

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 239 del 06/03/2017

Seduta Num. 9

Questo lunedì 06 **del mese di** marzo
dell' anno 2017 **si è riunita nella residenza di** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Bonaccini Stefano	Presidente
2) Gualmini Elisabetta	Vicepresidente
3) Bianchi Patrizio	Assessore
4) Caselli Simona	Assessore
5) Corsini Andrea	Assessore
6) Costi Palma	Assessore
7) Gazzolo Paola	Assessore
8) Mezzetti Massimo	Assessore
9) Venturi Sergio	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore: Costi Palma

Proposta: GPG/2017/287 del 28/02/2017

Struttura proponente: SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA'
AMBIENTALE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Assessorato proponente: ASSESSORE ALLA DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA, PROTEZIONE
CIVILE E POLITICHE AMBIENTALI E DELLA MONTAGNA

Oggetto: PARERE MOTIVATO, AI SENSI DELL'ART. 15 DEL D. LGS. N. 152/2006, IN
MERITO ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL "PIANO URBANO DELLA
MOBILITÀ SOSTENIBILE 2015-20125 (PUMS) - ADOTTATO CON
DELIBERAZIONE N. 88, DEL 8 NOVEMBRE 2016, DEL CONSIGLIO
COMUNALE DEL COMUNE DI PARMA

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

PREMESSO CHE:

- 1.1. con deliberazione n. 88, del 8 novembre 2016, il Consiglio comunale del Comune di Parma ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 (PUMS) e relativi Rapporto Ambientale e Studio per la Valutazione d'incidenza;
- 1.2. il PUMS del Comune di Parma è sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica, integrata nel procedimento di formazione e approvazione del piano, ai sensi dell'art. 11, comma 5 del D.Lgs 152/06;
- 1.3. l'autorità competente ad esprimersi in merito alla valutazione ambientale strategica del piano in oggetto è la Regione Emilia - Romagna, ai sensi dell'art. dell'art.15, comma 1, della L.R. 13/2015 "Riforma del sistema di governo regionale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, Comuni e loro Unioni"; tale norma, dal 1 gennaio 2016, ha modificato le competenze in materia di Valutazione Ambientale, precedentemente attribuite alle province;
- 1.4. con delibera di Giunta regionale n. 1392 del 8 settembre 2008, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna è stato individuato, ai sensi dell'art. 1, commi 3 e 5, della LR. 13 giugno 2008, n. 9, quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi;
- 1.5. il Comune di Parma, con nota P.G. n. 231796 del 24 novembre 2016 ha trasmesso al Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 (PUMS) e relativi Rapporto Ambientale e Studio per la Valutazione d'incidenza al fine dello svolgimento della procedura di valutazione ambientale strategica;
- 1.6. il Rapporto ambientale allegato al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 è adeguato a svolgere, le funzioni di cui all'art. 13 del D. Lgs. 152/2006;

2. DATO ATTO CHE:

- 2.1. il Comune di Parma ha elaborato il Rapporto Preliminare Ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025;
- 2.2. su tale elaborato è stata svolta la fase di consultazione dei soggetti con competenze ambientali, al fine di definire il dettaglio e la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale, con la predisposizione di un contributo finale, trasmesso al Comune di Parma, con nota PG.2016.564996 del 03/08/2016;
- 2.3. il processo di definizione del PUMS del Comune di Parma ha previsto una fase di confronto e partecipazione con attori pubblici e privati chiamati a contribuire alla stesura dei contenuti, con le seguenti iniziative:

- l'attivazione di un sondaggio per la definizione degli obiettivi del PUMS con il coinvolgimento dei cittadini (1.340 risposte) tramite web, questionari cartacei e indagini telefoniche oltre a interviste con le strutture tecniche/workshop con gli amministratori;
- una settimana, dall'11 al 18 maggio 2016, dedicata alla partecipazione, nella quale è stata organizzata una serie di incontri pubblici su temi specifici e di rilevanza per il tema della mobilità sostenibile, come specificato nella tabella di seguito riportata, finalizzati a ricevere indicazioni su possibili azioni da prevedere all'interno del Piano;

Data	Focus tematico
11/05/16	Consultazione preliminare dei soggetti con competenza ambientale, all'interno del processo di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 (PUMS) del Comune di Parma presso la Sala Conferenze del DUC, ore 10,00.
	"Logistica e trasporto delle merci" del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 (PUMS) del Comune di Parma - presso la Sala Salsi - Biblioteca Guanda, ore 17,00.
17/05/16	"Ambiente e spazio pubblico" del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 (PUMS) del Comune di Parma - presso la Sala Salsi - Biblioteca Guanda
18/05/16	"TPL. Urbano, extraurbano e servizi di sharing" del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 (PUMS) del Comune di Parma- presso la Sala Salsi - Biblioteca Guanda.

- 2.4. all'interno di tale settimana dedicata alla partecipazione, è stata inserita la consultazione preliminare dei soggetti con competenza ambientale, prevista nel processo di Valutazione Ambientale, ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs 152/06;
- 2.5. il PUMS del Comune di Parma, ha sostanzialmente recepito i contributi e le osservazioni raccolte durante lo svolgimento del percorso partecipativo di consultazione, nonché del contributo dei soggetti competenti in materia ambientale e dell'Autorità competente in materia di VAS, formalizzato con determina dirigenziale n. 12610 del 02.08.2016;
- 2.6. il PUMS del Comune di Parma è stato depositato presso la Regione Emilia-Romagna (Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale e Direzione generale economia della conoscenza, del lavoro e dell'impresa), per sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia - Romagna, avvenuta con comunicazione sul BURERT n. 359 del 30.11.2016;
- 2.7. sono stati, inoltre, messi a disposizione del pubblico e dei soggetti di cui all'art. 13 del D. Lgs. 152/06, gli elaborati del Piano e il relativo Rapporto Ambientale, tramite

pubblicazione sul sito Web della Regione Emilia - Romagna, ai sensi del art. 14, comma 2, del D. Lgs 152/2006, per sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sul BUR;

2.8. in data 26 gennaio 2017, presso la sede del Comune di Parma, in L.go Torello de Strada n. 11/A a Parma, è stata svolta una riunione ai fini della consultazione dei "soggetti competenti in materia ambientale" al fine di acquisire le loro valutazioni in merito al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 e relativo Rapporto Ambientale, ai sensi dell'art.13 del D.Lgs.152/06;

2.9. a tale riunione, convocata con nota prot. PG.2017.24284 del 19.01.2017 a firma del responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, sono stati invitati i soggetti competenti in materia ambientali, così individuati:

- Provincia di Parma - Servizio Programmazione e pianificazione territoriale;
- Provincia di Reggio Emilia - Servizio Infrastrutture, Mobilità sostenibile, Patrimonio ed Edilizia;
- ARPAE sez. di Parma;
- AUSL Parma - Servizio igiene e sanità pubblica;
- Segretariato regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per l'Emilia-Romagna;
- Parco Fluviale Regionale del Taro (Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia - Occidentale);
- Comune di Collecchio;
- Comune di Fontevivo;
- Comune di Fontanellato;
- Comune di Felino;
- Comune di Langhirano;
- Comune di Lesignano Bagni;
- Comune di Mezzani;
- Comune di Montechiarugolo;
- Comune di Noceto;
- Comune di Sala Baganza;
- Comune di Sissa - Trecasali;
- Comune di Sorbolo;
- Comune di Torrile;
- Comune di Traversetolo;
- Comune di Gattatico;
- Comune di Sant'Ilario d'Enza;
- Regione Emilia-Romagna (Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale);
- Regione Emilia-Romagna - (Direzione generale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità - Pianificazione dei trasporti);

- Regione Emilia-Romagna - (Servizio Risanamento Atmosferico, Acustico, Elettromagnetico);

2.10. a tale riunione hanno partecipato: Regione Emilia - Romagna (Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, AUSL SISP di Parma e il Comune di Parma; gli esiti della riunione svolta e delle segnalazioni emerse nella consultazione, sono stati tenuti in considerazione nelle valutazioni di cui ai successivi punti; in particolare la AUSL SISP di Parma ha presentato gli esiti della elaborazione di una valutazione preliminare di impatto sanitario che ha preso in considerazione *"alcuni indicatori di salute per i quali esiste un'evidenza riconosciuta a livello internazionale di associazione con il particolato atmosferico fine (PM2.5) ossia: la mortalità naturale per tutte le cause, la mortalità per patologie cardiovascolari, l'incidenza del tumore al polmone e la speranza di vita guadagnata con la riduzione della mortalità generale"*.

2.11. le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del Comune di Parma, e sugli effetti e impatti ambientali ad essi conseguenti, previste dagli artt. 13 e 14 del D. Lgs 152/2006, sono state adeguatamente sviluppate nel processo di formazione del Piano, nonché durante la fase di deposito del piano;

3. DATO ATTO, INOLTRE, CHE:

3.1. a seguito delle procedure di deposito, pubblicità e partecipazione previste dalla fase di consultazione del Piano adottato, sono pervenute alla Regione Emilia-Romagna le seguenti **osservazioni** entro i termini (30.01.2017 primo giorno lavorativo dopo la scadenza):

N.	Protocollo RER	Data arrivo	Cittadini/Ente/ Associazione
1	2017/43356	30/01/17	Comune di Sant'Ilario d'Enza

3.2. oltre i termini del deposito sono pervenute le seguenti ulteriori osservazioni:

N.	Protocollo RER	Data arrivo	Cittadini/Ente/ Associazione
2	2017/55258	02/02/17	AUSL di Parma

3.3. il comune di Parma ha inviato una sintesi delle osservazioni ad esso pervenute e la proposta di controdeduzioni, con nota acquisita al P.G. 2017/99635 del 20/02/2017;

3.4. al Comune di Parma sono pervenute, entro i termini, le seguenti osservazioni:

N.	Protocollo	Data arrivo	Cittadini/Ente/ Associazione
3	-	-	Amici di Beppe grillo di Parma e provincia
4	-	-	FIAB-PARMA Bicinsieme
5	-	-	Caggiati Eugenio e altri
6	-	-	Nicola dall'Olio e altri
7	-	-	WWF-LEGAMBIENTE
8	-	-	CCV Mortara
9	-	-	CCV Lubiana
10	-	-	ASCOM
11	-	-	Fruttorti di Parma
12			CCV di Parma Centro
13	-	-	CCV Golese
14	-	-	CCV Lubiana
15	-	-	Effetto Parma
16	-	-	CCV Pablo
17	-	-	CCV Mortara
18	-	-	Anna Varoli

3.5. la sintesi delle osservazioni, pervenute alla Regione Emilia - Romagna e al Comune di Parma di carattere paesaggistico - ambientale, nonché quelle il cui accoglimento comporterebbe effetti sull'ambiente, sono sintetizzate nell'**Allegato A**, parte integrante della presente deliberazione;

3.6. dagli esiti della riunione svolta e dalle osservazioni pervenute alla Regione Emilia - Romagna e al Comune di Parma sono emerse, tra le altre, le seguenti considerazioni:

3.6.1. si ritengono condivisibili gli obiettivi del Piano in particolare si apprezza che nel Rapporto ambientale si ipotizzi una diminuzione media annua di 4-5 microgrammi

per PM10 aggiungendo gli effetti del PUMS a quelli già previsti dallo scenario di riferimento (definito sulla base degli interventi già decisi indipendentemente dal PUMS);

- 3.6.2. si apprezza la volontà sia di recepire le direttive e le prescrizioni del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR), ancora in fase di approvazione, sia di promuovere nuove azioni volte a ridurre l'impatto indotto sull'aria dal settore della mobilità, mediante la valutazione di scenari alternativi;
- 3.6.3. si apprezza che alla definizione del Piano abbia contribuito l'analisi e la valutazione di **scenari alternativi**;
- 3.6.4. si evidenzia che manca nel Rapporto Ambientale l'elaborazione degli esiti dei confronti tra gli scenari esaminati avendo riportato solo i dati di confronto tra l'alternativa zero (scenario di riferimento SR) e lo scenario scelto dal piano (SP2);
- 3.6.5. si ritiene fondamentale monitorare l'efficacia delle azioni del piano, anche mediante l'attivazione di tavoli di confronto o focus tematici, in coerenza con l'impostazione di formazione del Piano, ai quali garantire la ampia partecipazione dei cittadini e dei vari portatori d'interesse;
- 3.6.6. di particolare importanza sarà, nel monitoraggio del Piano, la verifica dell'entità degli investimenti sulle diverse azioni del piano, al fine di verificare la coerenza tra gli obiettivi del piano (ambiziosi) e gli strumenti messi in atto per il loro raggiungimento;
- 3.6.7. emerge, da diverse osservazioni, la richiesta di ridurre, sensibilmente, la realizzazione di nuove infrastrutture stradali, per privilegiare la promozione di nuovi sistemi di gestione del traffico, anche grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie, nonché la richiesta di: incentivazione di servizi di car sharing e car pooling, promozione della mobilità alternativa (ciclabile e pedonale) e aumento delle limitazioni dei movimenti e della velocità dei veicoli; si ritiene, pertanto, che nell'attuazione del PUMS debbano essere destinate significative risorse in particolare a:
 - ◆ al miglioramento del funzionamento del TPL (aumento delle frequenze, miglior accessibilità per i disabili, previsione di corse rapide, e miglioramento del "Pronto bus");
 - ◆ al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile, per renderla sempre più una infrastruttura, efficace e competitiva per il trasporto di persone (in particolare per tragitto casa- lavoro e casa - scuola), e sempre meno una pista per "passeggiate domenicali";

- ◆ alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;

4. CONSIDERATO CHE:

4.1. **il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 del Comune di Parma** è stato definito sulla base dell'analisi dei seguenti scenari:

- ✓ **"alternativa zero"** (Scenario di Riferimento - SR) - considera i soli interventi decisi indipendentemente dal PUMS e con copertura finanziaria);
- ✓ **Scenario di Piano 0** (SP0 - PAIR 2020) - considera: nessuna nuova infrastruttura stradale (se non quelle individuate in SR), l'assunzione delle azioni indicate nel Piano Aria Integrato Regionale 2020; in particolare:
 - ◆ incremento della qualità dei collegamenti TPL (preferenziazione lungo le radiali e i "viali");
 - ◆ sviluppo intensivo dei percorsi ciclabili (fino ad arrivare al valore di 1,5 metri lineari per abitante);
 - ◆ interventi di politiche di gestione della mobilità (car sharing, azioni di mobility manager di area, aziendale e scolastico, forte impulso alla mobilità elettrica);
 - ◆ sviluppo di misure di logistica urbana attraverso la messa in atto di strumenti di regolamentazione (accessi merci al centro) e modalità sostenibili (promozione della ciclo-logistica);
 - ◆ sviluppo di strumenti dell'information technology da implementare nell'ambito della protezione delle ZTL (varchi);
- ✓ **Scenario di Piano 1** (SP1)- Alternativa 1 "Business As Usual") - somma agli interventi dello SR quelli previsti negli strumenti di pianificazione sovraordinati e locali vigenti, ma che non dispongono né delle necessarie coperture finanziarie, né hanno completato l'iter di pianificazione-progettazione; in particolare i contenuti dello scenario, oltre alle infrastrutture, sono:
 - ◆ moderazione del traffico nei quartieri residenziali (ampio ricorso alle Zone 30 in periferia);
 - ◆ interventi sulla sosta nel centro storico (tariffe) e legate all'infrastrutturazione del nuovo
 - ◆ parcheggio scambiatore nord;
 - ◆ inserimento in ambito urbano di nuove fermate ferroviarie;
 - ◆ sviluppo delle piste ciclabili lungo gli itinerari non ancora completati del Biciplan 2009;
 - ◆ sviluppo della logistica legata all'aeroporto (nuova area cargo);

✓ **Scenario di Piano 2** (SP2 - Alternativa 2) - somma agli interventi e le misure dello Scenario SP0 - PAIR, gli interventi infrastrutturali dello Scenario SP1 che hanno superato le valutazioni tecniche ed economiche, gli interventi individuati dal percorso integrato di condivisione tra il PUMS ed il PSC in corso di aggiornamento ed elaborazione da parte dell'Amministrazione Comunale, le indicazioni emerse dal confronto con gli organi di pianificazione-programmazione sovraordinati, e in particolare considerando le prime indicazioni formulate in ambito regionale dall'aggiornamento del PRIT (in corso di elaborazione), in particolare, i contenuti dello scenario, oltre a quanto previsto nello Scenario di Riferimento, sono:

- ◆ inserimento di selezionate infrastrutture stradali (cfr. valutazione tecnica) e ampio ricorso a interventi di riqualificazione degli assi viari e dei nodi;
- ◆ esteso sviluppo di interventi di protezione del centro storico e dei quartieri residenziali dal traffico (estensione delle ZTL a tutto il centro, estensione delle Aree Pedonali al 20% del centro, ampio ricorso alle Zone 30 in periferia);
- ◆ interventi sulla sosta nel centro storico (tariffe, regolamentazione della sosta dei residenti, nuovo parcheggio interrato nella zona dello "Stradone") e legate alla riqualificazione e nuova realizzazione di parcheggi scambiatori;
- ◆ significativi investimenti sul trasporto pubblico (nuova fermata ferroviaria SPIP, estensione delle filovie, preferenziazione lungo le radiali e i "viali", miglioramento dell'accessibilità delle fermate, rinnovo parco/bus elettrici);
- ◆ sviluppo dei percorsi ciclabili (fino ad arrivare al valore di 1,5 metri lineari per abitante) e dei servizi alla ciclabilità;
- ◆ diffusi interventi di politiche di gestione della mobilità (car sharing, azioni di mobility manager di area, aziendale e scolastico);
- ◆ significativo impulso allo sviluppo della mobilità elettrica (pubblica e privata);
- ◆ sviluppo di misure di logistica affrontato sia attraverso la regolamentazione (accessi merci al centro), modalità sostenibili (promozione della ciclologistica) che lo sviluppo dei servizi di logistica nell'area dell'aeroporto (nuova area cargo);
- ◆ interventi di potenziamento della centrale della mobilità (sistema indirizzamento parcheggi, varchi ZTL);

4.2. il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 del Comune di Parma ha assunto lo Scenario di Piano 2 (SP2 -

Alternativa 2) - somma agli interventi e le misure dello Scenario SP0 - PAIR, gli interventi infrastrutturali dello Scenario SP1;

4.3. il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 del Comune di Parma assume gli obiettivi di seguito elencati, per il 2025:

Obiettivi generali di Piano (OGP)		Obiettivi specifici di Piano (OSP)		Politiche / Azioni (PA)	
1	MOBILITA' SOSTENIBILE Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, restituendo gli spazi pubblici urbani alla condivisione tra tutti gli utenti	1a	Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti e utenti del TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole)	7	Interventi di riqualificazione sulla rete viabilistica
				8	Interventi di messa in sicurezza della rete viabilistica in ambito urbano
				10	Interventi di messa in sicurezza sui nodi della rete viabilistica
		1b	Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto (piedi, bici, TPL) con particolare attenzione agli spostamenti interni alla città	13	Estensione delle aree pedonali
				17	Potenziamento e riqualificazione dei parcheggi scambiatori
				19	Revisione tariffe sosta su strada con specifica regolamentazione per i residenti
				22	Nuova fermata ferroviaria (SPIP)
				24	Estensione e adeguamento della rete del trasporto pubblico locale (TPL)
				28	Estensione e riqualificazione della rete ciclabile
				29	Realizzazione di infrastrutture puntuali per la ciclabilità (ponte ciclopedonale della Navetta)
		1c	Garantire accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato	2	Completamento dell'anello della tangenziale sul lato est
				3	Individuazione e convalida di nuove limitate connessioni viabilistiche
				6	Adeguamento della rete della viabilità territoriale
				9	Riqualificazione di nodi della rete viabilistica
				15	Riadattamento dei parcheggi in struttura nel centro storico (parcheggio interrato Ghiaia)
				16	Potenziamento dei parcheggi in struttura esterni al centro storico
				17	Potenziamento e riqualificazione dei parcheggi scambiatori

Obiettivi generali di Piano (OGP)		Obiettivi specifici di Piano (OSP)		Politiche / Azioni (PA)			
				18	Riorganizzazione della zona del casello autostradale		
				20	Potenziamento dei parcheggi a raso nei quartieri		
				23	Conferma del servizio ferroviario regionale (Salsomaggiore - Fidenza - Parma)		
				24	Estensione e adeguamento della rete del trasporto pubblico locale (TPL)		
				25	Nuovo collegamento di forza Stazione - Aeroporto - Fiera		
		1d	Incentivare i comportamenti corretti di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli (automobilisti/ciclisti/pedoni)	11	Iniziative per la sicurezza stradale	37	Infrastrutturazione di una centrale di monitoraggio del traffico e della mobilità
		1e	Ottimizzare e razionalizzare la mobilità delle merci in termini di orario di accesso e ottimizzazione dei carichi	34	Potenziamento delle infrastrutture per la logistica di rango territoriale (nuova area cargo aeroporto)	35	Interventi di logistica urbana (piazzole carico-scarico, ciclo-logistica)
				36	Revisione della regolamentazione degli accessi al centro storico per i veicoli commerciali	37	Infrastrutturazione di una centrale di monitoraggio del traffico e della mobilità
		2	EQUITA', SICUREZZA E INCLUSIONE SOCIALE Garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti	2a	Ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali (cfr. Visione Rischio Zero)	4	Individuazione e convalida di bypass di centri frazionali
						5	Revisione delle scelte infrastrutturali del PSC relative ai bypass dei centri frazionali
						7	Interventi di riqualificazione sulla rete viabilistica
						8	Interventi di messa in sicurezza della rete viabilistica in ambito urbano
10	Interventi di messa in sicurezza sui nodi della rete viabilistica						
11	Iniziative per la sicurezza stradale						
14	Estensione zone/strade 30 km/h						
2b	Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico			8	Interventi di messa in sicurezza della rete viabilistica in ambito urbano		

Obiettivi generali di Piano (OGP)		Obiettivi specifici di Piano (OSP)		Politiche / Azioni (PA)	
				10	Interventi di messa in sicurezza sui nodi della rete viabilistica
				26	Adeguamento dei mezzi e delle fermate del TPL per una maggiore accessibilità anche delle fasce deboli
		2c	Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione resa a residenti e utenti della città sull'offerta dei servizi di mobilità	32	Potenziamento delle azioni di mobility management
3	QUALITA' AMBIENTALE Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità	3a	Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti 'di area vasta' attribuibili al settore dei trasporti (PM ₁₀ , PM _{2.5} , NO ₂ e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al 'traffico di prossimità' (Black carbon)	12	Estensione delle zone a traffico limitato (ZTL) e revisione della regolamentazione
				13	Estensione delle aree pedonali
				23	Conferma del servizio ferroviario regionale (Salsomaggiore - Fidenza - Parma)
				24	Estensione e adeguamento della rete del trasporto pubblico locale (TPL)
				28	Estensione e riqualificazione della rete ciclabile
				31	Potenziamento del car sharing
				32	Potenziamento delle azioni di mobility management
				33	Incentivazione della mobilità a basso impatto
		3b	Migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione	5	Revisione delle scelte infrastrutturali del PSC relative ai bypass dei centri frazionali
				28	Estensione e riqualificazione della rete ciclabile
		3c	Ridurre i consumi energetici ed in particolare quelli di combustibili fossili (benzina/GPL/ gasolio/ecc.) impiegati dal settore dei trasporti	12	Estensione delle zone a traffico limitato (ZTL) e revisione della regolamentazione
				13	Estensione delle aree pedonali
				23	Conferma del servizio ferroviario regionale (Salsomaggiore - Fidenza - Parma)
				24	Estensione e adeguamento della rete del trasporto pubblico locale (TPL)
				28	Estensione e riqualificazione della rete ciclabile
				31	Potenziamento del car sharing

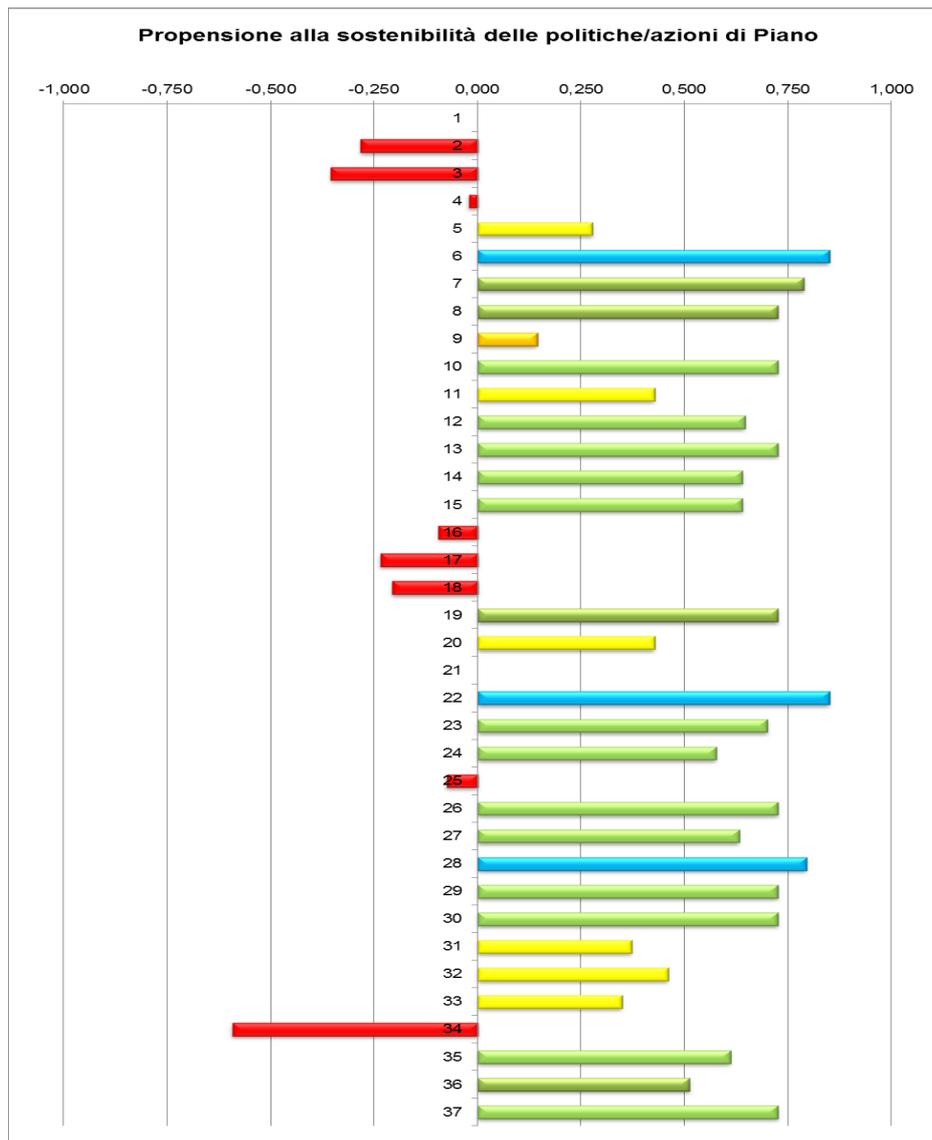
Obiettivi generali di Piano (OGP)	Obiettivi specifici di Piano (OSP)	Politiche / Azioni (PA)		
		32	Potenziamento delle azioni di mobility management	
		33	Incentivazione della mobilità a basso impatto	
	3d	Ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO ₂) derivanti dal settore dei trasporti	12	Estensione delle zone a traffico limitato (ZTL) e revisione della regolamentazione
			13	Estensione delle aree pedonali
			23	Conferma del servizio ferroviario regionale (Salsomaggiore - Fidenza - Parma)
			24	Estensione e adeguamento della rete del trasporto pubblico locale (TPL)
			28	Estensione e riqualificazione della rete ciclabile
			31	Potenziamento del car sharing
			32	Potenziamento delle azioni di mobility management
			33	Incentivazione della mobilità a basso impatto
	3e	Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili (scuole/presidi sanitari/residenti)	4	Individuazione e convalida di bypass di centri frazionali
			12	Estensione delle zone a traffico limitato (ZTL) e revisione della regolamentazione
			13	Estensione delle aree pedonali
			14	Estensione zone/strade 30 km/h
			21	Recepimento di interventi di adeguamento del sistema ferroviario
			36	Revisione della regolamentazione degli accessi al centro storico per i veicoli commerciali
	3f	Politiche di incentivazione mobilità elettrica/logistica merci	27	Miglioramento del servizio del TPL e inserimento nuovi mezzi anche elettrici
			33	Incentivazione della mobilità a basso impatto
			34	Potenziamento delle infrastrutture per la logistica di rango territoriale (nuova area cargo aeroporto)
			35	Interventi di logistica urbana (piazzole carico-scarico, ciclo-logistica)
		37	Infrastrutturazione di una centrale di monitoraggio del traffico e della mobilità	

Obiettivi generali di Piano (OGP)	Obiettivi specifici di Piano (OSP)		Politiche / Azioni (PA)	
4 INNOVAZIONE ED EFFICIENZA ECONOMICA Valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate	4a	Garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità	1	Recepimento di nuovi assi della viabilità territoriale
			3	Individuazione e convalida di nuove limitate connessioni viabilistiche
			19	Revisione tariffe sosta su strada con specifica regolamentazione per i residenti
			23	Conferma del servizio ferroviario regionale (Salsomaggiore - Fidenza - Parma)
	4b	Rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi ambientali, sociali e sanitari dei diversi modi di trasporto	19	Revisione tariffe sosta su strada con specifica regolamentazione per i residenti
			36	Revisione della regolamentazione degli accessi al centro storico per i veicoli commerciali
	4c	Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (distribuzione urbana delle merci)	34	Potenziamento delle infrastrutture per la logistica di rango territoriale (nuova area cargo aeroporto)
			35	Interventi di logistica urbana (piazzole carico-scarico, ciclo-logistica)
			36	Revisione della regolamentazione degli accessi al centro storico per i veicoli commerciali
			37	Infrastrutturazione di una centrale di monitoraggio del traffico e della mobilità
	4d	Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità, valorizzando forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici, di promozione dell'innovazione tecnologica e gestionale nell'ambito del settore	17	Potenziamento e riqualificazione dei parcheggi scambiatori
			30	Potenziamento dei servizi legati alla ciclabilità
			31	Potenziamento del car sharing
			32	Potenziamento delle azioni di mobility management
			33	Incentivazione della mobilità a basso impatto
			37	Infrastrutturazione di una centrale di monitoraggio del traffico e della mobilità
	4e	Sostenere le attività imprenditoriali di trasporto persone e merci con veicoli ciclo a pedalata assistita (biciclette elettriche/cyclo logistics)	35	Interventi di logistica urbana (piazzole carico-scarico, ciclo-logistica)

- 4.4. il PUMS **del Comune di Parma** prevede il controllo dello stato di attuazione del piano mediante monitoraggio basato sui indicatori attinenti i seguenti temi:
- domanda di mobilità;
 - offerta di trasporto per quanto riguarda la rete viaria;
 - offerta e domanda per quanto riguarda il trasporto pubblico e la ciclabilità;
 - ambiente;
 - socialità e incidentalità;
- 4.5. **il Rapporto ambientale del PUMS del Comune di Parma** utilizza l'impostazione metodologica della ValSAT del PSC del Comune di Parma e, relativamente al tema della mobilità, ne costituisce una specifica tematica;
- 4.6. **il Rapporto ambientale** ha posto a confronto lo scenario di piano (SP2) con lo scenario di riferimento (SR) sulla base dei seguenti indicatori assunti dal piano:
- numero di spostamenti - domanda di mobilità;
 - ripartizione modale;
 - percorrenze totali;
 - tempi di percorrenza;
 - velocità media dei viaggi;
 - emissioni d CO₂;
 - emissioni di Particolato;
 - emissioni d VOC;
 - emissioni di CO;
 - emissioni di NOx;
- 4.7. il confronto tra gli scenari ha evidenziato le migliori performance attese dallo scenario assunto dal PUMS (SP2);
- 4.8. **nel Rapporto ambientale del PUMS** è stata valutata sia la coerenza interna sia la coerenza esterna; in particolare in riferimento a quest'ultima, si segnala che il PUMS ha recepito le previsioni contenute negli strumenti di settore sovraordinati (PRIT E PTCP), ma ne ha definito la priorità, stabilendo ad esempio, che *"la Via Emilia Bis, pur inserita nella cartografia del Piano per il doveroso recepimento della pianificazione sovraordinata (PRIT e PTCP), tuttavia è valutata dal presente PUMS come opera non strategica per l'Amministrazione comunale e, come tale, non vedrà l'attuazione nel prossimo decennio (periodo di validità del Piano)"*;
- 4.9. la metodica utilizzata nel Rapporto ambientale per la valutazione degli effetti di ogni politica/azione di Piano sugli obiettivi di sostenibilità è basata, coerentemente con la metodologia valutativa della Val.S.A.T. del PSC di Parma, sulla caratterizzazione degli attributi degli impatti e delle politiche/azioni stesse, con la finalità di descrivere tutti gli

aspetti che possono influenzare la complessiva sostenibilità del Piano;

- 4.10. dalla valutazione quantitativa di sostenibilità delle Politiche/azioni di Piano con gli obiettivi specifici di sostenibilità emerge, secondo quanto riportato nel Rapporto ambientale, che il PUMS presenta *"anche senza l'applicazione di misure di mitigazione per le azioni maggiormente impattanti, condizioni di piena sostenibilità"* si evidenzia, quindi, *"un ottimo equilibrio tra azioni che possono determinare fattori di pressioni, che inevitabilmente determinano impatti significativi sul sistema ambientale e territoriale comunale, ed azioni di riqualificazione e miglioramento del sistema infrastrutturale e di potenziamento e miglioramento dei servizi legati alla mobilità, in grado di controbilanciare efficacemente gli impatti negativi attesi"*;
- 4.11. in particolare, secondo quanto riportato nel Rapporto ambientale, *"delle 35 politiche/azioni di Piano valutate 4 presentano una ottima propensione alla sostenibilità, 15 una buona propensione alla sostenibilità, 6 una discreta propensione alla sostenibilità, 2 una sufficiente propensione, mentre 8 politiche/azioni risultano classificate come non pienamente sostenibili, ovvero tali da determinare impatti ambientali e territoriali comunque significativi"*, come evidenziato nel grafico di seguito riportato:



4.12. nel Rapporto ambientale sono state verificate, con la metodologia esplicitata nel capitolo 4.2.1. del Rapporto ambientale, le previsioni del PUMS nell'ambito dei complessivi effetti indotti dalle previsioni del Piano Strutturale Comunale (PSC) vigente del Comune di Parma, ed è stato evidenziato sia dove il PUMS comporti un miglioramento dello stato delle componenti, come ad esempio per la mobilità e l'aria (sia in termini di punteggio di effetto, sia in termini di propensione alla sostenibilità) sia dove il Piano comporti un effetto negativo, come ad esempio sul suolo e sul paesaggio, come esplicitato nella tabella sottostante;

Componente ambientale	PSC vigente		PUMS 2015-2025		PSC vigente + PUMS 2015-2025	
	Punteggio di effetto	Propensione sostenibilità	Punteggio di effetto	Propensione sostenibilità	Punteggio di effetto	Propensione sostenibilità
1. Aria	+ 25,70	+ 0,050	+ 59,74	+ 0,517	+ 85,44	+ 0,135
2. Rumore	+ 84,63	+ 0,519	+ 11,60	+ 0,853	+ 96,23	+ 0,544
3. Risorse idriche	+ 249,17	+ 0,691	0,00	0,000	+ 249,17	+ 0,691
4. Suolo e sottosuolo	+ 27,71	+ 0,053	- 31,33	- 0,329	- 3,62	- 0,006
5. Paesaggio, ecosistemi...	+ 258,86	+ 0,568	- 8,20	- 0,241	+ 250,66	+ 0,512
6. Consumi e rifiuti	+ 68,54	+ 0,214	- 2,60	- 0,382	+ 65,94	+ 0,202
7. Energia ed effetto serra	+ 67,30	+ 0,242	0,00	0,000	+ 67,30	+ 0,220
8. Mobilità	+ 160,73	+ 0,503	+ 305,23	+ 0,701	+ 465,96	+ 0,617
9. Modelli insediativi, struttura urbana...	+ 267,96	+ 0,646	+ 92,80	+ 0,650	+ 360,76	+ 0,647
10. Turismo	+ 9,99	+ 0,735	+ 5,80	+ 0,853	+ 15,79	+ 0,774
11. Industria	+ 172,98	+ 0,727	+ 18,80	+ 0,691	+ 191,78	+ 0,723
12. Agricoltura	+ 84,38	+ 0,517	0,00	0,000	+ 84,38	+ 0,517
13. Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti	+ 27,75	+ 0,510	0,00	0,000	+ 27,75	+ 0,510
14. Salute pubblica, monitoraggio e prevenzione	+ 16,02	+ 0,589	+ 11,31	+ 0,554	+ 27,33	+ 0,574

4.13. nel Rapporto ambientale è stata effettuata la verifica di coerenza con il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020), adottato con DGR n.1180/2014 (art.8, comma 1 e art.20 comma 2 delle NTA) che prevede che *"la valutazione ambientale strategica dei piani e programmi, generali e di settore operanti nella Regione Emilia-Romagna di cui al Titolo II, della Parte seconda del D.Lgs. n.152/2006 non può concludersi con esito positivo se le misure contenute in tali piani o programmi determinino un peggioramento della qualità dell'aria"*; a tal fine, l'art. 20, comma 4, delle NTA prevede che *"il proponente [...] del piano sottoposto alle procedure di cui ai commi 1 e 2, ha l'obbligo di presentare una relazione relativa alle conseguenze in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del piano"*;

- 4.14. all'interno del Rapporto ambientale è stata effettuata la relazione *"relativa alle conseguenze in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del piano"* e le conclusioni di tale relazione riportano che, *"nell'area vasta di Parma, le emissioni di Polveri totali e di NOx dello stato di fatto, dello Scenario di Riferimento (SR) e dello Scenario di Piano (SP2) sia in termini assoluti, sia come differenziali rispetto allo stato di fatto, sull'orizzonte temporale di Piano, ovvero con riferimento all'anno 2025 ... In particolare, l'applicazione delle misure previste dal presente PUMS (Scenario di Piano - SP2) determina, rispetto allo Stato di fatto, una riduzione delle emissioni di Polveri totali (e quindi di PM10) del 37% e di NOx del 44%, ma anche del 13% per le Polveri totali (e quindi di PM10) e del 12% per l'NOx rispetto allo Scenario di Riferimento"*;
- 4.15. il monitoraggio ambientale del **PUMS del Comune di Parma** è integrato con il monitoraggio del Piano; all'interno del Rapporto ambientale è indicata la necessità di prevedere una procedura di controllo, nonché la necessità di attivare un "Tavolo di controllo" nella fase di attuazione del Piano;

5. VALUTATO CHE:

- 5.1. il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 del Comune di Parma e relativo Rapporto Ambientale andrà aggiornato, tenendo conto degli esiti degli incontri e delle osservazioni pervenute;
- 5.2. il processo di formazione del Piano si è avvalso di forme di partecipazione e coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse aggiuntivi rispetto a quanto previsto dalla normativa vigente (sondaggi e Focus tematici);
- 5.3. è stata analizzata la coerenza tra il PUMS e i piani sovraordinati e di settore interferiti; in particolare è stata esaminata la coerenza con il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR), in fase di approvazione (con DGR n. 2314 del 21/12/2016 la Regione ha presentato all'Assemblea Legislativa la proposta di decisione sulle osservazioni pervenute e di approvazione del Piano);
- 5.4. all'interno del Rapporto ambientale è stata effettuata la relazione, prevista dalle NTA Piano Aria Integrato Regionale *"relativa alle conseguenze in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del piano"* e le conclusioni di tale relazione riportano che, *"l'applicazione delle misure previste dal presente PUMS (Scenario di Piano - SP2) determina, rispetto allo Stato di fatto, una riduzione delle emissioni di Polveri totali (e quindi di PM10) del 37% e di NOx del 44%, ma anche del 13% per le Polveri totali (e quindi*

di PM10) e del 12% per l'NOx rispetto allo Scenario di Riferimento";

- 5.5. nel Rapporto ambientale sono state evidenziate sia i punti di forza, derivanti dall'attuazione del PUMS, come ad esempio i miglioramenti attesi della mobilità e della qualità dell'aria, sia le potenziali criticità, come ad esempio gli effetti potenzialmente negativi sul consumo di suolo e sul paesaggio;
- 5.6. il PUMS del Comune di Parma ha assunto, tra gli scenari analizzati lo Scenario di Piano 2 (SP2 - Alternativa 2);
- 5.7. si ritengono condivisibili gli obiettivi del Piano, in particolare si apprezza che nel Rapporto ambientale si ipotizzi una diminuzione media annua di 4-5 microgrammi per PM10;
- 5.8. il contributo fornito dalla AUSL di Parma (Osservazione n. 2) in merito alla valutazione preliminare di impatto sanitario ha evidenziato che "Per quanto riguarda la previsione a 10 anni della riduzione del numero di decessi attesi, attribuibile alla messa in opera del PUMS, per la Mortalità Generale si possono stimare 41 morti evitabili per una riduzione prevista di 3,2 µg/m³ di PM2.5. Per le cause cardiovascolari, la riduzione di decessi ipotizzata rappresenta circa la metà delle morti evitabili (21 su 41). Per quanto riguarda l'incidenza del tumore al polmone la riduzione attesa, nell'arco dei 10 anni di applicazione del PUMS, è di 4 casi tra tutti i residenti del comune di Parma. Infine è stato calcolato che, nell'arco di 10 anni, si avrà un guadagno di 2 mesi circa nell'aspettativa di vita alla nascita, dovuta alla riduzione del PM2.5 prevista dal piano" ed, inoltre, nel medesimo documento si afferma che "i risultati di questa preliminare Valutazione di Impatto sulla Salute degli effetti del PUMS di Parma sono in linea con analoghe valutazioni riportate nella relazione del Piano Aria Integrato Regionale 2020 (PAIR2020) dell'Emilia-Romagna";
- 5.9. manca nel Rapporto Ambientale l'elaborazione degli esiti completi dei confronti tra gli scenari esaminati, avendo riportato solo i dati di confronto tra l'alternativa zero (scenario di riferimento SR) e lo scenario scelto dal piano (SP2);
- 5.10. all'interno del Rapporto ambientale è indicata la necessità di prevedere una procedura di controllo del PUMS in fase di attuazione (monitoraggio), nonché la necessità di attivare un "Tavolo di controllo" nella fase di attuazione del Piano; di particolare importanza sarà, nel monitoraggio del Piano, la verifica dell'entità degli investimenti sulle diverse azioni del piano, al fine di verificare la coerenza tra gli obiettivi del piano, (ambiziosi) e gli strumenti messi in atto per il loro raggiungimento;
- 5.11. si ritiene che, nell'attuazione del PUMS debbano essere destinate significative risorse in particolare a:

- ✓ al miglioramento del funzionamento del TPL (aumento delle frequenze, miglior accessibilità per i disabili, previsione di corse rapide, e miglioramento del "Pronto bus");
- ✓ al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile, per renderla sempre più una infrastruttura, efficace e competitiva per il trasporto di persone (in particolare per tragitto casa- lavoro e casa - scuola), e sempre meno una pista per "passeggiate domenicali";
- ✓ alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;

6. VALUTATO INOLTRE CHE:

7. relativamente alla procedura di Valutazione di Incidenza della Proposta del **"Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 (PUMS) del Comune di Parma"** che, ai sensi del D.Lgs n. 152/06, deve essere ricompresa all'interno dell'iter procedurale della Valutazione ambientale del piano (VAS), si fa presente quanto segue;
8. la Regione Emilia-Romagna, con nota del Responsabile del Servizio Parchi e Risorse Forestali NP n.3505 del 21 febbraio 2017, ha espresso la Valutazione di Incidenza del PUMS basata sulla considerazione che gli interventi previsti *"non incidono in maniera significativa sui Siti Natura 200 in questione e risultano, quindi, compatibili con la corretta gestione dei siti della rete Natura 2000 a condizione che siano prese in considerazione le possibili interazioni delle politiche/azioni del PUMS con i siti SIC-ZPS in esame, e che tutti gli interventi conseguenti alle azioni del piano che potrebbero avere una possibile interferenza con i siti Natura 200 in oggetto siano sottoposti a successive valutazioni di incidenza dagli enti competenti"*; tale Valutazione costituisce parte integrante del presente Parere motivato (Allegato n.1);

9. CONSIDERATO CHE:

- 9.1. l'attuazione dell'Accordo di Parigi obbliga a una svolta delle politiche climatiche, a tutti i livelli; pertanto cresce la consapevolezza del maggiore impegno richiesto dal nuovo obiettivo dell'Accordo, per stare ben al di sotto dei 2°C, facendo sforzi verso 1,5° rispetto all'epoca preindustriale; il raggiungimento di tale obiettivo è impossibile se non si riduce la dipendenza dai combustibili fossili; pertanto si ritiene debbano essere messe in atto prioritariamente tutte le azioni del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 del Comune di Parma** che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;

9.2. si ritiene utile, in seguito alle osservazioni pervenute e alle valutazioni effettuate fornire le seguenti raccomandazioni:

1. sia necessario, definire nel Piano di Monitoraggio, le risorse dedicate al monitoraggio stesso, gli step intermedi di verifica, nonché il protocollo d'intervento nel caso in cui non si raggiungano gli obiettivi prefissati;
2. agli indicatori di monitoraggio ambientali individuati nel PUMS del Comune di Parma vanno associate le azioni adottate, al fine di verificare, nel tempo prefissato, il raggiungimento degli obiettivi del piano;
3. si ritiene che, nell'attuazione del PUMS debbano essere destinate significative risorse in particolare a:
 - al miglioramento del funzionamento del TPL (aumento delle frequenze, miglior accessibilità per i disabili, previsione di corse rapide, e miglioramento del "Pronto bus");
 - al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile, per renderla sempre più una infrastruttura efficace e competitiva per il trasporto di persone (in particolare per tragitto casa- lavoro e casa - scuola) e sempre meno una pista per "passeggiate domenicali";
 - alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;
4. appare utile, come richiesto in diverse osservazioni e, come indicato nel Rapporto ambientale, attivare forme di partecipazione (come ad es. il "Tavolo di controllo") in coerenza con quelle promosse per la formazione del piano, al fine di coinvolgere attivamente la cittadinanza e i vari portatori d'interesse nell'attuazione del Piano, che si pone obiettivi ambiziosi;

Tutto ciò premesso, dato atto, considerato, valutato e ritenuto;

su proposta dell'Assessore alla difesa del suolo e della costa, protezione civile e politiche ambientali e della montagna

a voti unanimi e palesi

d e l i b e r a

- a) di dare atto che la valutazione ambientale del Piano in oggetto, di cui al D.Lgs n. 152/2006, è svolta ai sensi dell'art.

2, comma 2 della L.R. n. 9/2008, nonché ai sensi dell'art.15, comma 1, della L.R. 13/2015 "Riforma del sistema di governo regionale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, Comuni e loro Unioni";

b) di esprimere il PARERE MOTIVATO di VAS, di cui all'art. 15 del D.Lgs n. 152/2006, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 (PUMS) del Comune di Parma, adottato dal Consiglio comunale con deliberazione n. 88, del 8 novembre 2016, con le raccomandazioni di seguito elencate:

- 1) definire nel Piano di Monitoraggio, le risorse dedicate al monitoraggio stesso, gli step intermedi di verifica, nonché il protocollo d'intervento nel caso in cui non si raggiungano gli obiettivi prefissati;
- 2) associare agli indicatori di monitoraggio ambientali individuati nel PUMS del Comune di Parma le azioni adottate, al fine di verificare, nel tempo prefissato, il raggiungimento degli obiettivi del piano;
- 3) nell'attuazione del PUMS dovrebbero essere destinate significative risorse in particolare a:
 - al miglioramento del funzionamento del TPL (aumento delle frequenze, miglior accessibilità per i disabili, previsione di corse rapide, e miglioramento del "Pronto bus");
 - al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile, per renderla sempre più una infrastruttura efficace e competitiva per il trasporto di persone (in particolare per tragitto casa- lavoro e casa - scuola) e sempre meno una pista per "passeggiate domenicali";
 - alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;
- 4) appare utile, come richiesto in diverse osservazioni e, come indicato nel Rapporto ambientale, attivare forme di partecipazione (come ad es. il "Tavolo di controllo") in coerenza con quelle promosse per la formazione del piano, al fine di coinvolgere attivamente la cittadinanza e i vari portatori d'interesse nell'attuazione del Piano, che si pone obiettivi ambiziosi;

c) di dare atto della Valutazione di Incidenza, espressa dal Responsabile del Servizio Parchi e Risorse Forestali con nota NP n.3505 del 21 febbraio 2017, ad esito positivo e le cui conclusioni sono condivise e fatte proprie; che costituisce l'Allegato n.1, parte integrante della presente deliberazione;

d) di trasmettere, ai sensi dell'art. 16, del D. Lgs 152/06 come modificato dal D. Lgs 4/08, copia della presente deliberazione al Comune di Parma; al riguardo si ricorda che, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs 152/06 come modificato dal D. Lgs 4/08,

si dovrà provvedere a rendere pubblica la decisione finale in merito all'approvazione del Piano, nonché il parere motivato, la Dichiarazione di sintesi e le misure adottate in merito al monitoraggio;

- e) di informare che è possibile prendere visione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 (PUMS) del Comune di Parma e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria presso la Regione Emilia - Romagna, Via della Fiera 8, Bologna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale;
- f) di pubblicare in estratto la presente determinazione nel Bollettino ufficiale della Regione Emilia - Romagna;
- g) di rendere pubblico attraverso la pubblicazione sul proprio sito Web, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs 152/06 come modificato dal D. Lgs 4/08 la presente determinazione.

— . — . —

ALLEGATO A

SINTESI DELLE OSSERVAZIONI, DI CARATTERE PAESAGGISTICO - AMBIENTALE, NONCHÉ QUELLE IL CUI ACCOGLIMENTO COMPORTEREBBE EFFETTI SULL'AMBIENTE, AL "PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE 2015-2025 (PUMS) - ADOTTATO CON DELIBERAZIONE N. 88, DEL 8 NOVEMBRE 2016, DEL CONSIGLIO COMUNALE DEL COMUNE DI PARMA

Argomento	Ente/Soggetto Osservazioni	Contenuto
	(OSS.10); (OSS. 15);	Si richiede di potenziare i parcheggi a raso nell'area urbana
	(OSS.7); (OSS. 11); (OSS. 14);	Si richiede di inserire nel PUMS la rimozione o declassificazione dei parcheggi non utilizzati, e porsi l'obiettivo della riduzione dei parcheggi;
	(OSS.1);	Si richiede sia inserita nel PUMS la previsione della "via Emilia bis" tra la tangenziale di Parma e S.Ilario d'Enza, già prevista nel PTCP;
	(OSS.3);	Eliminare la previsione della bretella per chiudere l'anello della tangenziale;
	(OSS.5);	Eliminare la previsione del Bypass B07 - Curva dell'Antognano
	(OSS.6); (OSS.7);	Eliminare la previsione del nuovo asse viario V05 e del Bypass B06
	(OSS.6);	Si richiede il completamento di Via Lagazzi in frazione di San Prospero
	(OSS.6);	Si richiede la previsione di una nuova uscita su tangenziale nord, (tra Via Mantova e Via Emilia est)
	(OSS.6); (OSS.7);	Eliminare la previsione della Connessione C10 Vigatto
	(OSS.6); (OSS.7); (OSS. 9); (OSS. 11); (OSS. 14);	Eliminare la previsione del Bypass B05 Viarolo
	(OSS.6); (OSS.7);	Eliminare la previsione della Connessione C02 (Vallanza - SP Cremonese)
	(OSS.6); (OSS.7);	Eliminare la previsione della Connessione C06 (Variante Strada Puppiola)
	(OSS.6);	inserire il tracciato del raddoppio della linea ferroviaria pontremolese nel tratto urbano
	(OSS.6);	Inserire nuova stazione sulla linea ferroviaria ad Alta Velocità

	(OSS.6);	Prevedere un servizio di treni metropolitani di bacino a frequenze cadenzate sull'asse parma - Fornovo - Borgo Taro
	(OSS.7);	Eliminare la previsione del parcheggio in prossimità dello stradone
	(OSS.7)	Eliminare la previsione del collegamento Stazione-Aeroporto-Fiera
	(OSS.10)	Si richiede un collegamento ferroviario veloce con la stazione Medio Padana
	(OSS. 15);	l'accessibilità all'area produttiva di via Strasburgo risulta inadeguata
	(OSS. 16);	Si propongono miglioramenti della viabilità locale del quartiere Pablo
Trasporto pubblico	(OSS.3); (OSS.6); (OSS. 8); (OSS.9); (OSS. 13); (OSS. 15); (OSS. 17);	Si richiede il potenziamento del TPL, con aumento della frequenza, e prolungamento delle tratte, miglioramento della qualità del servizio e dell'accessibilità
	(OSS.6); (OSS.3)	Privilegiare il filobus anziché l'autobus; Prevedere corse rapide con poche fermate, ad esempio nel collegamento con il Campus
	(OSS.6); (OSS.7); (OSS. 15);	Prolungare la fascia oraria di servizio sino alle 21.00 e rafforzare i servizi di chiamata "Pronto bus"
	(OSS.3); (OSS.9)	Si richiede di ridurre le tariffe dei mezzi pubblici; e di rendere competitivo l'utilizzo del mezzo pubblico rispetto all'uso dell'auto, anche con il documento unico di viaggio
	(OSS.3); (OSS. 15); (OSS. 17);	Si rendano operative le disposizioni normative in merito all'accesso da parte dei diversamente abili;
	(OSS.7)	Si ritiene ottimistica la previsione di incremento di velocità dei mezzi pubblici dagli attuali 10,6 km/h a 11,7 km/h previsti nello scenario di piano
	(OSS.7)	Si richiede che il tracciato delle nuove linee filoviarie si basi sull'analisi di tracciati alternativi
	(OSS.4);	Facilitare la intermobilità tra autobus che portano bici e i treni
	(OSS.6);	Prevedere l'installazione di pensiline fotovoltaiche e postazioni di ricarica elettrica nei parcheggi scambiatori
	Mobilità elettrica e mobilità condivisa	(OSS.7);
(OSS.7);		Si esprimono dubbi sulla necessità di introdurre un secondo sistema di bus elettrici
(OSS.6); (OSS.7);		Incrementare l'obiettivo per le postazioni dei veicoli elettrici
Aree pedonali Piste ciclabili	(OSS.1); (OSS.3); (OSS. 4);	Si propone di estendere e completare la rete ciclabile, in particolare per servire le scuole, di curarne la

Limitazioni al traffico	(OSS.6); (OSS. 8); (OSS. 9); (OSS. 12); (OSS. 13); (OSS. 15);	manutenzione, di renderle adeguate (sottraendo spazio alla strada e non ai marciapiedi), sicure e di monitorarne l'utilizzo;
	(OSS.4);	Si richiedono incentivi per il bike to work e bike to school
	(OSS.4);	Si richiede di spostare le piste ciclabili dai marciapiedi alla strada;
	(OSS.4); (OSS. 15);	Si richiede il potenziamento dei depositi di biciclette custoditi, in particolare presso ospedali e scuole; e la loro la pianificazione nei parcheggi scambiatori;
	(OSS.4); (OSS.7); (OSS. 8); (OSS. 9); (OSS. 11); (OSS. 14); (OSS. 15);	Si richiede siano valutati nuovi punti di bike sharing,
	(OSS.4);	Si richiede la previsione di una nuova "autostrada ciclistica" che colleghi la stazione al Campus universitario sull'asse Lungo la Parma;
	(OSS.4); (OSS.8); (OSS. 18);	Si richiede l'incremento delle aree dei limiti dei 30 km/h;
	(OSS.10)	Si contesta l'estensione della ZTL a tutto il centro storico e la sua estensione nella zona Oltretorrente, considerando che è già stato raggiunto il 20% di superficie pedonalizzata
Partecipazione	(OSS.3);	Si richiede un coinvolgimento più diretto dei cittadini alle scelte del piano
Coerenza con la pianificazione	(OSS.7);	Si ritengono insufficienti gli obiettivi del PUMS, per concorrere alla riduzione delle emissioni in atmosfera, rispetto a quanto previsto dal PAES comunale
	(OSS. 9); (OSS. 11); (OSS. 14);	Il PUMS non è coerente con gli obiettivi del Piano Aria Integrato regionale (PAIR) e non pare sufficiente a contrastare l'inquinamento atmosferico
	(OSS.2);	Si stima positivamente l'effetto del PUMS sulla salute, in seguito alla prevista riduzione di 3,2 µg/m ₃ di PM _{2.5}
Varie	(OSS.7);	Si ritiene poco credibile il risultato atteso dall'attuazione del PUMS della riduzione dal 58% al 50 % degli spostamenti in auto e l'incremento di quelli su PTL dal 18% al 24%
	(OSS. 17);	si chiede di estendere ad altre scuole l'esperienza positiva del polo scolastico "Maria Luigia" sugli spostamenti casa-lavoro
	(OSS.7);	Estendere la validità del biglietto dei bus al collegamento ferroviario con Parma
	(OSS. 9); (OSS. 14);	Si richiede la riqualificazione e la messa in sicurezza di diversi incroci e tratti viari percorsi dalle automobili a velocità elevate
	(OSS. 9);	Si richiede l'installazione di dissuasori nei tratti di strada percorsi dalle automobili a velocità elevate
	(OSS.7);	Si evidenzia il fatto, nel PUMS, gli investimenti per la rete viaria e la sosta superano quelli per il trasporto pubblico
	(OSS.10)	Si evidenzia che nel piano investimenti del Comune di Parma nel periodo 2015-2017 non sono previsti investimenti nel settore del trasporto pubblico
	(OSS.10)	Si ritiene che i dati di riferimento per le valutazioni (2008-2013) siano superati e troppo "vecchi"
	(OSS.10)	Non si concorda con l'azione, prevista anche dal PAIR di vietare l'accesso ai veicoli commerciali Diesel euro 3
	(OSS. 8); (OSS. 17);	Si richiede l'installazione di barriere fono assorbenti a protezione del rumore proveniente dalla tangenziale
Monitoraggio	(OSS.7);	Si ritiene necessario monitorare le reti di trasporto attraverso un modello in grado di simulare il traffico sia in città sia in nell'area vasta

(oss.10)	Si richiede un attento monitoraggio delle azioni del PUMS in un adeguato periodo di tempo per verificarne la ricaduta positiva
----------	--



SERVIZIO AREE PROTETTE FORESTE

E SVILUPPO DELLA MONTAGNA

IL RESPONSABILE

ENZO VALBONESI

	TIPO	ANNO	NUMERO
REG.	/	/	/
DEL.	/	/	/

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Servizio Valutazione Impatto
e Promozione Sostenibilità Ambientale

OGGETTO: Piano urbano della Mobilità sostenibile del Comune di Parma 2015-2025 - Valutazione di Incidenza.

In riferimento alla Vs. richiesta relativa alla Valutazione di incidenza del Piano in oggetto, che interessa in maniera indiretta i siti di rete Natura 2000 presenti all'interno del territorio comunale di Parma:

- SIC-ZPS IT4020021 "Medio Taro";
- SIC-ZPS IT4020017 "Aree delle risorgive di Viarolo, bacini di Torrile, fascia golenale del Po";
- SIC-ZPS IT4030023 "Fontanili di Gattatico e fiume Enza".

Ø Visti:

- le Direttive 2009/147/CE, che sostituisce la Direttiva 79/409/CEE "Uccelli - Conservazione degli uccelli selvatici", e 92/43/CEE "Habitat - Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche" con le quali si prevede che, al fine di tutelare le specie animali e vegetali, nonché gli habitat, indicati negli Allegati I e II, gli Stati membri classifichino in particolare come SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e come ZPS (Zone di Protezione Speciale) i territori più idonei al fine di costituire una rete ecologica europea, definita "Rete Natura 2000";
- il DPR 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della Direttiva n. 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche", successivamente modificato dal DPR 12 marzo 2003, n. 120, con i quali, unitamente alla legge n. 157/92, si dà applicazione in Italia alle suddette direttive comunitarie;
- la Legge Regionale 14 aprile 2004, n. 7 "Disposizioni in materia ambientale" che al Capo I, artt. 1-9, definisce i ruoli dei diversi enti nell'ambito di applicazione della Direttiva comunitaria n. 92/43/CEE, nonché gli strumenti e le procedure per la gestione dei siti della rete Natura 2000;
- la Legge Regionale 17 febbraio 2005, n. 6 "Disciplina della formazione e della gestione del sistema regionale delle Aree naturali protette e dei siti della Rete Natura 2000" e ss.mm.ii.;

Viale della Fiera, 8
40127 Bologna

tel 051.527.6080 / 527.6094
fax 051.527.6957

E-mail: segrprn@regione.emilia-romagna.it
PEC: segrprn@postacert.regione.emilia-romagna.it
www.regione.emilia-romagna.it

	INDICE	LIV. 1	LIV. 2	LIV. 3	LIV. 4	LIV. 5	ANNO	NUM	SUB
a uso interno: DP/	Classif. 1279	550	160	40	20		Fasc. 2007	5	

- la Legge Regionale 31 luglio 2006, n. 15 *“Disposizioni per la tutela della fauna minore in Emilia-Romagna”*;
- la Legge Regionale 6 marzo 2007, n. 4 *“Adeguamenti normativi in materia ambientale. Modifiche a Leggi regionali”* (artt. 34 e 35);
- la Legge Regionale 23 dicembre 2011, n. 24 *“Riorganizzazione del sistema regionale delle aree protette e dei siti della rete Natura 2000 e istituzione del Parco regionale dello Stirone e del Piacenziano”*;
- la Legge Regionale n. 13 del 30 luglio 2015 *“Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su Città metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni”*;
- la Legge Regionale 29 dicembre 2015, n. 22 *“Disposizioni collegate alla legge regionale di stabilità per il 2016”*;
- la Legge Regionale 20 maggio 2016, n. 9 *“Legge comunitaria regionale per il 2016”*;

Viste, inoltre, le Deliberazioni della Giunta regionale:

- n. 1191/2007 *“Approvazione direttiva contenente i criteri di indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS, nonché le linee guida per l'effettuazione della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 2, comma 2, della L.R. 7/04”* con la quale si definiscono le procedure amministrative per la proposta di aggiornamento dei siti esistenti e per l'individuazione di nuovi siti e, contestualmente, si definiscono i due livelli delle misure di conservazione; quello generale, di competenza regionale, e quello specifico, di competenza degli Enti gestori dei siti Natura 2000;
- n. 893/2012 con la quale è stato aggiornato l'elenco complessivo dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) presenti nella Regione Emilia-Romagna, ai sensi delle Direttive CEE *“Uccelli”* e *“Habitat”*;
- n. 1419/2013 *“Misure Generali di Conservazione dei siti Natura 2000 (SIC e ZPS) - Recepimento DM n. 184/07 “Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)”*;
- n. 742/2016 *“Approvazione delle Misure Specifiche di Conservazione e/o dei Piani di Gestione dei Siti Natura 2000 della Regione Emilia-Romagna”*;
- la documentazione tecnica pervenuta;

Espletata la procedura di pre-Valutazione di Incidenza, si comunica l'esito positivo della pre-Valutazione di Incidenza, in quanto gli interventi previsti non incidono in maniera significativa sui Siti Natura 2000 in questione e risultano, quindi, compatibili con la corretta gestione dei siti della Rete Natura 2000 a condizione che:

- siano prese in considerazione le possibili interazioni delle politiche/azioni del PUMS con i siti SIC-ZPS in esame. e che tutti gli interventi conseguenti alle azioni del piano che potrebbero avere una possibile interferenza con i siti Natura 2000 in oggetto siano sottoposti a successive valutazioni di incidenza dagli enti competenti.

Cordiali saluti.

Il Responsabile del Servizio
Dott. Enzo Valbonesi

FB/pb

RER_VIPSA_Piano-Mobilita-Parma.pdf

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2017/287

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 239 del 06/03/2017

Seduta Num. 9

OMISSIS

L'assessore Segretario

Costi Palma

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi