornamento Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e del Piano Urbano del Traffico e relativi aggiornamenti (biennali), nei diversi livelli progettuali e conseguente attuazione attraverso la definizione, e la relativa programmazione finanziaria, degli interventi e degli atti tecnico-progettuali, gestionali, organizzativi ed amministrativi;
- pianificazione, coordinamento ed adozione degli atti tecnici ed amministrativi afferenti ai contratti di trasporto pubblico (quale supporto all'Agenzia per il TPL di Bacino) e privato, per la sosta ed i servizi complementari per la realizzazione dei parcheggi in struttura;

- pianificazione, controllo e rilascio delle autorizzazioni per l'occupazione di spazi pubblici per lavori interessanti il sottosuolo e/o il soprassuolo, regolamentazione e monitoraggio dei permessi per l'accesso a zone a traffico limitato e pedonali;
- definizione delle modalità operative per la gestione dei sistemi telematici di rilevazione e controllo della circolazione, il coordinamento degli impianti di indirizzamento a messaggio variabile (sistemi PMV), la gestione degli impianti tecnologici a servizio delle aree di sosta e parcheggio e implementazione del supervisore della mobilità;
- gestione della comunicazione, promozione e informazione ai cittadini in materia di trasporti e mobilità in ambito urbano, in raccordo le strutture dedicate dell'Amministrazione;
- predisposizione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro, promozione e coordinamento di analoghi Piani da sviluppare dalle principali aziende del territorio, nel ruolo di Mobility Manager d'Area;
- supporto e assistenza alla Direzione Generale per lo sviluppo delle attività di pianificazione, programmazione integrata, controllo strategico e monitoraggio dei progetti, controllo organizzativo nel settore della mobilità e dei trasporti.