

OGGETTO: Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della Mobilità.  
Approvazione.

*Il Presidente del Consiglio pone in trattazione l'argomento indicato in oggetto.  
Dichiarata aperta la discussione, si ha l'intervento dell'Assessore Taddei.*

*Nel corso dell'intervento esce il Presidente del Consiglio Giovagnoli ed assume la presidenza il  
Cons. Anziano Arlotti.*

*Escono anche i seguenti Conss.: Renzi, Zilli, Barone, Misericocchi, Ravaglioli, Capacci, Pezzuto,  
Piccari e Casalboni: presenti n. 24 (23 Consiglieri più il Sindaco).*

*Prosegue la discussione ed intervengono i Conss.: Casadei, l'Ass. Taddei, l'Ass. Biagini.*

*Nel corso dell'intervento del Cons. Casadei esce il Cons. Dau ed entra il Presidente del  
Consiglio che riassume la presidenza: presenti n. 24 (23 Consiglieri più il Sindaco).*

*Intervengono quindi per dichiarazione di voto, i Conss.: Casadei, Galvani, Bonadonna e Pari.*

*Si omette la discussione, che risulta dal verbale della seduta.*

## IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO che:

- Il Decreto Legislativo n. 285/1992 avente ad oggetto “Nuovo Codice della Strada”, all’art 36 prevede l’obbligo, per i Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, dell’adozione del Piano Urbano del Traffico Veicolare (PUT);
- per espressa disposizione del citato Decreto Legislativo n. 285/1992 il Piano Urbano del Traffico deve essere aggiornato ogni due anni, e’ lo strumento finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico, ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi;
- il comma 9 del medesimo art. 36 il quale stabilisce che “a partire dalla data di formazione dell’albo degli esperti in materia di piani di traffico istituito presso l’ex Ministero dei Lavori Pubblici ora delle Infrastrutture, è fatto obbligo di conferire l’incarico della redazione dei piani di traffico, oltre che a tecnici specializzati appartenenti al proprio Ufficio tecnico del traffico, agli esperti specializzati inclusi nell’albo stesso”;
- per disposizione della Legge 122/89 (Legge Tognoli) i Comuni sono tenuti a predisporre il Programma Urbano dei Parcheggi, attraverso il quale indicare la loro localizzazione e dimensionamento, le priorità di intervento e i tempi di attuazione, le disposizioni necessarie per la regolamentazione della circolazione e dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane, privilegiando i progetti volti a favorire la realizzazione di parcheggi di interscambio automobili/trasporto collettivo e motocicli/trasporto collettivo;

- la Legge n. 340/2000 denominata “Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi” ha istituito il Piano Urbano della Mobilità (PUM), al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l’abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, ridurre il consumo energetico, aumentare i livelli di sicurezza della circolazione, minimizzare e/o razionalizzare l’uso individuale dell’automobile privata e moderare il traffico;

CONSIDERATO che gli strumenti di pianificazione sopra elencati devono essere raccordati con quelli previsti per differenti livelli territoriali, come il Piano Generale dei Trasporti, il Piano Regionale dei Trasporti ed il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana e devono indicare le strategie di intervento incentrate sulla:

- sostenibilità per la riduzione dei costi sociali tra cui sono compresi anche quelli ambientali,
- integrazione delle reti di trasporto su scala urbana e metropolitana,
- accessibilità intesa come opportunità di scambio e redistribuzione modale della domanda di trasporto.

RILEVATO che le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, emanate nel 1995 dal Ministero dei Lavori Pubblici, dedicano un’attenzione particolare all’organizzazione delle Amministrazioni per la gestione del Piano Urbano del Traffico, raccomandando la costituzione di un apposito ufficio che sia in grado di assicurare lo svolgimento del processo di pianificazione e, successivamente, di attuazione e aggiornamento del piano;

CONSIDERATO che attualmente l’unico strumento in materia di Mobilità adottato dal Comune di Rimini è l’“Atto di Indirizzo: adeguamento e riqualificazione della rete viaria principale”, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 41 del 21.04.2005 con il quale sono state individuate le principali infrastrutture per il trasporto e la programmazione degli interventi a breve e medio termine necessari per garantire la funzionalità delle stesse;

#### PRESO ATTO:

- che tale Atto di Indirizzo è il risultato di studi finalizzati a disciplinare le zone della città seguendo alcuni principi elementari ritenuti fondamentali per tendere alla riduzione della incidentalità con ricerca, nella maggior parte dei casi, delle relative soluzioni tecniche con l’utilizzo della segnaletica;
- che, come espressamente indicato nella parte narrativa della citata deliberazione di C.C. n. 41 del 21/4/2005 tale atto di indirizzo costituisce il quadro di riferimento settoriale per la redazione del Piano Strutturale Comunale (PSC) previsto dalla Legge Regionale n. 20 del 24/3/2000 “Disciplina generale sulla tutela e l’uso del territorio” e le sue previsioni potranno trovare compiuta definizione proprio nel medesimo Piano Strutturale;
- che l’Atto di Indirizzo assume l’orizzonte 2010 per il raggiungimento di significativi obiettivi stabiliti nel Piano Nazionale sulla Sicurezza Stradale (-40% di incidenti), nella Conferenza di Kyoto (- 6,5% di CO<sub>2</sub> nel 2010 rispetto al 1997) secondo le seguenti azioni:
  1. Fluidificare la circolazione veicolare sulla rete viaria principale e ridurre i tempi morti assorbiti dal trasporto di persone e merci, con l’obiettivo specifico fondamentale rappresentato dall’incremento di velocità commerciale del Trasporto pubblico fino a 25 km/h.
  2. Incrementare la sicurezza di tutti gli utenti della strada

3. Ridurre i consumi energetici
  4. Ridurre l'inquinamento acustico con rispetto di quanto prescriverà il piano di disinquinamento acustico
  5. Ridurre il livello delle polveri sottili e di altri inquinanti aerodispersi con rispetto delle prescrizioni previste per il PM10 e degli obiettivi di Kyoto
  6. Favorire l'uso del mezzo più adeguato in relazione alle caratteristiche proprie di ogni contesto come il Centro storico, le zone turistiche, le zone residenziali, le aree extraurbane, l'ambito extracomunale;
- che in tale contesto assumono fondamentale rilievo le iniziative per trasferire quote di spostamenti sul trasporto collettivo e sulla mobilità ciclabile, contenere gli spostamenti veicolari prodotti dal rifornimento merci con investimenti sulla logistica urbana e sul mobility management mediante car-sharing, piani spostamento casa/lavoro, casa/scuola.

RILEVATO inoltre che per quanto riguarda la Mobilità Lenta con deliberazione di C.C. n. 100 dell'11.04.2006, è stato approvato il Piano – Programma della rete degli itinerari ciclabili del Comune di Rimini dove è stato riportato in una cartografia di supporto, il sistema di itinerari ciclopedonali che a vario livello, dagli Uffici Urbanistici dell'Amministrazione ai vari Quartieri venivano richieste come esigenze da soddisfare;

PRESO ATTO di quanto emerge dal Documento denominato “Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della Mobilità” allegato al presente atto e cioè:

- che la discussione sui temi della sostenibilità è vastissima su scala mondiale ed è opinione condivisa che la mobilità ed i trasporti siano il tema più critico per la sostenibilità assieme all'energia;
- che il sistema dei trasporti italiano, dominato dalla crescita della domanda di mobilità e dall'aumento dello squilibrio modale, sta diventando sempre meno sostenibile;
- che maggiori opportunità e velocità hanno fatto aumentare il numero e la lunghezza degli spostamenti, determinando una riduzione della velocità media dovuta alla congestione;
- che la congestione del traffico è ritenuta, dalla gran parte dei cittadini, la causa principale del deterioramento della vivibilità nelle nostre città;
- che essa comporta occupazione di spazio urbano e stradale con peggioramento della qualità e della fruibilità della città, sottrazione di tempo con lunghe e stressanti permanenze in auto, inquinamento dell'aria che resta pesante nonostante i progressi tecnologici dei mezzi e dei carburanti, elevata rumorosità ed elevato numero di incidenti stradali;
- che una delle ragioni di tale situazione va ricercata nella circolazione di un numero troppo elevato di automobili, un vero record in Europa, numero in continuo aumento ben oltre la capacità di carico delle città italiane;
- che tale emergenza non può essere risolta solo con auto meno inquinanti, ma richiede necessariamente una riduzione dell'uso delle auto;
- che l'insostenibilità del nostro sistema dei trasporti si manifesta in tutte e tre le dimensioni, economica, sociale ed ambientale ed in generale, si può dire che un sistema di trasporti più sostenibile dovrebbe contribuire al benessere economico e sociale senza consumare le risorse naturali, distruggere l'ambiente o minacciare la salute umana;
- che un sistema di trasporti più sostenibile dovrebbe:
  - consentire un accesso sicuro, economicamente attuabile e socialmente accettabile a persone, luoghi, beni e servizi;
  - soddisfare i bisogni di categorie differenti nella società e per generazioni diverse;

- essere progettato in modo compatibile con la salute e la sicurezza della popolazione;
  - utilizzare le risorse rinnovabili a un livello inferiore al loro tasso di rigenerazione e le risorse non rinnovabili a un livello inferiore ai tassi di sviluppo di sostituti rinnovabili;
  - realizzare obiettivi generalmente accettati per la salute e la qualità ambientale;
  - proteggere gli ecosistemi evitando i superamenti di carichi e i livelli critici per la loro integrità;
  - non aggravare i fenomeni globali avversi, come ad esempio il mutamento climatico;
  - promuovere l'educazione e la partecipazione della comunità alle decisioni relative ai trasporti;
  - anteporre la capacità complessiva del sistema alle prestazioni di punta di alcune sue componenti, e l'efficienza e la regolarità alla velocità massima;
  - ricondurre la mobilità al suo effettivo ruolo di mezzo finalizzato all'accessibilità;
  - formare ed informare i cittadini sull'opportunità delle scelte modali proposte;
- che la conversione verso una mobilità di tipo nuovo, in città che sono cresciute sul metro dell'auto privata, richiede interventi strutturali con una visione di largo respiro radicalmente diversa da quella odierna;
  - che la maggior parte delle politiche in corso è costituita da aggiustamenti e interventi meramente infrastrutturali, spesso causa di nuovo traffico privato;
  - che alcuni obiettivi da perseguire attraverso politiche per una mobilità più sostenibile a livello urbano sono target definiti a livello europeo;
  - che in base alla ricerca condotta e' emerso che il numero dei Comuni che hanno approvato il Piano Urbano del Traffico e' esiguo e che i Piani approvati sono obsoleti;
  - che un secondo aspetto problematico riguarda l'organizzazione interna per la gestione della pianificazione urbana del traffico, infatti solo una parte dei Comuni dotati di un Piano Urbano del Traffico, hanno organizzato le proprie strutture per le fasi di attuazione e aggiornamento del piano stesso prima della sua approvazione;

ATTESA ora la necessita' di:

- individuare le prioritá, le strategie e le azioni da intraprendere al fine di poter dotare il Comune di Rimini degli strumenti richiesti dalla normativa in tema di Mobilita' nell'ottica del miglioramento e dell'armonizzazione delle politiche e delle azioni tesa all'aggiornamento della rete viaria;
- creare una rete durevole di autorita' ed esperti locali mirata al continuo miglioramento della coscienza e della conoscenza complessiva riguardo l'importanza di una salvaguardia della mobilita' urbana sostenibile attraverso il miglioramento e la riqualificazione urbana ed ambientale;

RILEVATO inoltre che:

- il documento, dopo aver ampiamente illustrato l'inquadramento normativo, l'attuale situazione e gli strumenti esistenti nel Comune di Rimini nonche' la situazione nazionale, conduce l'esame degli obiettivi da raggiungere per la gestione delle problematiche della mobilita' evidenziando che i vari piani di governo della mobilita' interpretati secondo il quadro normativo vigente, dal Piano Urbano del Traffico al Piano Urbano della Mobilita' ecc. sono impostati per perseguire un concetto della qualita' che e' meramente quantitativo, da poter quindi misurare o rappresentare in modo esplicito mentre esiste un altro livello di qualita' che va oltre le aspettative dell'utenza ed e' quella qualita' che l'utenza non riesce ad esprimere ma che avverte come esigenza da soddisfare: la **qualita' globale**;

- per il conseguimento dell'obiettivo della qualità globale e' necessario tenere presente esigenze legate alla mobilità urbana quali:
  - **l'accessibilità** (soddisfacimento delle istanze di opportunità di scambio tra le combinazioni di mezzi di trasporto pubblico/privato, i mezzi di trasporto privato e di trasporto pubblico, in bicicletta a piedi);
  - **la sostenibilità** (rispetto all'uso delle risorse ambientali);
  - **l'affidabilità** (alto grado di probabilità che il sistema funzioni in modo corretto ed adeguato);
  - **la flessibilità** (adattabilità del sistema di trasporto alle esigenze dell'utenza o ad eventi imprevisti);
  - **il controllo** (tutela dell'utenza e sviluppo degli approcci e delle tecniche per applicare le verifiche);

RITENUTO dunque che le iniziative da assumere per il raggiungimento dei sopracitati obiettivi sono quelle indicate dalle Linee Guida in oggetto e precisamente:

- 1. ORGANIZZAZIONE DELL'UFFICIO MOBILITA' E TRAFFICO**
- 2. ISTITUZIONE DEL TAVOLO PERMANENTE DELLA MOBILITA'**
- 3. REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA'**

Riguardo all'Ufficio Mobilità e Traffico:

- al fine della costituzione di un Ufficio che si occupi di coordinare e sviluppare le politiche di mobilità, occorre in primo luogo attrezzarsi per rispondere alle funzioni correnti e pertanto tale Ufficio verterà dotato del necessario personale e della strumentazione tecnica a supporto della progettazione preliminare, e in particolare i metodi di dimensionamento/valutazione della capacità tecnica dei nodi di traffico (semafori, rotatorie, ecc.);
- che tale Ufficio provvederà in circa 12 mesi all'acquisizione di tutti i dati e le informazioni sufficienti per costruire la modellazione del sistema stradale e dei servizi di trasporto che interessano il territorio per poter definire le interazioni tra la domanda e l'offerta e le condizioni per il raggiungimento del loro equilibrio;

Riguardo al Tavolo Permanente della Mobilità:

- l'istituzione di un Tavolo Permanente della Mobilità persegue l'obiettivo di adempiere agli obblighi di legge che impongono l'approvazione del Piano Urbano del Traffico e del Piano Urbano della Mobilità quali strumenti di programmazione degli interventi in particolare sulla viabilità, la circolazione e la sosta;
- a tale scopo risulta fondamentale il coordinamento delle politiche sulla mobilità che attualmente si realizzano per progettazioni disgiunte sulla viabilità, la sosta, il trasporto pubblico, gli itinerari ciclabili, le aree pedonali ecc.;
- tale Tavolo Permanente della Mobilità, presieduto dall'Assessore alla Mobilità e Lavori Pubblici, dovrà coordinare i Rappresentanti degli altri Assessorati del Comune di Rimini interessati alla materia quali l'Assessorato all'Ambiente, alla Pianificazione Urbanistica, alla Vigilanza Urbana e degli altri Enti quali Tram Agenzia, TramRimini, Regione Emilia Romagna, RFI Anas, Provincia ecc.;
- al Tavolo Permanente della Mobilità, al quale dovranno partecipare anche i Rappresentanti delle Circoscrizioni, delle categorie Economiche, degli Ordini Professionali delle OO.SS. in rappresentanza delle parti sociali e degli altri eventuali soggetti che l'Amministrazione intenderà coinvolgere, avrà il compito di:

1. definire e valutare gli interventi di regolazione/adequamento della rete viaria, ciclabile e pedonale con analisi delle proposte redatte a livello di studio di fattibilità o progetto preliminare;
  2. coordinare sul piano tecnico tutte le Direzioni del Comune di Rimini e gli altri Enti per l'armonizzazione delle politiche di mobilità che interessano il territorio comunale;
  3. valutare l'impatto sulla mobilità ed il traffico di nuovi insediamenti residenziali, produttivi o terziari e la verifica della adeguatezza delle reti di accesso ai nuovi insediamenti;
  4. scelta dei possibili scenari contenenti gli obiettivi da raggiungere e delle decisioni da assumere;
  5. redigere il programma di dettaglio delle attività di redazione del Piano Urbano della Mobilità e degli altri strumenti di pianificazione da poter attuare nella seconda fase ed in base alle scelte operate e alle risorse messe a disposizione dell'Amministrazione;
- il menzionato Tavolo Permanente si avvarrà della collaborazione di un Gruppo Tecnico a cui demandare studi, analisi approfondimenti, ricerche, definizione delle soluzioni con la predisposizione di documenti ed elaborati, costituito dalle figure professionali dell'Ufficio Mobilità e Traffico, del Settore Ambiente e della Unità Operativa a Rete della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente e delle altre Direzioni del Comune di Rimini interessate per competenza dalle problematiche trattate;
  - il Gruppo Tecnico, coordinato dal Direttore Infrastrutture, Mobilità e Ambiente, potrà avvalersi della collaborazione di esperti con elevata competenza ed esperienza maturata nel campo della mobilità e da reperire con le procedure previste per Legge nel mondo accademico e/o professionale;
  - al fine della costituzione del Tavolo Permanente finalizzato alla elaborazione dei Piani Urbani del Traffico e della Mobilità e' opportuno giungere alla sottoscrizione di un Procollo di Intesa tra tutti i Soggetti Pubblici e Privati interessati dalla materia;

VISTO in proposito lo schema di Protocollo di Intesa da sottoscrivere a cura dei Soggetti coinvolti, allegato al presente atto;

PRESO ATTO che il citato Documento "LINEE GUIDA", ripartendo dai risultati delle analisi condotte sul territorio nazionale che hanno dimostrato come l'introduzione del Piano Urbano della Mobilità abbia in parte sostituito il ruolo del Piano Urbano del Traffico, evidenzia come lo stesso possa rappresentare lo strumento primario di gestione della mobilità urbana confinando il Piano Urbano del Traffico alla sua naturale funzione di regolatore di traffico e viabilità, e che proprio per la sua visione strategica e per la proiezione temporale decennale, oltre che per la multisettorialità dei contenuti, il Piano Urbano della Mobilità può rappresentare lo strumento ideale per l'attuazione in Italia della Strategia Tematica per l'Ambiente Urbano relativamente al tema della mobilità sostenibile (Piano per il Trasporto Urbano Sostenibile);

RITENUTO pertanto che:

- sulla base di tali considerazioni risulta opportuno integrare gli strumenti di pianificazione in materia di mobilità fin qui adottati dal Comune di Rimini procedendo mediante un approccio integrato alla predisposizione del Piano Urbano della Mobilità e di quegli strumenti di pianificazione ad esso collegati quali il Programma Urbano dei Parcheggi, il Piano della Mobilità ciclo-pedonale, il Piano del Trasporto Pubblico Locale, il Piano della distribuzione delle merci ecc. oltre alla necessaria integrazione con le problematiche ambientali quali l'acustica e la qualità dell'aria per entrare nella dimensione del Trasporto Urbano

- Sostenibile che richiede una elevata capacita' di gestione integrativa degli interventi da attuare;
- il Piano Urbano della Mobilita' viene quindi inteso come un progetto del sistema della mobilita' comprendente l'insieme organico degli interventi alle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura del 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 in citta';
  - nell'attuare gli obiettivi fissati dall'Atto di Indirizzo approvato dal Consiglio Comunale con la citata deliberazione n. 41 del 11/4/2006, e attraverso la realizzazione delle opere e degli interventi previsti dal predisponendo Piano Strutturale Comunale, il Piano Urbano del Traffico rappresentera' lo strumento operativo da adeguare in armonia con le modifiche alla rete, per rendere funzionale l'offerta di trasporto;

RITENUTO di condividere e fare proprie le Linee Guida innanzi esposte da perseguire e adottare per la redazione del Piano Urbano della Mobilita' e dei Piani ad esso collegati;

VISTO l'art. 42 del Decreto Legislativo 18/8/2000 n.267 e s.m.i. in merito alle attribuzioni dei Consigli Comunali;

VISTO il parere favorevole espresso in data 07.12.2006 dal Responsabile U.O.A. Gestione Amministrativa LL.PP. del Settore Lavori Pubblici, ai sensi dell'art.49 del D.Lgs.18/8/2000 n.267, in ordine alla regolarita' tecnica della proposta di cui trattasi;

DATO ATTO che trattandosi di atto che non comporta impegno di spesa o diminuzione di entrata, non e' dovuto il parere di regolarita' contabile;

VISTO il parere della III Commissione Consiliare Permanente "Territorio" riunitasi in data 05.12.2006 prot. n. 206457, conservato a corredo del presente atto;

*Il Presidente del Consiglio, esaurita la trattazione dell'argomento, pone in votazione la proposta deliberativa;*

Esperita la votazione in forma palese, per alzata di mano con il seguente risultato: 22 voti favorevole, 1 contrario e 1 astenuto (il Cons. Casadei) espressi dai n. 24 presenti (23 Consiglieri più il Sindaco);

A voti come sopra espressi;

#### DELIBERA

- 1) di approvare, per i motivi dettagliatamente espressi in narrativa che qui si intendono integralmente riportati, il documento denominato "LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA'" quivi allegato e facente parte integrante del presente atto, con il quale vengono fissati obiettivi e strategie da seguire per la redazione del Piano Urbano della Mobilita' e dei Piani ad esso collegati, in sintonia con l'Atto di indirizzo approvato con deliberazione di C.C. n. 41 del 11/4/2006;

- 2) di approvare altresì lo Schema di Protocollo di Intesa da sottoscrivere a cura di tutti i Soggetti Pubblici e Privati interessati, necessario al fine di poter costituire il Tavolo Permanente della Mobilità avente compiti di indirizzo, definizione degli obiettivi da perseguire e scelta delle soluzioni da adottare nella redazione dei vari Piani;
- 3) di demandare al Sig. Sindaco la sottoscrizione del Protocollo di Intesa di cui al precedente punto 2);
- 4) di attribuire la Presidenza del Tavolo Permanente della Mobilità all'Assessore alla Mobilità e Lavori Pubblici del Comune di Rimini col compito di coordinare i Rappresentanti degli altri Assessorati del Comune di Rimini interessati dalla materia quali: l'Assessorato all'Ambiente, alla Pianificazione Urbanistica, alla Vigilanza Urbana e degli altri Enti interessati;
- 5) di dare atto:
  - che al Tavolo Permanente della Mobilità parteciperanno inoltre i Rappresentanti delle Circoscrizioni, delle Categorie Economiche, degli Ordini Professionali, delle Organizzazioni Sindacali in rappresentanza delle parti sociali e di altri eventuali Soggetti che l'Amministrazione Comunale intenderà coinvolgere per tale iniziativa, qualora emerga l'esigenza per la natura degli argomenti trattati;
  - che il Tavolo Permanente si avvarrà della collaborazione di un Gruppo Tecnico cui demandare studi, analisi approfondimenti, ricerche, definizione delle soluzioni con la predisposizione di documenti ed elaborati, coordinato dal Direttore Infrastrutture, Mobilità e Ambiente e costituito dalle figure professionali dell'Ufficio Mobilità e Traffico, del Settore Ambiente e della Unità Operativa a Rete della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente e delle altre Direzioni del Comune di Rimini interessate per competenza dalle problematiche trattate nonché da esperti con elevata competenza ed esperienza maturata nel campo della mobilità e da reperire con le procedure previste per Legge nel mondo accademico e/o professionale;
- 6) di dare atto altresì che:
  - il Responsabile del Procedimento è l'Ing. Massimo Totti, Responsabile della Direzione Infrastrutture, Mobilità e Ambiente;
  - sul presente provvedimento è stato espresso favorevolmente il parere di regolarità tecnica previsto dall'art.49 del D.Lgs. 267 del 18/8/2000, così come richiamato in narrativa.