



Committente:



COMUNE DI CARPI Corso A. Pio, 91 41012 - Carpi (MO)
c.f. 00184280360 e-mail: comune.carpi@pec.comune.carpi.mo.it



Oggetto:

PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)
Missione M5 - Componente C2 - Investimento 2.1 - Investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale.
Progetto n. 63/2021 - "REALIZZAZIONE DI PISTA CICLOPEDONALE DI SCAVALCAMENTO ALLA TANGENZIALE BRUNO LOSI" ID 8230 -CUP: C91B19000070004

Nome archivio

T03-23 ESE

Tavola n

SIU

Scala

Data

aprile 2023

Titolo

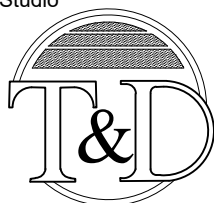
STUDIO D'INSERIMENTO URBANISTICO

Aggiornamenti

giugno 2023

Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Calogero Filippello

Studio



Ingegneri Associati

AZIENDA CON SISTEMA
DI GESTIONE PER LA QUALITA'
UNI EN ISO 9001:2015
CERTIFICATO CSQA N. 3303

Via Linz, 93
38121 - TRENTO
tel. 0461 / 822552
fax 0461 / 829692
E-mail info@ited.it

Timbro:

ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROV. DI TRENTO

dott.ing. ANTONIO LICINI

ISCRIZIONE ALBO N° 1488

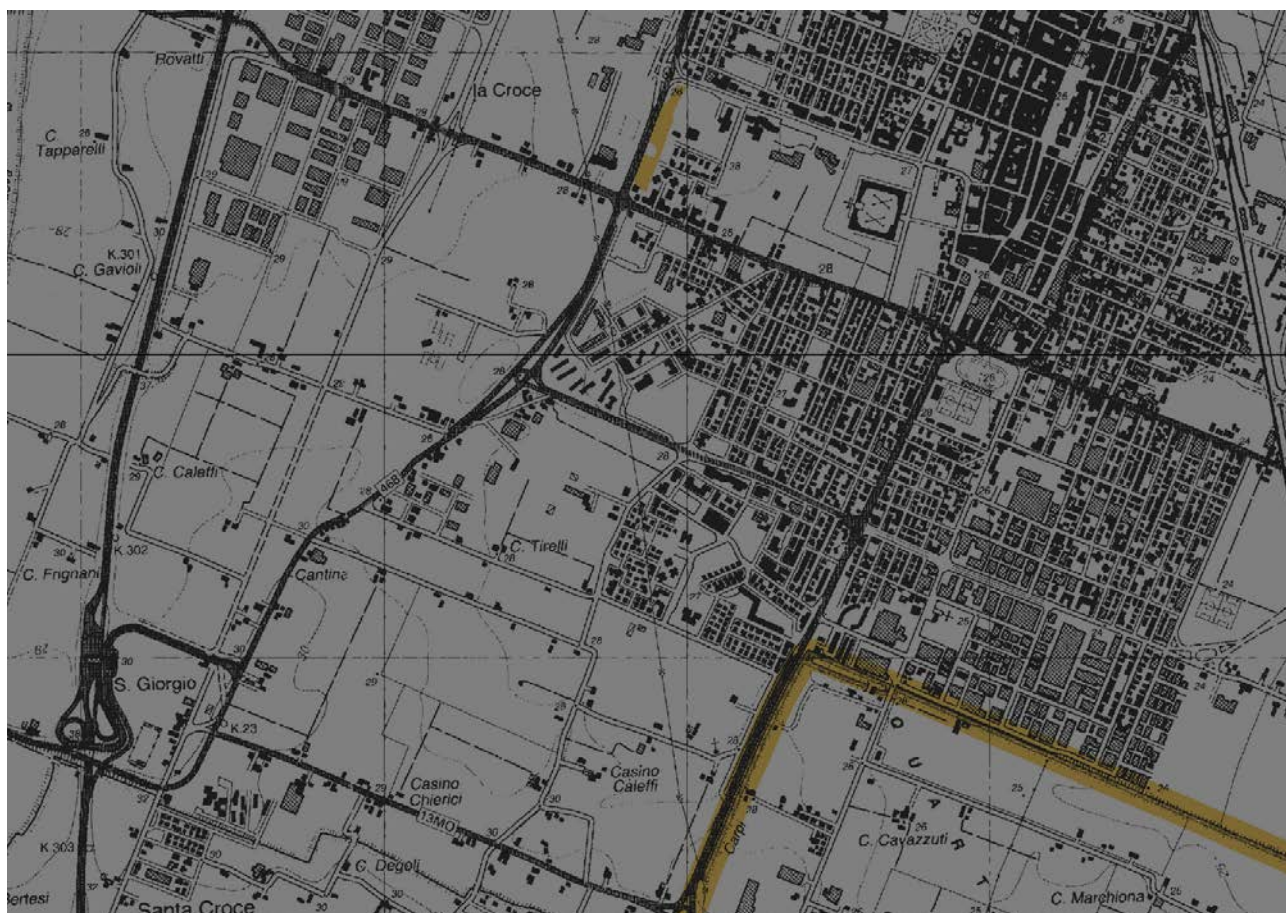


1 PREMESSA

Il presente documento rappresenta il progetto definitivo - esecutivo di “REALIZZAZIONE DI PISTA CICLOPEDONALE DI SCAVALCAMENTO ALLA TANGENZIALE BRUNO LOSI IN PROSSIMITA' DELLA ROTATORIA DI VIA CATTANI.

Con l'entrata in vigore delle nuove disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica di cui alla L.2/2018 si ridefinisce l'orizzonte di riferimento nazionale e la gerarchia di programmazione, pianificazione e progettazione per la ciclabilità riferiti a tutti di livelli di competenza amministrativa.

La nuova legge persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la



sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità riguardo alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica. La legge prevede all'art. 3 “la definizione del Piano generale della mobilità ciclistica, da allineare con il sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT) di cui all'art. 1, co. 640, della legge n. 208/2015 (Legge di Stabilità)”.



Nel caso specifico la presente opera rientra tra quelle che hanno il fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana. Il tracciato della pista ciclopedonale permetterà di collegare dei percorsi esistenti e di attraversare in sicurezza la tangenziale Bruno Losi.

Pertanto le motivazioni principali dell'opera possono essere così sintetizzate:

1. realizzare una nuova infrastruttura ciclopedonale di collegamento con tratti esistenti e strade con viabilità a basso traffico;
2. realizzare una nuova infrastruttura per la mobilità sostenibile casa – scuola – lavoro – servizi, collegando zone della città divise dall'arteria stradale della tangenziale Bruno Losi.

2 IL TRACCIATO

L'area di intervento è evidenziata nella tavola, ed interessa la strada tangenziale Bruno Losi, Strada Provinciale 413 a nord e a sud della rotatoria di incrocio con via Cattani (ancora SP 413). L'intervento in sintesi può essere individuato nelle seguenti parti d'opera da cui è composto:

Pista ciclopedonale di collegamento via Belgrado

Si tratta di un tratto di pista ciclopedonale con larghezza netta di 2,50m e una lunghezza di circa 480 m che partendo da via Belgrado si sviluppa parallelamente a via Cattani, e alla strada provinciale 413 e nel tratto finale attraversa la tangenziale a nord della rotatoria di incrocio con via Cattani.

Il pacchetto stradale sarà composto da uno strato di geotessile tra il terreno naturale compattato e la sottofondazione, sotto fondazione in misto granulare stabilizzato sp.20 cm, strato cemento drenante tipo "biostrasse" sp.8 cm. Ai lati della pista ciclabile saranno posate le cordone in calcestruzzo sp.10 cm e una banchina inerbita di larghezza 40 cm.

Dalla sezione 33 per circa 140m verso via Belgrado sotto al rilevato verrà ritombato il canale esistente posizionando un tubo drenante in pvc corrugato rigido SN8.

Pista ciclopedonale di collegamento Via Londra

Si tratta di un tratto di pista ciclopedonale con larghezza netta di 2,50m e una lunghezza di circa 47 m che collega la ciclabile parallela strada provinciale 413 collegandosi a via Londra.

Il pacchetto stradale sarà composto da uno strato di geotessile tra il terreno naturale compattato e la sottofondazione, sotto fondazione in misto granulare stabilizzato sp.20 cm, strato cemento drenante tipo "biostrasse" sp.8 cm. Ai lati della pista ciclabile saranno posate le cordone in calcestruzzo sp.10 cm e una banchina inerbita di larghezza 40 cm.

Sotto al rilevato verrà ritombato il canale esistente posizionando un tubo drenante in pvc corrugato rigido.

Pista ciclopedonale attraversamento tangenziale da via Parmenide

Si tratta di un tratto di pista ciclopedonale con larghezza netta di 2,50m e una lunghezza di circa 76 m che partendo da via Parmenide attraversa la tangenziale.



Il pacchetto stradale sarà composto da uno strato di geotessile tra il terreno naturale compattato e la sottofondazione, sotto fondazione in misto granulare stabilizzato sp.20 cm, strato cemento drenante tipo "biostrasse" sp.8 cm. Ai lati della pista ciclabile saranno posate le cordone in calcestruzzo sp.10 cm e una banchina inerbita di larghezza 40 cm.

3 INQUADRAMENTO AMBIENTALE

Lo studio di inserimento urbanistico analizza gli strumenti urbanistici di tutti i livelli di pianificazione (Regionale, Provinciale e Comunale) ed individua se l'opera di progetto è conforme o meno alle previsioni.

Strumenti pianificatori

Di seguito si riporta l'elenco degli strumenti pianificatori analizzati, con l'indicazione della data di ultimo aggiornamento.

Strumenti a livello regionale:

- Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R) della Regione Emilia Romagna - 1993
- Strumenti a livello provinciale:
 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) di Modena
- Strumenti a livello comunale:
 - Piano Regolatore Generale del Comune di Carpi
 - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Carpi

3.1 PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO REGIONALE (P.T.P.R.)

<https://territorio.regione.emilia-romagna.it/paesaggio/PTPR>

Il Piano territoriale paesistico regionale (PTPR) è parte tematica del Piano territoriale regionale (PTR) e si pone come riferimento centrale della pianificazione e della programmazione regionale dettando regole e obiettivi per la conservazione dei paesaggi regionali. Esso prese forma in Emilia Romagna a partire dal 1986, in virtù del mandato conferito dalla legge statale n. 431 del 1985. Il Piano Territoriale Paesistico Regionale è stato approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 1338 del 28 gennaio 1993. Successivamente i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP) hanno dato attuazione alle previsioni dello stesso PTPR, specificandole e integrandole rispetto al territorio di competenza.

L'art. 40-quater della Legge Regionale 20/2000, "Disciplina generale sulla tutela e uso del territorio", introdotto con la L. R. n. 23 del 2009, che ha dato attuazione al D. Lgs. n. 42 del 2004, s.m.i., relativo al Codice dei beni culturali e del paesaggio, affida al Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) il compito di definire gli obiettivi e le politiche di tutela e valorizzazione del paesaggio, con riferimento



all'intero territorio regionale, quale piano urbanistico-territoriale avente specifica considerazione dei valori paesaggistici, storico-testimoniali, culturali, naturali, morfologici ed estetici.

Sotto il profilo degli elaborati che lo costituiscono, l'impostazione del Piano paesistico è del tutto tradizionale, essendo formato da un corpo normativo e da una cartografia che delimita le aree a cui si applicano le relative disposizioni. Il PTPR individua le grandi suddivisioni di tipo fisiografico (montagna, collina, pianura, costa), i sistemi tematici (agricolo, boschivo, delle acque, insediativo) e le componenti biologiche, geomorfologiche o insediative che per la loro persistenza e inerzia al cambiamento si sono poste come elementi ordinatori delle fasi di crescita e di trasformazione della struttura territoriale regionale.

La Regione è attualmente impegnata insieme al MiBAC nel processo di adeguamento del PTPR vigente al Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/2004). L'attività di adeguamento del Piano Paesaggistico si sta concentrando nella prima fase sulla corretta individuazione delle aree tutelate, in base alle definizioni ope legis dell'art. 142 e soprattutto, sulla base dei provvedimenti



emanati nel tempo, per individuare le aree di notevole interesse oggi tutelate dall'art. 136 del Codice dei Beni Culturali.

Il piano paesistica regionale influenza le strategie e le azioni di trasformazione del territorio sia attraverso la definizione di un quadro normativo di riferimento per la pianificazione provinciale e comunale, sia mediante singole azioni di tutela e di valorizzazione paesaggistico-ambientale.



Dall'entrata in vigore della sopracitata L.R. n.20 del 24 marzo 2000 i PTCP che hanno dato o diano attuazione alle prescrizioni del PTPR, approvato con la deliberazione del Consiglio regionale 28 gennaio 1993, n. 1338, costituiscono, in materia paesaggistica, l'unico riferimento per gli strumenti comunali di pianificazione e per l'attività amministrativa attuativa.

Dalla ricognizione non emergono vincoli lungo il tracciato.

3.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.)

<https://www.provincia.modena.it/temi-e-funzioni/territorio/pianificazione-territoriale-e-difesa-del-suolo/p-t-c-p/>

P.T.C.P. – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

“Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è lo strumento di pianificazione che definisce l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali; [...] è sede di raccordo e verifica delle politiche settoriali e strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione urbanistica comunale.”(L.R.20/2000 art.26 cc.1 e 2)

Il primo PTCP della Provincia di Modena risale agli anni 1998-1999; successivamente è entrata in vigore la legge “urbanistica” regionale “Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio” (L.R. nr.20 del 24 marzo 2000), e sono sopraggiunte numerose novità nel campo degli assetti economici, sociali, demografici, ambientali e della sicurezza del territorio.

Pertanto il Consiglio Provinciale ha deciso, con delibera n.160 del 13 luglio 2005, di dare vita ad un processo di aggiornamento del PTCP.

L'Amministrazione provinciale di Modena con deliberazione del Consiglio n. 112 del 22 luglio 2008 ha adottato il P.T.C.P. 2008, che costituisce anche adozione di Variante al Piano Operativo degli Insediamenti Commerciali (POIC).

Il piano è stato depositato a partire dal 13 agosto 2008 per 60 gg consecutivi. Entro i termini di deposito sono pervenute 106 osservazioni da enti, associazioni, privati e successivamente a tale termine sono pervenute ulteriori 13 osservazioni per un totale complessivo di 119 osservazioni. Con delibera n. 1702 del 20 ottobre 2008 la Giunta Regionale ha espresso le riserve al PTCP della Provincia di Modena adottato.

Il Consiglio provinciale ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP 2009 con delibera n.46 del 18 marzo 2009.

Il Piano è entrato in vigore l'8 aprile 2009 a seguito della pubblicazione dell'avviso di avvenuta approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna (nr.59- parte seconda).

Tavola 1.1.1 “Carte delle Tutele – 1.1 Tutela delle risorse paesaggistiche e storico-culturali”



L'area d'intervento ricade in "Ambito ed elementi territoriali di interesse storico culturale – sistema delle risorse archeologiche" ed in particolare in "Zona di tutela degli elementi della centuriazione (Art. 41B, comma 2, lettera a)". In tali zone le disposizioni sono "finalizzate alla tutela degli elementi della centuriazione e alla salvaguardia e valorizzazione del paesaggio rurale connotato da una particolare concentrazione di elementi quali: le strade, le strade poderali ed interpoderali, i canali di scolo e di irrigazione disposti lungo gli assi principali della centuriazione, nonché ogni altro elemento riconducibile attraverso l'indagine topografica alla divisione agraria romana." Il comma 6.(P) prevede per tali aree che qualsiasi intervento di realizzazione, ampliamento e rifacimento di infrastrutture viarie e canalizie riprenda l'orientamento degli elementi lineari della centuriazione.

L'intervento si ritiene congruo in quanto il tracciato della pista ciclabile segue le vie esistenti.



Tavola 1.2.1 “Carte delle Tutele – 1.2 Tutela delle risorse naturali, forestali e della biodiversità del territorio”



L'area di intervento ricade in zona “Principali fenomeni di frammentazione della rete ecologica ed in particolare in “Territorio insediato al 2006”, il percorso della ciclabile si snoda inoltre lungo le “Infrastrutture viarie esistenti”.

La tipologia di intervento risulta conforme alla zona, per cui si lo si ritiene ammissibile.



Tavola 2.2 a.1 “Carte delle Sicurezze del Territorio 2.2 Rischio sismico: carta delle aree suscettibili di effetti locali”



L'area di intervento ricade in zona “Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziali cedimenti” per cui sono previsti studi per la valutazione del coefficiente di amplificazione litologico e dei cedimenti attesi, mentre per la microzonazione sismica si prevedono approfondimenti di II Livello per la valutazione del coefficiente di amplificazione litologico e di III livello per la stima di eventuali cedimenti.

La tipologia di intervento risulta poco impattante sul suolo, si fa riferimento alla relazione geologica per le valutazioni necessarie.

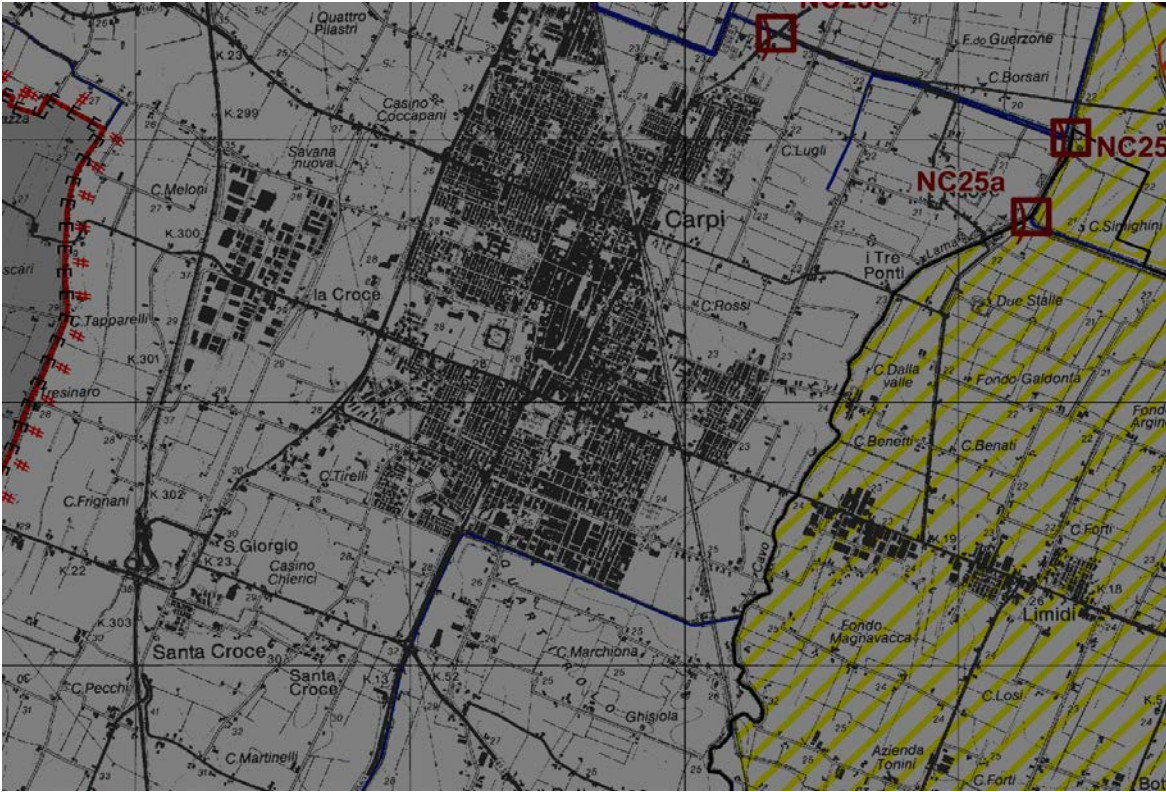
Tavola 2.3.1 “Carte delle Sicurezze del Territorio 2.3 Rischio idraulico: carta della pericolosità e della criticità idraulica”

L'area di intervento ricade all'interno del “Limite delle aree soggette a criticità (Art. 11)” che rimanda al Comune l'adozione di misure colte alla prevenzione del rischio idraulico e alla corretta gestione del ciclo idrico.

Si ritiene l'intervento ammissibile.



Tavola 3.1.1 "Carte di vulnerabilità ambientale 3.1 Rischio inquinamento acque: vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale"





L'area di intervento presenta un grado di vulnerabilità Molto Basso, con capacità di attenuazione del suolo Medio-Alto. L'intervento non incide sulle caratteristiche del suolo.

Si ritiene l'intervento ammissibile.

Tavola 3.3.1 "Carte di vulnerabilità ambientale 3.3 Rischio inquinamento acque: zone vulnerabili da nitrati di origine agricola ed assimilate"



L'area non rientra nelle zone vulnerabili per cui l'intervento è ammissibile.



Tavola 3.4.1 "Carte di vulnerabilità ambientale 3.4 Rischio inquinamento suolo: zone non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero rifiuti urbani, speciali e speciali pericolosi"



L'area non rientra nelle zone vulnerabili per cui l'intervento è ammissibile.



Tavola 3.5.1 “Carte di vulnerabilità ambientale 3.5 Rischio industriale: compatibilità ambientale delle zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante”

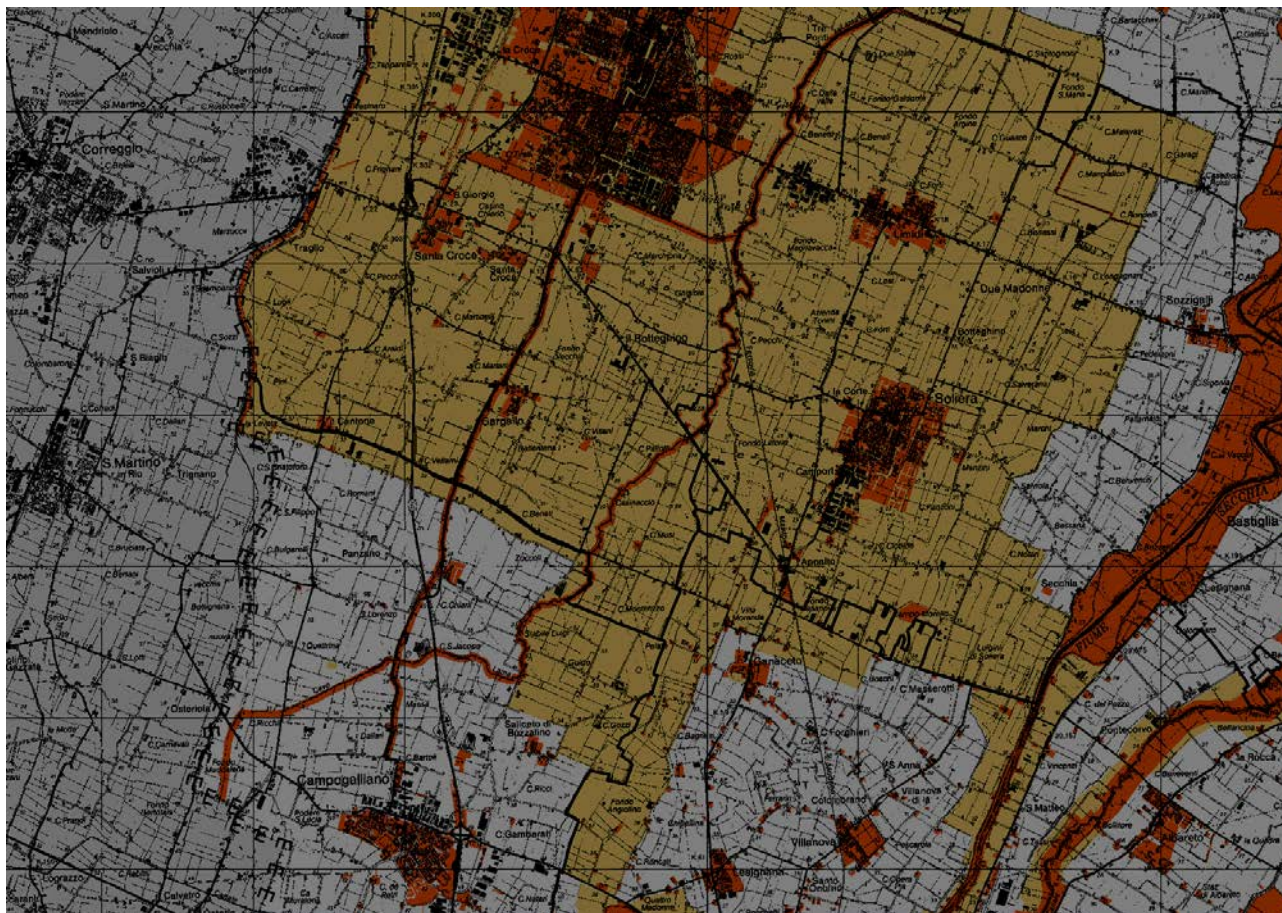


L'area rientra in “Zone di compatibilità ambientale condizionata ai fini della tutela della risorsa idrica superficiale e sotterranea – Tipo B (Art.61 comma 13)” che non permette la realizzazione di stabilimenti a rischio rilevante.

Si ritiene l'intervento ammissibile.



Tavola 3.6 “Carte di vulnerabilità ambientale 3.6 Rischio elettromagnetico: limitazioni territoriali alla localizzazione di nuovi siti per l'emittenza radiotelevisiva”

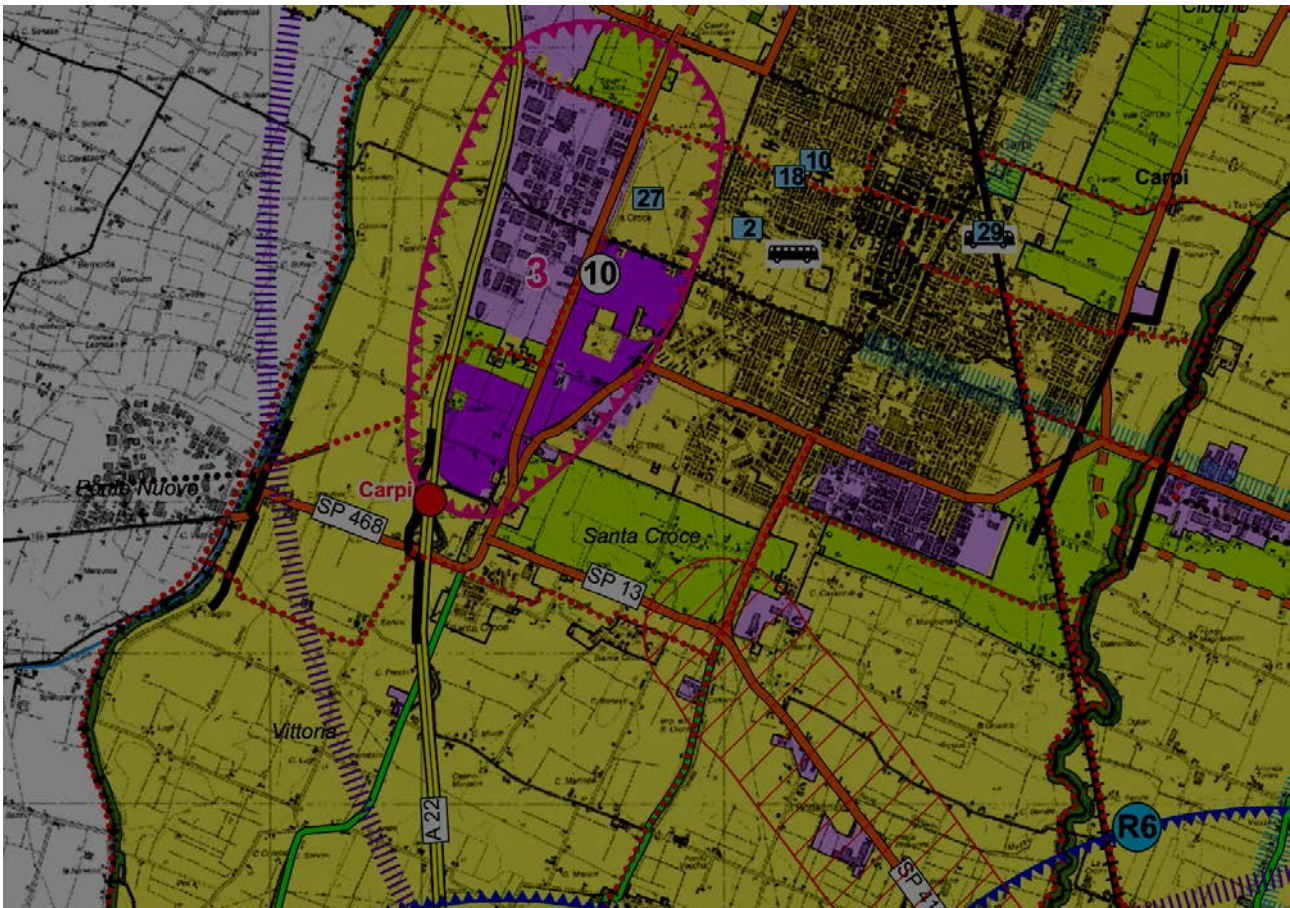


L'area di localizzazione dell'intervento in Classe B – Localizzazioni con soglia di attenzione. L'intervento non prevede emittenze di nessun genere, **si ritiene l'intervento ammissibile.**



Tavola 4.1 "Carta 4 Assetto strutturale del sistema insediativo e del territorio rurale"

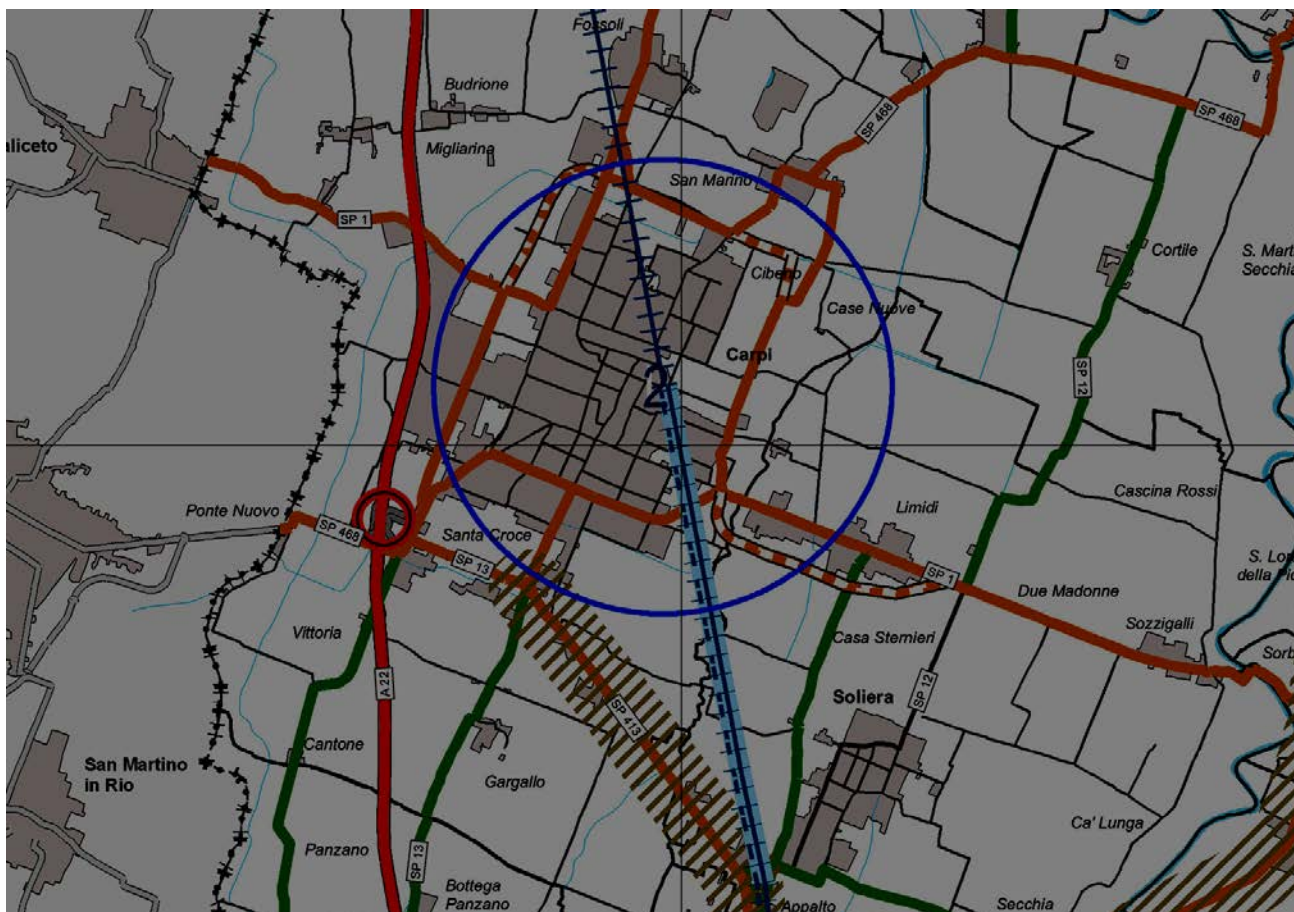
Il percorso della pista ciclabile rientra nel territorio insediativo limitrofo all' "Ambito specializzato per le attività produttive e di rilievo sovracomunale di Carpi". Non sono previsti particolari vincoli realizzativi, anzi all'interno dell'ambito specializzato è prevista la realizzazione di percorsi ciclabili e viabilità dolce.



Si ritiene l'intervento ammissibile.



Tavola 5.1 "Carte 5 Carta delle mobilità 5.1 Rete della viabilità di rango provinciale e sue relazioni con le altre infrastrutture della mobilità viaria e ferroviaria"

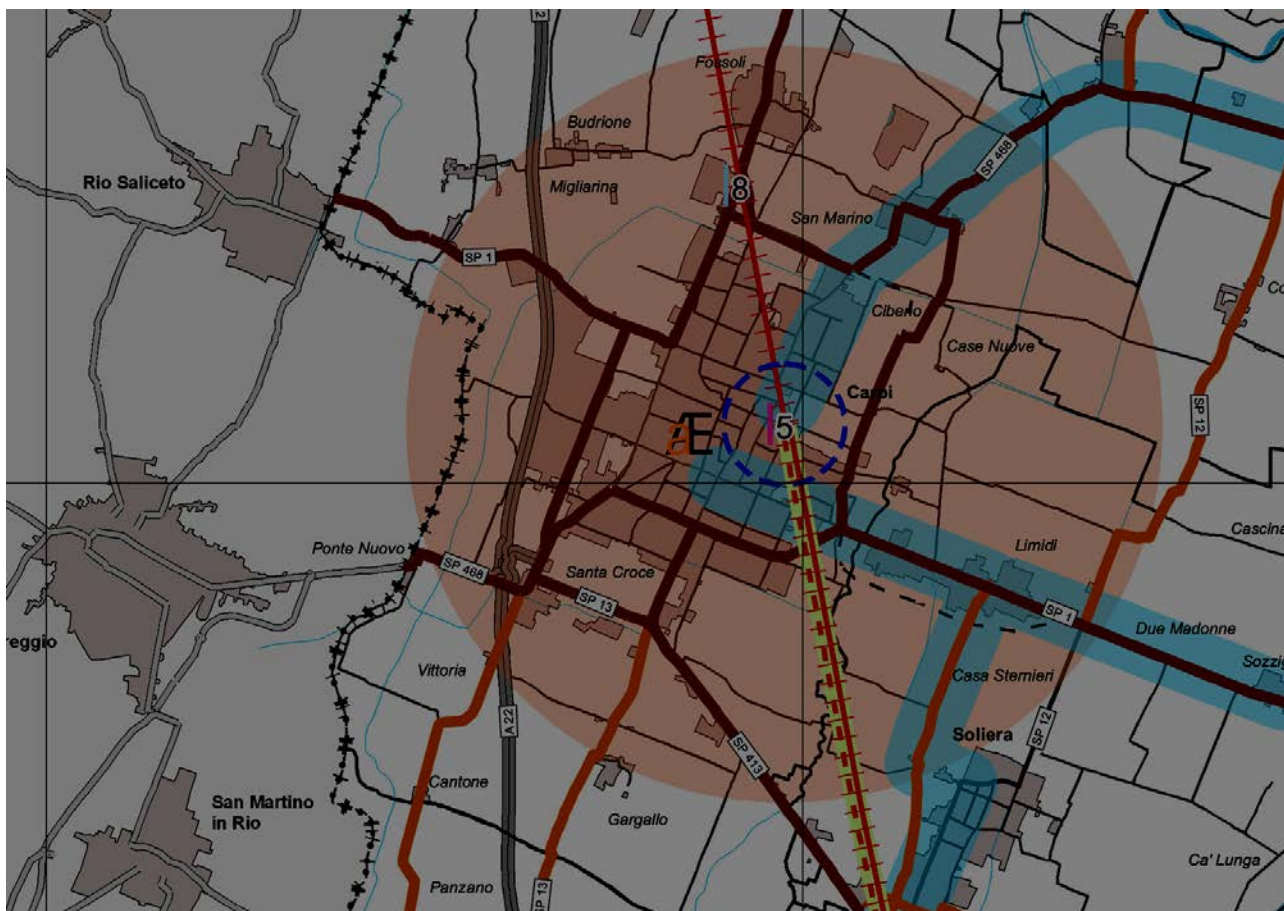


Il percorso in progetto rientra in ambito di raccordabilità ferroviaria e corre lungo la rete stradale primaria esistente.

Non si riscontrano criticità per cui l'intervento si ritiene ammissibile.



Tavola 5.2 “Carte 5 Carta delle mobilità 5.2 Rete del trasporto pubblico”



L'area interessata dall'intervento rientra in un bacino di influenza diretta delle fermate/stazioni di Secondo e terzo livello (accessibilità pedonale 500 m – accessibilità ciclabile 3 km), in prossimità della rete stradale primaria.

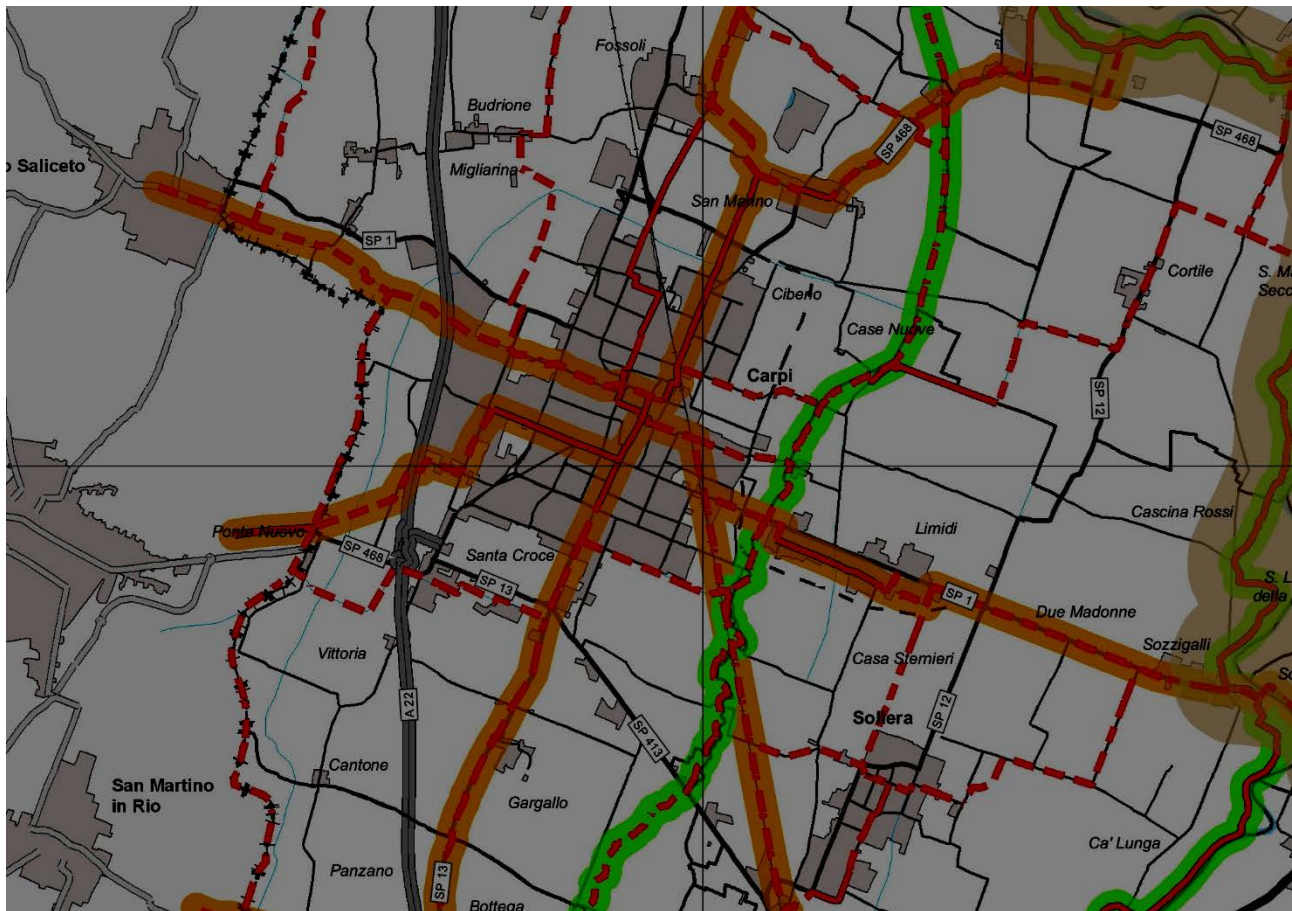
Non si riscontrano criticità per cui l'intervento si ritiene ammissibile.

Tavola 5.3 “Carte 5 Carta delle mobilità 5.3 Rete delle piste, dei percorsi ciclabili e dei percorsi natura di rango provinciale”

Il percorso ciclabile oggetto di intervento non fa parte dei percorsi di rango provinciale, ma di livello comunale.

Non si riscontrano criticità per cui l'intervento si ritiene ammissibile.

Tavola 6.1 “Carta 6 Carta forestale attività estrattive”



L'area non presenta alcun vincolo. **Si ritiene l'intervento ammissibile.**

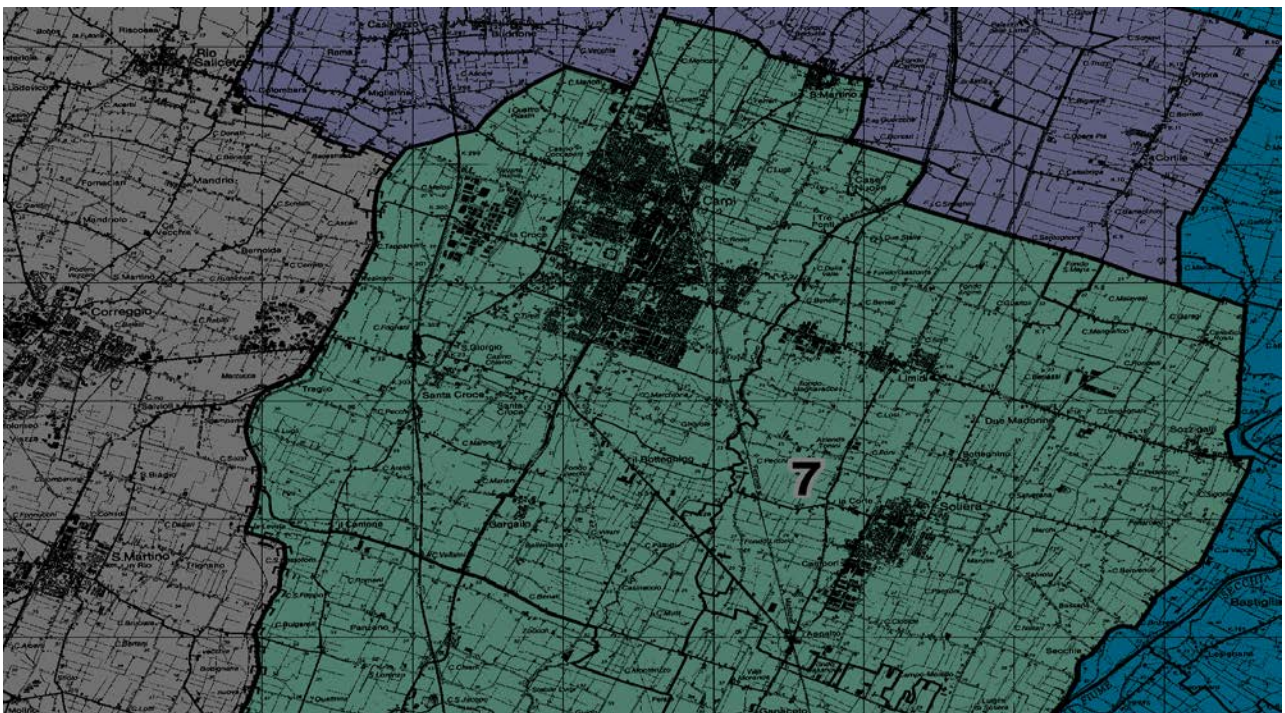


Tavola "Carta 7 Carta delle Unità del Paesaggio"



L'intervento ricade nell'Unità di Paesaggio della Pianura di Carpi, Soliera e Campogalliano. In tale area è previsto il potenziamento degli aspetti naturalistici, la salvaguardia degli spazi aperti. La rea-



lizzazione della pista ciclabile ben si inserisce in una visione più ampia di salvaguardi e potenziamento degli spazi naturalistici.

L'intervento risulta adeguato all'Unità di Paesaggio

Tavola "Carta A Criticità e risorse ambientali e territoriali"

La carta individua le principali caratteristiche del territorio, nell'area di realizzazione della pista ciclabile non si riscontrano aspetti rilevanti, solo territorio insediato.

L'intervento risulta ammissibile.

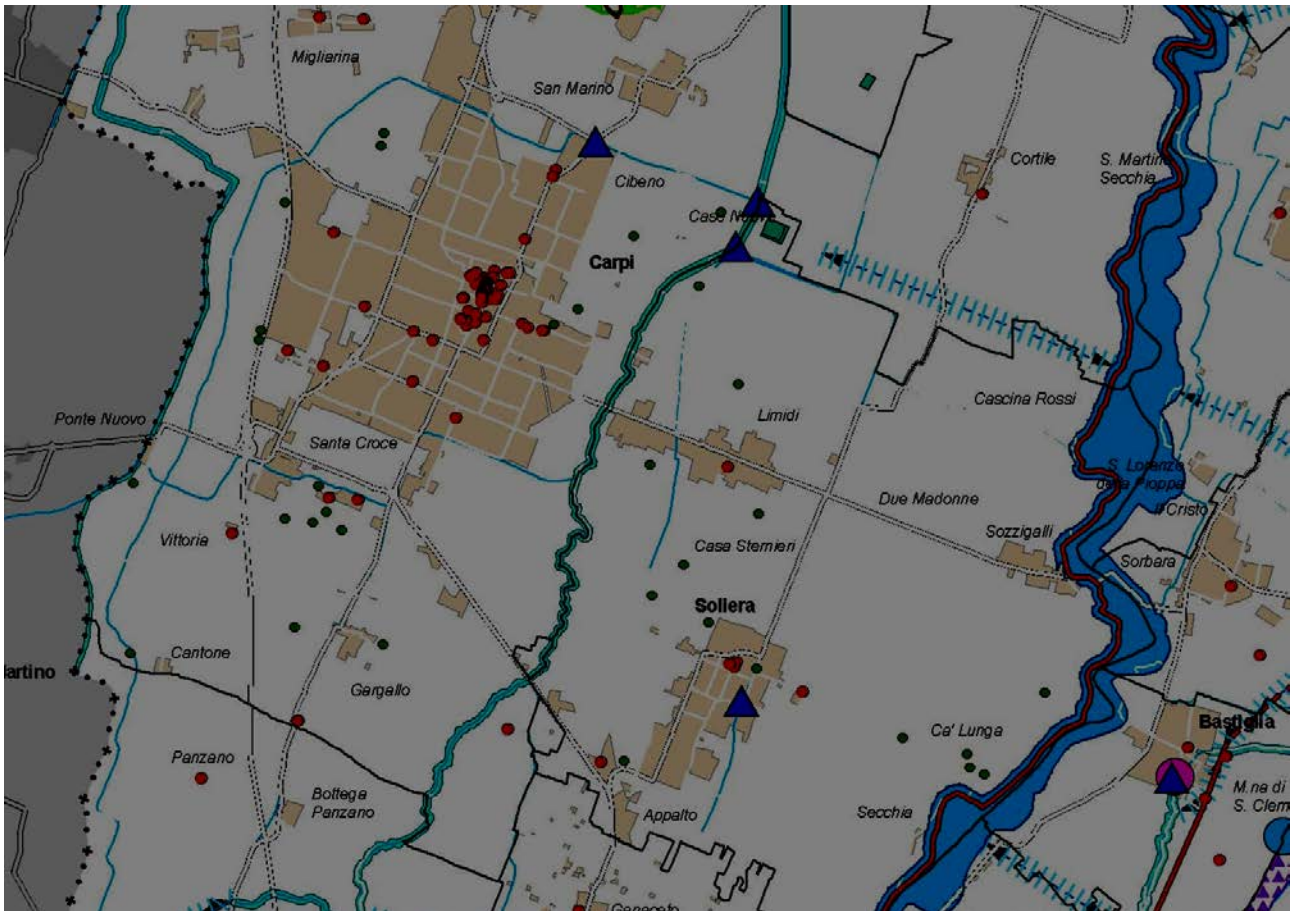
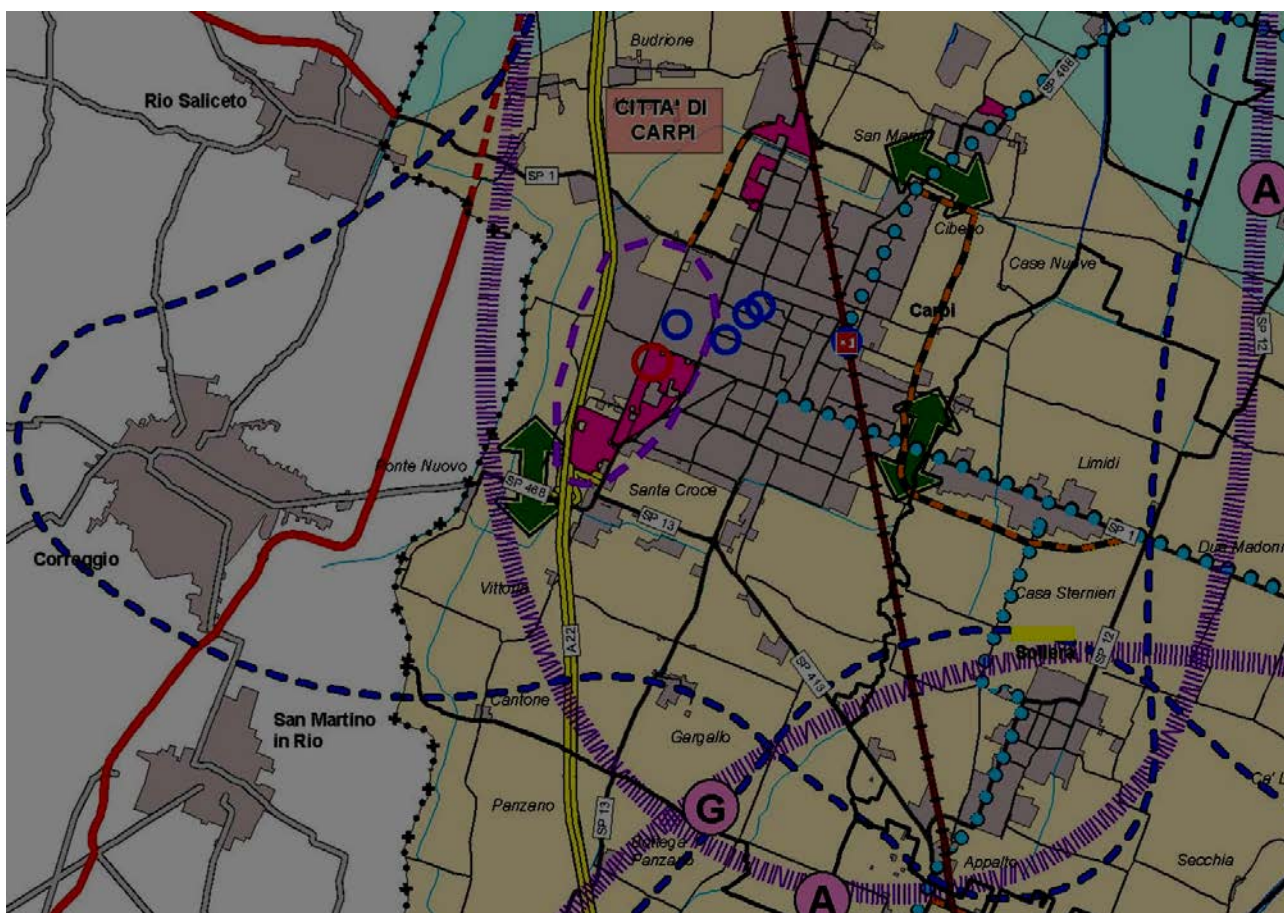


Tavola "Carta B Sistema insediativo, accessibilità e relazioni territoriali"



La zona dell'intervento rientra nell'Area Centrale dei macro Ambiti Territoriali, mentre il sistema degli insediamenti produttivi di valenza sovracomunale individua l'area all'interno degli Ambiti territoriali di coordinamento delle politiche locali sulle aree produttive, in particolare all'interno di un ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale esistente e da integrare.

L'intervento risulta ammissibile.

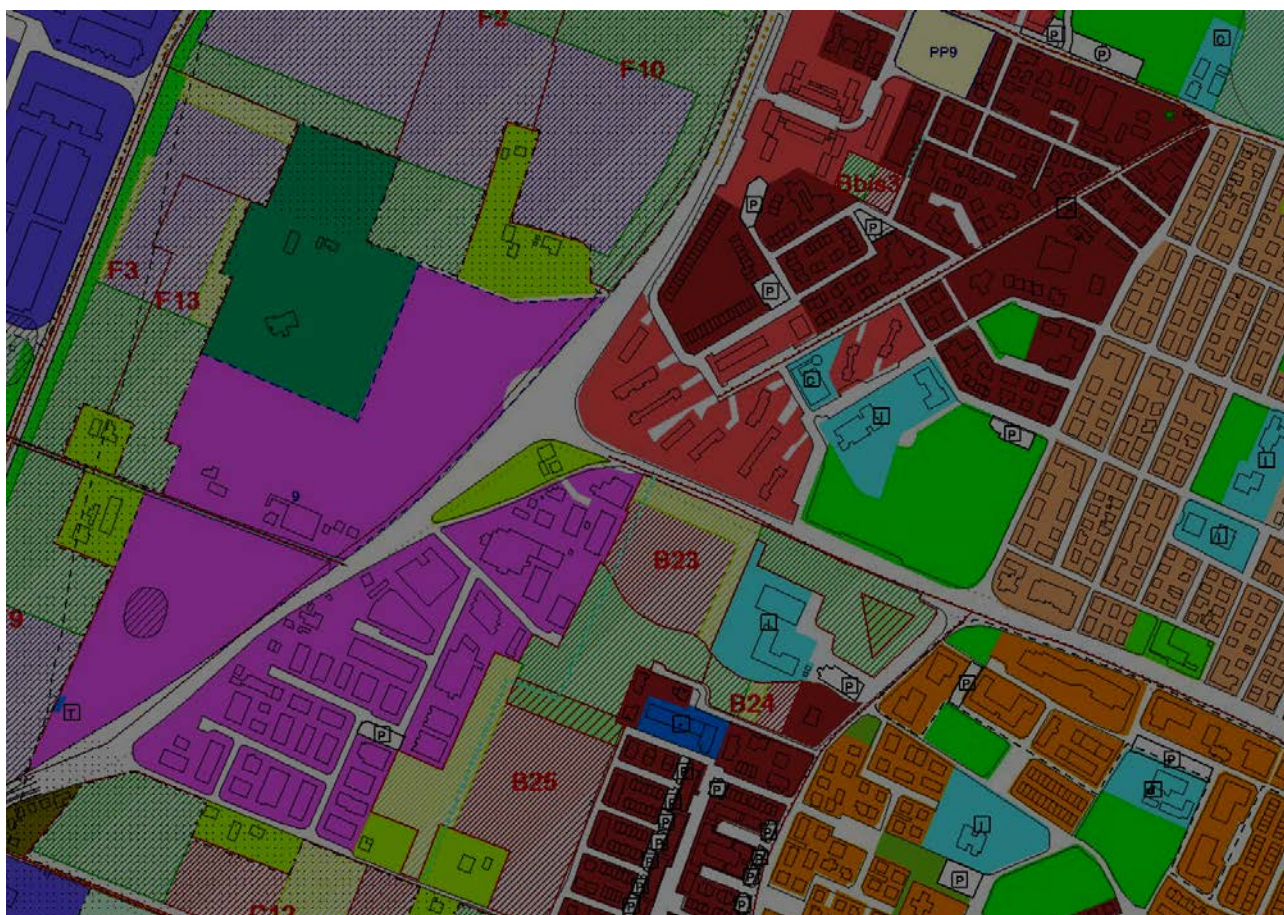
3.3 PIANO REGOLATORE GENERALE PRG2000: CARPI FUTURO IN CORSO

<https://prg.carpidiem.it/index.php>

Il Piano Regolatore Generale (PRG) del comune di Carpi è stato approvato con Delibera di Giunta Provinciale n.174 del 30/04/02, mentre con la D.D.le n. 380 del 24/05/2022 è stato preso atto degli elaborati modificati e le varianti costituenti il Piano Regolatore Generale vigente.

Il Piano Regolatore Generale è costituito da Relazione, Norme, elaborati cartografici e piani di settore.

Azzonamento del territorio comunale – PS2



L'area di intervento è localizzata in area "Tessuti caratterizzati da impianto urbanistico unitario" (art.45). "Tessuti a elevata monofunzionalità residenziale, con impianti urbanistico e tipologico - architettonico riconoscibili e unitari (risultato di piani urbanistici attuativi, prevalentemente di iniziativa pubblica), caratterizzati da alte densità fondiari, buona accessibilità e tipologie edilizie pluripiano o a schiera, localizzati all'interno di spazi pubblici e di uso pubblico. Obiettivo del piano è la valorizzazione e la riqualificazione dell'assetto urbanistico, con particolare riferimento agli spazi aperti (verdi e di connessione).

Piano dei servizi - PS4a

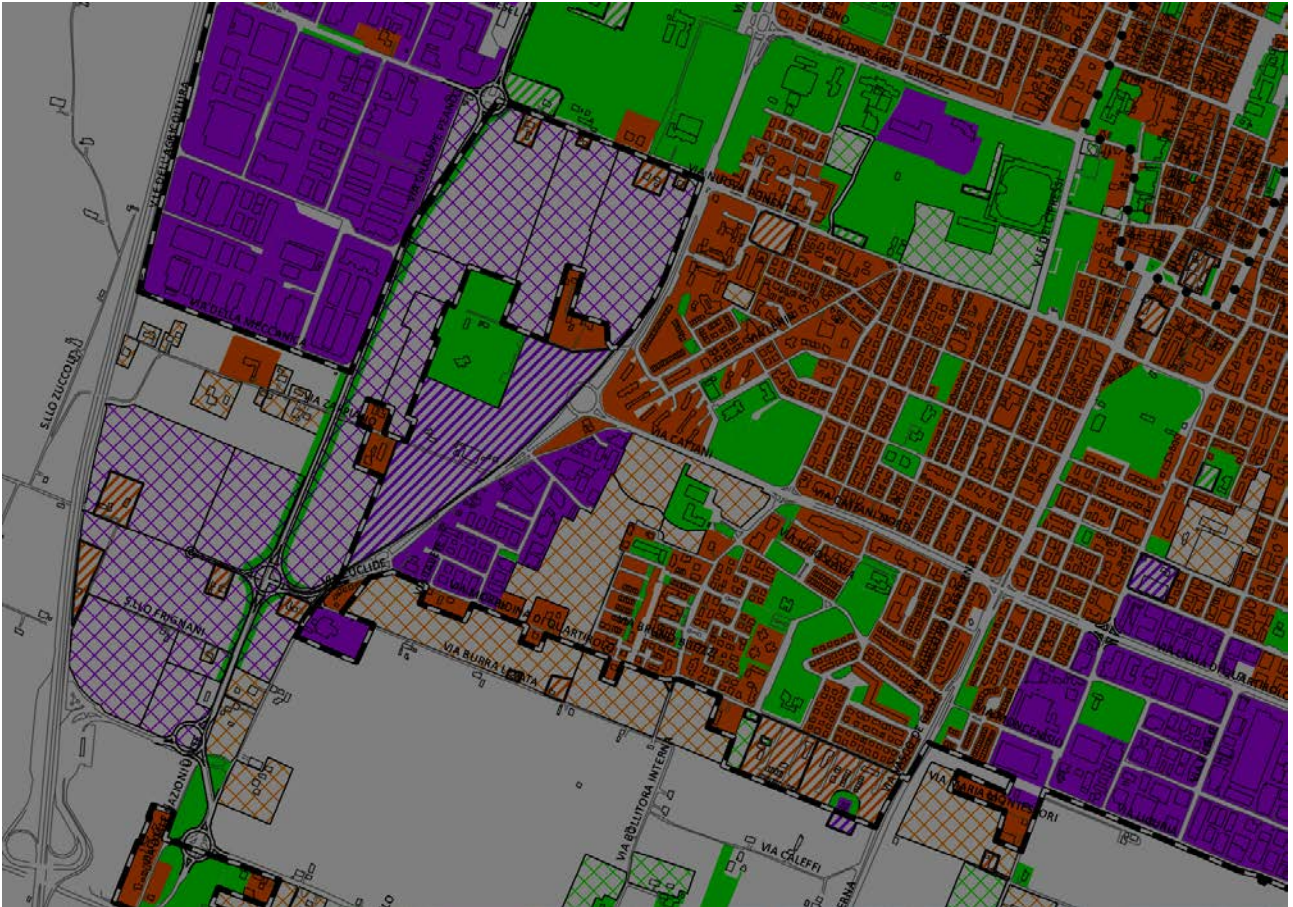
Dall'analisi della tavola il tracciato della ciclovia di progetto corre lungo la zona "verde di riequilibrio ambientale" (Art. 77 bis NTA).



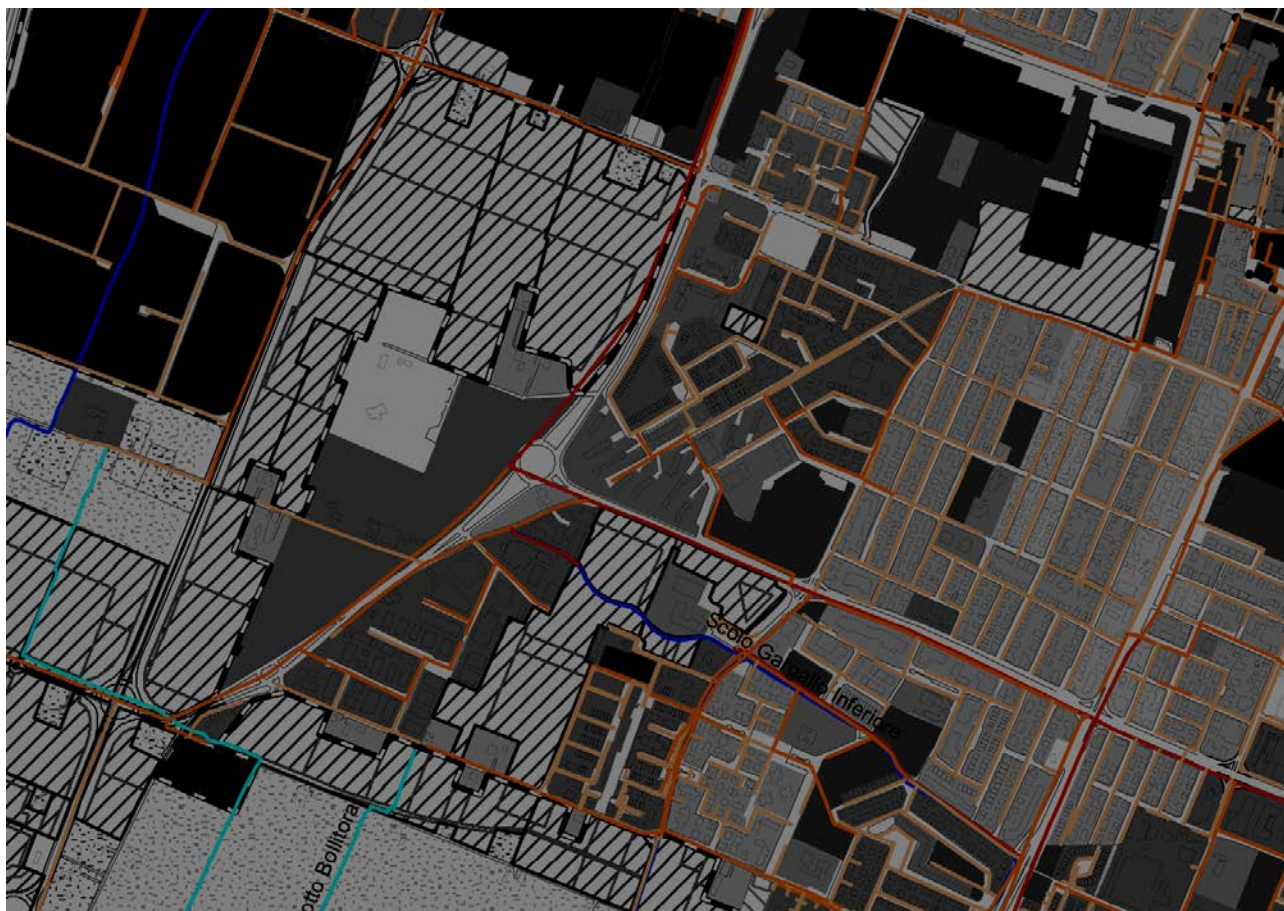
Il progetto prevede la rimozione di parte della siepe esistente, che verrà sostituita per garantire il rispetto dell'art. 77 bis.01 delle NTA che prevede “riqualificazione ambientale e di rinaturalizzazione attraverso interventi pubblici o privati di tutela e potenziamento della vegetazione”.

Macroclassificazione del territorio - PS4a

Dall'analisi della tavola il tracciato della ciclovia di progetto corre lungo zone TU – territorio urbanizzato, in parte a Servizi e in Parte a Residenza (Art. 77 bis NTA).



Studio finalizzato alla classificazione acustica del territorio comunale – PS10



Analizzate le tavole di cui sopra si ritiene pertanto che il progetto risulti coerente con le prescrizioni del PRG.

3.4 REGOLAMENTO EDILIZIO COMUNALE, CARPI

<https://prg.carpidiem.it/index.php/regolamento-edilizio>

Il Regolamento edilizio comunale è lo strumento di pianificazione urbanistica comunale ed è stato approvato con delibera C.C. n. 1033 del 6/12/1990, poi adeguato alla LR 31/2002 e alle NTA del PR, e alle disposizioni previste dal DLgs. 192/2005, come modificato ed integrato dal DLgs.311/2006, nonché alla deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna n. 156 del 4 marzo 2008 con delibera C.C. n. 120 del 17/07/2008, esecutiva in data 31/07/2008. Successivamente è stato aggiornato con le variazioni apportate dalla delibera C.C. n. 84 del 16/04/2009, esecutiva in data 02/05/2009 "Modifiche agli articoli n. 29 in adeguamento alle disposizioni fissate dalla DGR 1676/08 in materia di paesaggio e modifiche all'art. 96 – Tutela delle alberature e degli impianti vegetazionali di pregio – e relative sanzioni dall'art. 46" . Concludendo sono state effettuate altre variazioni di lieve entità ultima del quale è aggiornato con le variazioni apportate dalla delibera n. 168 del 14 /12/2017 imm.te esecutiva. (Art. 28ter).



L'articolo 86 - percorsi ciclabili prevede che le piste ciclabili nelle zone di nuova edificazione devono avere di norma la larghezza minima di m. 3,00. Dette piste devono essere preferibilmente separate dalla carreggiata per autoveicoli (con cordolo, banchina, aiuola provvista di siepe o alberature, ecc.) ovvero, qualora non vi sia spazio sufficiente, devono essere convenientemente delimitate e differenziate (con opportuna pavimentazione, colorazione, segnaletica stradale, ecc.). I percorsi ciclabili devono essere pavimentati con materiali antisdrucchiolevoli.

L'uso a pista ciclabile risulta pertanto compatibile con le prescrizioni suddette.

3.5 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI CARPI

Approvato in via definitiva con Delibera del Consiglio Comunale n. 91 del 05/11/2020.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che definisce le azioni necessarie a governare la mobilità in senso sostenibile rispetto ad un orizzonte temporale di medio-lungo termine (pari a 10 anni), prevedendo verifiche e monitoraggi ad intervalli di tempi prestabiliti, coordinandosi con i piani di settore di scala locale e sovralocale.

L'obiettivo specifico del PUMS è il miglioramento della gradevolezza e della fruizione degli spazi pubblici è propedeutica al raggiungimento di altri obiettivi fondamentali quali:

- il miglioramento della qualità dell'aria e dell'ambiente urbano, favorendo un aumento della mobilità pedonale e degli spostamenti in bici;
- il miglioramento della sicurezza della circolazione "invogliando" una velocità moderata nell'uso dei veicoli.

La presente opera rientra tra gli interventi volti al raggiungimento degli obiettivi del PUMS.