



Relazione di armonizzazione

Comune di Parma

Comune di	Parma
Regione	Emilia Romagna
Popolazione	195.687
Superficie	260,77 Km ^q

The content of this presentation reflects only the author's view and the Executive Agency for Small and Medium-sized Enterprises (EASME) is not responsible for any use that may be made of the information it contains.

SIMPLA has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 695955



Introduzione

Il Comune di Parma presenta la propria candidatura a beneficiare delle attività del progetto SIMPLA nel maggio 2017, nominando come rappresentanti l'architetto Enzo Bertolotti, Energy Manager e Responsabile della S.O. Sismica Energetica e l'architetto Angela Chiari, mobility manager di area ed esperta in pianificazione della mobilità sostenibile.

Sul versante energia, il Comune di Parma aderisce al Patto dei Sindaci con Delibera di Consiglio Comunale n. 40 di data 16/05/2013 ed approva con in data 06/05/2014 il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile, fissando come riduzione di CO2 al 2020 un valore pari al 20%. Nel 2015 il PAES di Parma riceve il premio A+COM da Climate Alliance e Kyoto Club come miglior PAES 2015. In data 20/03/2017 viene inviato il primo rapporto di monitoraggio all'Ufficio del Patto dei Sindaci che fa riferimento all'avanzamento delle azioni al 31/12/2015. Le azioni risultano avviate per il 99%.

All'inizio della fase di formazione nel giugno 2017, quindi, Parma ha un PAES del maggio 2014 con il primo monitoraggio completato nel marzo 2017. È intenzione dell'Amministrazione dotarsi di un PAESC.

Sul versante mobilità, Parma si dota di PUMS con Delibera di Consiglio Comunale n. 25 di data 21/03/2017. Il piano prevede monitoraggi costanti ogni due anni.

Fase 1: Avvio

1.1 Impegno politico

Il Comune di Parma aderisce alla seconda fase (coaching) delle attività previste dal progetto SIMPLA con Delibera di Giunta n. 367 08/11/2017, nominando allora come capo progetto l'architetto Silvano Carcelli, dirigente del Settore Lavori Pubblici e Patrimonio e i membri essenziali della squadra, l'architetto Enzo Bertolotti sul versante energia e PAES, l'architetto Angela Chiari sul versante mobilità e PUMS.

1.2 La squadra

La Delibera di Giunta n. 271 di data 18/07/2018 costituisce la squadra per seguire il processo di armonizzazione, indicando come referente politico l'assessore Tiziana Benassi, come capo progetto il dirigente del Settore Mobilità ed Energia Nicola Ferioli, l'architetto Enzo Bertolotti come referente PAES, l'architetto Angela Chiari come referente PUMS, l'Agenzia Territoriale Energia Sostenibile come consulente esterno per il supporto tecnico per lo sviluppo del percorso SIMPLA per le tematiche correlate al PAES/PAESC, Elisa Gazza dell'Agenzia per la Mobilità ed il TPL nel territorio di Parma per gli obiettivi del PUMS legati al TPL, Manuela Montanini del Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio per la correlazione PAES/PAESC con la pianificazione urbanistica, Daniele Fratta del Settore Protezione Civile per la raccolta dati, Simone Lanfranchi del Settore Transizione Digitale per il supporto informatico.

Fase 2: Pianificazione

2.1 Valutazione iniziale

Insieme ai tecnici del Comune di Parma è stata predisposta una collezione di norme e strumenti pianificatori sul versante ambiente/energia e sul versante mobilità che fornisce un quadro d'insieme di riferimento completo ed esaustivo, utile come strumento da consultare nel corso dei lavori di armonizzazione e in fase di stesura e/o aggiornamento degli strumenti di piano comunali.

Un passo importante nella direzione di integrare ed armonizzare le politiche e gli strumenti di pianificazione del Comune di Parma è stata la creazione del 'Settore energia e mobilità' unificato.

Principale normativa e strumenti di pianificazione in tema energia/mobilità/adattamento climatico/qualità dell'aria della Regione Emilia Romagna (a completamento della normativa contenuta nella relazione del Comune di Ferrara).

Energia:

- Delibera GR n.1715 del 24 ottobre 2016: modifiche all'"Atto di Coordinamento tecnico regionale per la definizione dei requisiti minimi di prestazione energetica degli edifici" di cui alla deliberazione di Giunta regionale n. 967 del 20 luglio 2015
- Legge regionale n. 9 del 30 maggio 2016; tra le altre cose in questa legge vengono effettuate modifiche a norme regionali riguardanti il settore energia
- Delibera del 7 marzo n. 304 del 2016; sistema di certificazione energetica degli edifici: determinazione del contributo richiesto ai soggetti certificatori ai sensi del comma 7 dell'art. 25-ter della L.R. n. 26 del 2004 e modifiche agli Allegati della deliberazione di Giunta regionale n. 1275/2015
- Legge regionale 30 luglio 2015, n.13; riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni; tra l'altro con questa norma si riforma l'Agenzia regionale (Arpa che diventa Arpae) attribuendole importanti funzioni di Agenzia regionale dell'energia e di autorizzazione di impianto-infrastrutture energetiche
- Delibera della Giunta regionale n. 732 del 4 giugno 2012; manifestazione di interesse rivolta ad enti pubblici per sostenere l'adesione al Patto dei sindaci e la redazione del piano di azione per l'energia sostenibile
- Regolamento regionale n. 1 del 16 marzo 2012; regolamento delle procedure autorizzative relative alla costruzione e all'esercizio di impianti di produzione di energia elettrica di competenza regionale in attuazione dell'articolo 16, comma 1, della Legge regionale 23 dicembre 2004, n. 26
- Legge regionale n. 26 del 23-12-2004; disciplina della programmazione energetica territoriale ed altre disposizioni in materia di energia. Bollettino ufficiale della regione Emilia-Romagna n. 175 del 28 dicembre 2004
- Piano energetico regionale dell'Emilia-Romagna "PER2030", approvato con Deliberazione dell'Assemblea legislativa 111/2017

- Piano Triennale di attuazione 2017-2019

Mobilità:

- L.R. 2 ottobre 1998, n. 30 e s.m.i. sulla: "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale"
- Delibera di Giunta Regionale Emilia Romagna n. 1082/2015, APPROVAZIONE SCHEMA DI PROTOCOLLO D'INTESA TRA REGIONE EMILIA-ROMAGNA E I COMUNI ADERENTI ALL'ACCORDO DI QUALITA' DELL'ARIA PER L'ELABORAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO PER LO SVILUPPO DEI PIANI URBANI DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS)
- Delibera di Giunta Regionale Emilia Romagna n. 275/2016 INDICAZIONE DEGLI ELEMENTI MINIMI PER LA REDAZIONE DELLE "LINEE DI INDIRIZZO DEI PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE, PUMS
- Delibera Regionale 400/2016 di presa d'atto del Decreto 503/2015, PARTECIPAZIONE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA AL PIANO NAZIONALE INFRASTRUTTURE PER LA RICARICA DEI VEICOLI ALIMENTATI AD ENERGIA ELETTRICA (PNIRE) - LEGGE 134/2012 DECRETO DIRETTORIALE N. 503/ 2015 DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, A FAVORE DELLE REGIONI.
- DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 23 MAGGIO 2016, N. 743 Approvazione della partecipazione della Regione Emilia-Romagna al Piano Nazionale Infrastrutture per la Ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNIRE) - con la proposta progettuale "Mi Muovo Elettrico PNIR-ER"
- LEGGE REGIONALE 05 giugno 2017, n. 10, INTERVENTI PER LA PROMOZIONE E LO SVILUPPO DEL SISTEMA REGIONALE DELLA CICLABILITÀ
- PRIT 2010-2020 (Piano regionale integrato dei trasporti)
- PRIT 2025 (Piano regionale integrato dei trasporti), in fase di elaborazione con iter iniziato Con la delibera di Giunta regionale n. 1073 dell'11 luglio 2016
- Piano regionale "Mi Muovo Elettrico"

Adattamento climatico/mitigazione:

- Deliberazione di Giunta regionale 1256/2018, APPROVAZIONE DELLA PROPOSTA DI STRATEGIA DI MITIGAZIONE E ADATTAMENTO PER I CAMBIAMENTI CLIMATICI DELLA REGIONE EMILIAROMAGNA DA TRASMETTERE ALLA ASSEMBLEA LEGISLATIVA PER DEFINITIVA APPROVAZIONE
- Deliberazione di Giunta regionale 21 dicembre 2015 N.2200, APPROVAZIONE DEL PROGETTO "PERCORSO VERSO UNA UNITARIA STRATEGIA DI MITIGAZIONE E ADATTAMENTO PER I CAMBIAMENTI CLIMATICI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA"
- Deliberazione di Giunta regionale 27 dicembre 2010 n. 2262, "Piano di azione ambientale 2008-2010. D.G.R. 370/2010. Piani "clima locale" approvazione progetti e assegnazione contributi alle province"

- Deliberazione della Giunta regionale 8 febbraio 2010, n. 370, "Piano di azione ambientale per un futuro sostenibile 2008/2010: approvazione linee guida per la programmazione, gestione e rendicontazione dei progetti dei Piani "Clima locale"
- Deliberazione del Consiglio Regionale 3 dicembre 2008 n. 204, Approvazione del "Piano di Azione Ambientale per un futuro sostenibile della Regione Emilia-Romagna 2008-2010"
- Deliberazione di Giunta regionale 28 luglio 2008 n. 1328, Proposta di "Piano di Azione Ambientale per un futuro sostenibile della Regione Emilia-Romagna 2008-2010"
- Piano di Tutela delle Acque
- Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni

Qualità dell'aria

- Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020), approvato con Delibera di Giunta regionale n. 2314 del 21 dicembre 2016
- Delibera della Giunta Regionale del 5 giugno 2017, n. 795, "Approvazione dello schema di Nuovo Accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano"
- Delibera della Giunta Regionale del 23 dicembre 2013, n. 1998, Modifiche al Progetto di zonizzazione della Regione Emilia-Romagna approvato con DGR n. 2001 del 27 dicembre 2011 - Recepimento del DLgs. 13 agosto 2010, n. 155 "ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2008/50/CE RELATIVA ALLA QUALITÀ DELL'ARIA AMBIENTE E PER UN'ARIA PIÙ PULITA IN EUROPA" - Approvazione della nuova zonizzazione e della nuova configurazione della rete di rilevamento ed indirizzi per la gestione della qualità dell'aria.
- Delibera della Giunta Regionale del 26/03/2012, n°362, Attuazione della D.A.L. n. 51/2011 - Approvazione dei criteri per l'elaborazione del computo emissivo per gli impianti di produzione di energia da biomasse
- Decreto del Presidente della Giunta Regionale n.227/2012, Approvazione Accordo di Programma sulla qualità dell'aria 2012-2015 tra Regione Emilia-Romagna, Province, Comuni capoluogo e Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti
- Delibera Assemblea Legislativa (D.A.L) del 26/07/2011 n. 51, Individuazione delle aree e dei siti per l'installazione di impianti di produzione di energia elettrica mediante l'utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili eolica, da biogas, da biomasse e idroelettrica
- Allegato DGR 2001/2011- Revisione del sistema regionale di rilevamento della qualità dell'aria, Programma di valutazione della qualità dell'aria - Regione Emilia-Romagna – Revisione del sistema regionale di rilevamento della qualità dell'aria - Maggio 2011 (in applicazione del D.Lgs 155/2010)
- Delibera della Giunta regionale del 27/12/2011, n. 2001, Recepimento del Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 "Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" - Approvazione della nuova zonizzazione e della nuova configurazione della rete di rilevamento ed indirizzi per la gestione della qualità dell'aria.

- Delibera della Giunta Regionale del 24/10/2011, n°1496, Integrazioni e modifiche alla DGR. 2236/09 - Approvazione degli allegati relativi all'autorizzazione di carattere generale per gli impianti di produzione di energia con motori a cogenerazione elettrica aventi potenza termica nominale compresa fra 3 e 10 MWT alimentati a biogas, ai sensi degli artt. 271, comma 3 e 272 comma 2 del D.Lgs.152/2006 "NORME IN MATERIA AMBIENTALE".
- Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 13/10/2010 n°223, Approvazione Accordo di Programma sulla qualita' dell'aria 2010-2012 tra Regione Emilia-Romagna, Province, Comuni capoluogo e Comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti-sottoscritto in data 05 ottobre 2010
- Delibera di Giunta Regionale del 08/02/2010 n°428, Approvazione del progetto denominato 'SUPERSITO' per la realizzazione di un sistema di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico e dei relativi effetti sulla salute della popolazione
- Delibera della Giunta Regionale del 28/12/2009 n° 2236, Autorizzazioni alle emissioni in atmosfera:interventi di semplificazione ed omogeneizzazione delle procedure e determinazione delle prescrizioni delle autorizzazioni di carattere generale per le attività in deroga ai sensi dell'art. 272, commi 1,2 e 3 del DLgs.152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale"

Comune di Parma:

- Piano strutturale comunale (psc)
- Piano operativo comunale (poc)
- Regolamento urbanistico ed edilizio (rue)
- Regolamento Energetico comunale (REN)
- piano triennale delle Opere Pubbliche
- ZAC (zonizzazione acustica comunale)
- Piano di azione acustica
- PUM
- PUMS
- PAES
- Regolamento del verde
- DUP

2.2 Coinvolgimento partner e stakeholder

Gli argomenti dell'allineamento e dell'ottimizzazione delle politiche energetiche della mobilità in un'ottica di sviluppo sostenibili del territorio parmense vengono trattati nel corso di una serie di eventi organizzati nell'ambito del progetto RUGGEDIZED che tratta temi contigui e complementari

rispetto a SIMPLA con cui si avvia un'operazione di fertilizzazione incrociata, con il coinvolgimento diretto dei principali interlocutori e portatori di interesse del territorio. Si riportano di seguito i riferimenti principali e si rimanda agli allegati per la documentazione di dettaglio:

'**Parma Futuro SMART**' (www.parmafuturosmart.comune.parma.it) all'interno del Progetto Horizon 2020 "Ruggedised" è un processo di co-progettazione, che prevede un percorso condiviso con Stakeholders locali sulla definizione della città del futuro, delle sue inevitabili trasformazioni tecnologiche e degli scenari di servizi innovativi che si immagina siano possibili.

Il percorso prevede diverse fasi che hanno determinato una serie di specifici incontri con stakeholder locali, università, imprese, start up locali sui 4 tavoli di lavoro smart mobility, smart energy e smart grid, smart people e smart economy :

Workshop 'Parma futuro SMART' (30/11/2017) da cui sono emerse 150 idee per la città futura e che riprende e completa il lavoro svolto nel corso del mese di novembre sui temi 'SmartEnergy - Environment & SmartGrid - Infrastructure', 'SmartTransport - Mobility', 'SmartSociety - People', 'SmartEconomy - Innovation'.

Workshop 'Scenari per Parma Futuro Smart al 2030' (06/04/2018) che elabora scenari di sviluppo per la città e definisce una gamma completa di indicatori da monitorare, in cui sono stati individuati specifici scenari al 2030 sui 4 tavoli di lavoro (scenari as usual e best scenario) e dai quali sono emerse le tendenze in atto nella città e quelle auspicabili al 2030.

Workshop 'Incontro per la vision' (9/11/2018) in cui si è passati dallo scenario-vision per la città 2040-2050 verso la Roadmap 2030; con l'allargamento del parco stakeholder anche alla componente associazionismo e mondo cultura, si iniziano a definire obiettivi strategici, azioni e attori prioritari per la creazione della roadmap al 2030. Successivo road-map con interventi concreti (nel corso del 2019)

Durante l'incontro del 9 di novembre nei tavoli tematici Energia e Mobilità si è parlato di indicatori comuni e di coordinamento dei due ambiti secondo lo spirito e i contenuti del progetto SIMPLA.

Infine con un ultimo incontro verrà condiviso l'Action Plan, comprensivo della road-map con gli interventi concreti, con gli investimenti ed i soggetti coinvolti nella loro realizzazione (risultato dei lavori di approfondimento settoriale svolto su ogni specifico tavolo durante i primi mesi del 2019);

Contestualmente verranno individuati specifici indicatori per il monitoraggio dei progetti, indicatori che nascono da un mix di indicatori base esistenti a cui fare riferimento per la pianificazione strategica dell'ente che verranno inseriti nel DUP (si allega una sintesi del processo).

Contestualmente stiamo collaborando **con RSE (Ricerca Sistema Elettrico)**, per la redazione di uno studio tipo a livello Italia sulla città di media dimensione, sulla valutazione energetica di scenari di mobilità alternativa per la città con i relativi impatti energetici (verrà inoltre approfondita anche una valutazione sui titoli di efficienza energetica con il GSE per le azioni sulla mobilità sostenibile) che si concluderà entro fine anno.

Il **progetto Interreg "Freight Tails"** conclusosi il 3 maggio 2018, ha individuato un piano di azione sulla logistica con uno specifico tavolo di soggetti legati alla logistica urbana, che inizierà ad essere attuato dal 2019

Il Tavolo dei **Mobility Manager Aziendali** nel nostro territorio è ricco di almeno una 30 di Mobility manager, che stanno aggiornando i loro piani di spostamento casa lavoro, e si incontrano periodicamente con almeno 2 momenti di aggiornamento e formazione annuali, uno dei quali si svolge sempre durante la settimana della mobilità durante il quale è stato svolto un momento informativo sul progetto SIMPLA e gli obiettivi di armonizzazione tra i due Piani PUMS e PAES; in questo ambito si sta sviluppando un progetto con il gestore ACER dell'edilizia sociale un progetto integrato energia e mobilità sulla sensibilizzazione degli occupanti sui temi della mobilità sostenibile e del risparmio energetico, valutabile e misurabile con gli stessi indicatori e parametri.

2.3 Piano di lavoro

Il metodo di organizzazione dei lavori per le amministrazioni italiane segue i passi previsti dalle linee guida ed in particolare le cinque fasi descritte dal 'Rapporto di armonizzazione' e dal 'Questionario di autovalutazione', garantendone un'adeguata personalizzazione sulla base delle specifiche condizioni di partenza e, al contempo, un costante scambio di informazioni e risultati ottenuti a livello nazionale tra tutte le città aderenti e a livello regionale tra i membri dei quattro raggruppamenti. Il Comune di Parma fa parte del raggruppamento 'Regione Emilia Romagna'.

La prima riunione del raggruppamento 'Regione Emilia Romagna' si tiene a Bologna in data 19/01/2018. La riunione, che completa i lavori preparatori seguiti al corso di formazione, è l'occasione per descrivere i dettagli della metodologia di intervento, fare il punto sugli sviluppi intercorsi e pianificare i passi successivi. I successivi contatti avvengono per email o telefono. La riunione in presenza di Parma del 31/01/2018 è l'occasione per un approfondimento degli interventi previsti con il decisore politico. In data 24/07/2018 si tiene una riunione in presenza per fare il punto sugli sviluppi e pianificare i successivi passi.

Insieme al Comune di Parma si è deciso di lavorare sui seguenti documenti:

- Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), Aprile 2014
- Baseline Emission Inventory (BEI), Aprile 2014
- Il monitoraggio del piano d'azione per l'energia sostenibile, 2017
- Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Luglio 2015
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Marzo 2017

Al fine di condurre le attività di coaching e l'analisi del grado di armonizzazione del PAES e del PUMS del Comune di Parma, è stata svolta una teleconferenza via Skype business con condivisione dello schermo il giorno 07/12/2018. Partecipanti: Enzo Bertolotti, Angela Chiari

Durante la teleconferenza è stata apprezzata la qualità dei Piani, sia del PAES che del PUMS, in termini assoluti e per la qualità, la quantità e l'accuratezza dei dati.

Dopo aver introdotto la metodologia di analisi dei dati e la loro disposizione nella tabella Dataset, è stata sottolineata come unica discordanza significativa all'interno dei dataset dei due piani la mancanza nel PUMS dei dati relativi ai consumi di carburanti, che è invece presente nel PAES (nel MEI con dati relativi all'anno 2010). A tal fine in quell'occasione si è formulato il proposito di inserire questi dati nella fase di monitoraggio del PUMS.

Per finire è stata illustrata nel dettaglio la modalità di analisi dell'armonizzazione delle azioni e la relazione di presentazione della stessa, anticipando che AREA avrebbe proposto un piccolo set di azioni integrative nuove che le amministrazioni potrebbero eventualmente inserire nei propri piani.

Fase 3: Attuazione

3.1 Armonizzazione della visione

La visione strategica alla base della revisione dei documenti di piano è espressa nella seguente visione programmatica contenuta nella Delibera di Giunta n. 271 di data 18/07/2018:

Il Comune di Parma ha avviato un percorso di revisione e aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione strategica allo scopo di rendere coerenti indirizzi e politiche promosse in ambito urbano al mutamento di paradigma imposto dallo scenario macro economico, nonché alla necessità di ridefinire le scelte operate a livello locale adeguandole alla nuova impostazione europea e nazionale. In questo scenario Parma guarda al futuro immaginando una sua trasformazione volta a introdurre programmi strategici finalizzati alla salvaguardia dell'ambiente ed alla messa in campo di azioni concrete tese, alla riduzione delle emissioni di CO₂, alla definizione di un piano d'azione per l'energia sostenibile che metta in evidenza come raggiungere gli obiettivi, nella direzione di un'economia intelligente, sostenibile e inclusiva ponendo tra gli obiettivi prioritari il cambiamento climatico e l'energia, per favorire un'economia a basse emissioni di anidride carbonica, a costruire una strategia per l'aumento della resilienza della città, ovvero l'aumento della capacità di rispondere in maniera efficace e tempestiva ai cambiamenti climatici sviluppando azioni concrete sul lungo periodo di adattamento al cambio climatico, all'importanza della comunicazione per sensibilizzare i cittadini ad utilizzare modalità di spostamento ecosostenibili, al rinnovo del proprio patrimonio edilizio verso il risparmio energetico e la produzione da energie rinnovabili, con un'espansione tesa verso il consumo di suolo zero e verso la diffusione della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, obiettivi comuni di PUMS e PAES/PAESC.

Considerato che tale percorso si sostanzia a partire da elementi fondamentali quali l'armonizzazione degli strumenti di pianificazione PUMS, PAES/PAESC PSC e dei successivi piani settoriali attraverso un approccio partecipativo di condivisione che, dalla fase di condivisione del quadro di conoscenza fino alla definizione degli indirizzi e dalle scelte dell'Amministrazione, coinvolge gli uffici e la comunità locale (cittadini e i portatori di interesse), con strategie che riguardano:

- un impegno concreto della città e dei suoi decisori per la sostenibilità del settore della mobilità in termini: economici, di equità sociale e qualità ambientale;
- un approccio integrato di pianificazione in grado di tenere in conto e dialogare con gli strumenti di pianificazione promossi dai diversi settori (territorio, ambiente, ecc.) i livelli di governo del territorio;
- una visione chiara degli obiettivi del PUMS ma anche di PAES/PAESC e della loro misurabilità;
- una chiara rappresentazione di costi e benefici, tenendo conto delle differenti componenti incluse quelle ambientali e sociali.

3.2 Condivisione dei dati

Il processo di armonizzazione per il Comune di Parma è stato condotto prendendo in esame i seguenti documenti:

- PAES (2014) e successivi monitoraggi e aggiornamenti;
- PUMS (2017);
- Tutti gli atti formali dell'Amministrazione relativi alla summenzionata documentazione ed al processo di armonizzazione coordinato dal progetto SIMPLA.

Sulla base delle risultanze del processo di analisi e comparazione dei suddetti documenti e delle relative basi di dati, il Comune di Parma ha deciso di dotarsi in prima battuta di un sistema di condivisione dati basato su una serie di cartelle condivise sul server comunale, organizzate secondo le seguenti categorie e sotto-categorie:

- Dati generali (dati demografici, volumi edificati, densità abitativa, imprese e dinamiche occupazionali, tasso di occupazione, superficie comunale, etc.)
- Dati sulla mobilità privata (parco veicolare, spostamenti sistematici, ripartizione modale, etc.)
- Dati su trasporto pubblico (consistenza flotte, classificazione veicoli, passeggeri trasportati, etc.)
- Dati relativi alla mobilità sostenibile (numero colonnine di ricarica elettrica, quantità biocombustibili venduta, lunghezza piste ciclabili, estensione zone 30, etc.)
- Dati relativi agli interventi di efficienza energetica realizzati per anno (certificazione energetica, dati sulle fonti rinnovabili, caratteristiche impianti termici)

È in corso lo studio di una possibile integrazione delle basi di dati così raccolte ed elaborate all'interno del SIT (Sistema Informativo Territoriale) gestito dall'Amministrazione. Nel medio periodo si potranno vedere i risultati del processo in termini di produzione di un banca dati condivisa e costantemente aggiornata, funzionale all'elaborazione ed al monitoraggio dei piani strategici comunali ed alla formulazione delle politiche e delle scelte operative per la comunità parmense.

3.3 Basi di dati e metodi di raccolta di dati comuni per IBE/IME e analisi di contesto

Per la compilazione del Dataset per la città di Parma sono stati analizzati:

- Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), Aprile 2014
- Baseline Emission Inventory (BEI), Aprile 2014
- Il monitoraggio del Piano d'azione per l'energia sostenibile, 2017
- Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Luglio 2015

- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Marzo 2017

Al fine di rendere l'analisi quanto più chiara ed efficace possibile, i dati sono stati divisi nelle seguenti categorie:

- Dati generali (dati demografici, volumi edificati, densità abitativa, imprese e dinamiche occupazionali, tasso di occupazione, superficie comunale, etc.)
- Dati sulla mobilità privata (parco veicolare, spostamenti sistematici, ripartizione modale, etc.)
- Dati su trasporto pubblico (consistenza flotte, classificazione veicoli, passeggeri trasportati, etc.)
- Consumi e emissioni
- Dati relativi alla mobilità sostenibile (numero colonnine di ricarica elettrica, quantità biocombustibili venduta, lunghezza piste ciclabili, estensione zone 30, etc.)
- Dati generali non compresi nelle precedenti categorie di interesse per l'amministrazione beneficiaria anche per motivi non strettamente legati all'armonizzazione, come ad esempio monitoraggi futuri, aggiunta di nuove azioni, passaggio al PAESC, etc.

I dati sono poi stati ripartiti in 56 voci, riportate integralmente in tabella.

Per ogni piano sono stati riportati, ove possibile, le seguenti informazioni, ripartite nelle colonne della tabella:

- Valore,
- Anno di riferimento,
- Pagina,
- Sotto documento contenente il dato (solo per il PUMS),
- Fonte del dato,
- Note.

Ove non fosse possibile riportare il dato per intero nel campo "Valore", ad esempio perché espresso in forma complessa o grafica, è presente un rimando al piano. La ricerca del dato è in questo caso agevolata dal rimando al sotto-documento ed alla pagina nei quali è riportato.

Le informazioni presenti nel BEI sono state utili per la ricerca relativa allo stato di fatto dei dati analizzati (in particolare sono stati individuati parecchi dati generali e parecchi dati relativi al trasporto pubblico), mentre quelle presenti nel PAES hanno fornito dati previsionali, nonché dati relativi alla mobilità sostenibile presente.

Sia il PAES che il PUMS sono corredati da set di dati considerevoli in termini di completezza, qualità e accuratezza.

Il livello di armonizzazione potrebbe tuttavia essere aumentato tramite le seguenti azioni:

- Nel PUMS potrebbero essere inseriti i dati riguardanti i consumi e le emissioni dei veicoli privati, del TPL e dei mezzi comunali,
- Nel PAES potrebbero essere inseriti alcuni dati relativi agli spostamenti, in modo da rafforzare le azioni riguardanti lo shift modale verso la bicicletta ed il TPL.

Come prevedibile, all'interno del documento di monitoraggio del PAES il quale riporta l'aggiornamento dello stato di avanzamento delle azioni (Action reporting) al 31 dicembre 2015, sono state reperite informazioni aggiornate sullo stato delle emissioni e sulla revisione di alcuni dati relativi alla mobilità sostenibile; da notare in particolare il fatto che il documento ha recepito in parte quanto previsto dal PUMS riguardo al bike sharing.

3.4 Armonizzazione degli anni di monitoraggio e delle procedure di monitoraggio e aggiornamento delle azioni

Il Comune di Parma si appresta ad aggiornare il proprio PUMS ed il proprio PAES – il cui ultimo monitoraggio risale al marzo 2017 – tenendo conto in maniera significativa della metodologia e delle risultanze del percorso di armonizzazione svolto nell'ambito di SIMPLA. Tutto ciò anche in previsione dell'evoluzione del PAES verso il PAESC, a cui Parma ha iniziato a lavorare. In questo contesto di revisione ed aggiornamento degli strumenti pianificatori, è essenziale tener conto delle opportunità offerte dall'allineamento dei piani, un'armonia che va mantenuta anche attraverso l'allineamento delle scadenze di monitoraggio, occasione per sfruttare sinergie ed economia di scala.

Pare particolarmente utile fare riferimento alle scadenze previste dall'Ufficio del Patto dei Sindaci, che richiede un monitoraggio del PAES/PAESC ogni 2 anni e la predisposizione di un Inventario di Monitoraggio delle Emissioni almeno ogni 4 anni. Parallelamente, ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 il PUMS - predisposto su un orizzonte temporale decennale - è aggiornato con cadenza almeno quinquennale. Tuttavia i soggetti destinatari delle linee guida sono chiamati a predisporre un monitoraggio biennale volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive, al fine di sottoporre il piano a costante verifica. L'allineamento dei periodi e delle scadenze di monitoraggio appare pertanto un'opzione praticabile e in linea con le prescrizioni.

La seguente dicitura è riportata all'interno della revisione del PAES ed indicata per la redazione del PUMS: 'L'Amministrazione prenderà le misure necessarie a fare in modo che i periodi di monitoraggio e le relative scadenze del presente piano coincidano con quelli definiti per il PUMS/PAES. In caso di deroghe e proroghe rispetto alle scadenze concordate con l'Ufficio del Patto dei Sindaci per il monitoraggio del PAES/PAESC, gli stessi slittamenti verranno applicati per il monitoraggio del PUMS, concordando le operazioni, se del caso, con le competenti strutture ministeriali.'

3.5 Armonizzazione delle azioni

Revisione delle linee strategiche di intervento

La strategia del PUMS

Il PUMS di Parma è successivo al PAES in ordine cronologico e alla base della sua redazione c'è il nuovo concetto di **pianificazione strategica della mobilità** rappresentato dalle Linee guida della Commissione Europea per la redazione del PUMS/SUMP, che privilegia un **approccio partecipativo** che coinvolge tutta la comunità locale, oltreché un **approccio integrato di pianificazione** in grado di tener conto e dialogare con gli strumenti di pianificazione promossi dai diversi settori (territorio, ambiente, ecc.).

Gli obiettivi e le strategie del PUMS di Parma sono descritte nel paragrafo 3.1 **Obiettivi e strategie del PUMS**.

La loro individuazione si è basata principalmente sul rispetto di due elementi, da una parte il rispetto del **criterio di sostenibilità** in termini ambientali, sociali ed economici senza dimenticare la sostenibilità interna al settore mobilità e dall'altro **l'individuazione della gerarchia degli obiettivi**, tenuto conto dell'ordine delle priorità indicate e condivise dalla comunità dei decisori pubblici e dalla comunità locale.

Il sistema degli **Obiettivi** del PUMS si articola in quattro macrocategorie:

1. Mobilità sostenibile
2. Equità, sicurezza e inclusione sociale
3. Qualità ambientale
4. Innovazione ed efficienza economica

Ogni macro categoria si declina in obiettivi generali e specifici, a cui sono associati degli indicatori impiegati sia nella valutazione ex-ante che in quella in itinere ed ex-post, mediante il sistema di monitoraggio del Piano stesso.

Si riportano di seguito in breve le **strategie** proposte per la redazione del piano:

- **(1) Dimensione territoriale** del piano e sua capacità di prendere in considerazione le relazioni tra la città e l'area vasta, ovvero tra Parma e i comuni contermini;
- **(2) Dimensione temporale** del piano, adozione di un orizzonte di pianificazione non limitato al breve medio periodo, ma capace di guardare ad un orizzonte decennale;
- **(3) Integrazione tra politiche di mobilità, territoriali e ambientali**, nella consapevolezza che sostenibilità ambientale e mobilità efficiente sono obiettivi che si rafforzano a vicenda;
- **(4) Ottimizzare e integrare le infrastrutture e i servizi alla mobilità delle reti lunghe** (area provinciale/regionale) **con quelle delle reti corte** (area urbana e vasta) sia per quanto attiene la mobilità dei passeggeri che delle merci;
- **(5) Qualità dello spazio pubblico** come fattore per orientare le politiche di mobilità che si declina secondo due macro temi:

- città accessibile a tutti,
- città a rischio zero, assumendo come obiettivo prioritario la Visione Zero Rischio (zero vittime di incidenti stradali);
- (6) Favorire l'uso dei **modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale** (piedi, ciclabilità, trasporto collettivo, ecc.)
- (7) **Ridurre la dipendenza dell'uso dell'auto negli spostamenti di breve distanza**
- (8) **Incentivare i comportamenti virtuosi** da parte della collettività e della comunità degli operatori;
- (9) **Sostenere l'impiego di tecnologie (ITS) applicate al sistema della mobilità passeggeri e merci;**
- (10) **Candidarsi a diventare luogo di sperimentazione concreta sul campo di applicazioni driveless car** sviluppate dall'università di Parma, così come diventare **città test per le applicazioni ISA** (Intelligent Speed Adaptation).

Al PUMS è stata applicata la **Valutazione Ambientale Strategica** poiché rientrante nell'ambito di applicazione della Parte Seconda del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.

Il Rapporto Ambientale della VAS riporta le matrici di coerenza degli Obiettivi del PUMS con gli Obiettivi dei Piani sovraordinati, tra cui è presente il PAES. Secondo quanto analizzato risulta una piena coerenza tra gli obiettivi dei due piani, in quanto nel PUMS sono contemplati e dettagliati gli obiettivi facenti parte della strategia del PAES riguardo la mobilità, esplicitata nel seguente paragrafo.

La strategia del PAES

Per il Comune di Parma uno dei settori su cui è prioritario agire al fine di raggiungere **l'obiettivo di riduzione delle emissioni di almeno il 20%** è quello **dei trasporti**, cui spetta il 29% delle emissioni totali sul territorio comunale al 2004.

L'amministrazione di Parma ha individuato alcune strategie di carattere prioritario che corrispondono ad una o più azioni specifiche del Piano e in particolare, per quanto riguarda il settore della mobilità, ha indicato la **Strategia progettuale "MOBILITA' SOSTENIBILE"**: *il Comune di Parma vanta già da alcuni anni l'attivazione di numerosi servizi al cittadino e alle imprese per una mobilità alternativa a quella tradizionale. L'Amministrazione comunale intende potenziare tali servizi, includendo il **trasporto pubblico** e la **mobilità ciclabile**, e pertanto ottenere importanti risultati di riduzione delle emissioni da traffico locale.*

Successivamente il "Monitoraggio del piano d'azione per l'energia sostenibile" del 2017, in coerenza con gli obiettivi del nuovo PUMS è andato a modificare alcune azioni descritte nel PAES aggiornandole con i dati presenti nel PUMS (facendo esplicito richiamo alle schede del PUMS), per esempio per quanto riguarda il bike sharing e lo shift modale verso il trasporto pubblico.

Si suggerisce di aggiornare, in base a quanto riportato nel PUMS, anche il tema dello sviluppo della mobilità elettrica (pubblica e privata) che assieme alla promozione del trasporto pubblico, alle

politiche di mobility management, alla razionalizzazione della distribuzione urbana delle merci etc. è uno degli interventi considerati nel PUMS che mirano a raggiungere gli obiettivi strategici che entrambi i piani si sono prefissati.

La revisione delle Azioni

IL PAES e la tematica della mobilità

La presente relazione verte sull'analisi comparativa delle azioni previste nel PAES e nel PUMS del Comune di Parma.

I documenti analizzati ai fini della comparazione sono i seguenti:

- Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile, Comune di Parma, 2014;
- Il monitoraggio delle azioni del PAES, 2017;
- PUMS – Documento di Piano, 2017.

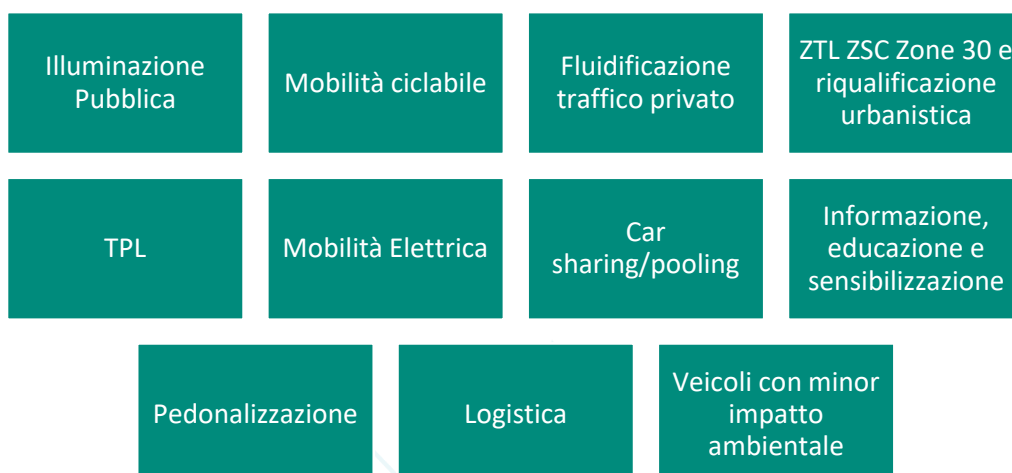
Nel PAES sono indicate tutte le azioni messe in atto e previste a partire dal 2004 (anno di riferimento del BEI) fino al 2020, descritte in schede d'azione specifiche.

Nel PUMS invece sono state analizzate le azioni appartenenti allo Scenario SP2, scenario selezionato per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Parma.

L'analisi comparativa delle azioni verte sui seguenti gruppi di azioni:

- Azioni con impatto diretto sulla mobilità;
- Azioni con impatto indiretto sulla mobilità.

Ai fini dell'analisi comparativa, le azioni relative alla mobilità presenti nei due documenti di pianificazione sono state raggruppate nelle seguenti macro categorie:



Il PAES

All'interno del PAES sono state individuate 15 azioni. Esse rientrano nelle categorie relative a: Illuminazione pubblica, Mobilità ciclabile, Fluidificazione del traffico privato, Trasporto pubblico locale, Logistica, Veicoli a minor impatto ambientale. Non rientrano pertanto nelle categorie relative a: Disciplina ZTL ZSC Zone 30 e riqualificazione urbanistica, Mobilità elettrica, Car sharing/car pooling, Informazione educazione sensibilizzazione, Pedonalizzazione.

Tutte le azioni sono riportate in schede d'azione, contenenti tutte le informazioni richieste dal Template dell'UE per le azioni del PAES (settore e campo d'azione, denominazione dell'azione, servizio/soggetto responsabile, periodo temporale di attuazione, costi, risparmio d'energia, produzione da fonte rinnovabile, riduzione di emissioni di CO₂) sia informazioni aggiuntive (breve descrizione dell'azione, attori coinvolti oltre al soggetto responsabile, forme di finanziamento già individuate o attese, indicatore per il monitoraggio dell'azione).

Il monitoraggio del PAES

Il monitoraggio del PAES è un documento molto breve che riporta lo stato di avanzamento di ciascuna azione del PAES. Vengono quantificati degli indicatori di monitoraggio definiti per ciascuna azione in sede di redazione del documento di Piano, con valutazione degli investimenti effettuati, dei risparmi conseguiti e della riduzione di CO₂ raggiunta.

Sono state revisionate le seguenti azioni del PAES che riguardano il settore della mobilità sostenibile:

- Azione 27rev "Piani per la Mobilità (PUM E PUMS, PGTU, Biciplan) dal 2006" – individuazione delle azioni promosse dal PUMS e introduzione dell'indicatore "numero di azioni attuate rispetto a quelle previste" in sostituzione all'indicatore "spostamenti modali da autovettura a trasporto pubblico e bicicletta";
- Azione 45rev "Trasporto delle merci secondo modalità a basso impatto inquinante" con l'aggiornamento dei numeri di permessi di tipo commerciale rilasciati al 31/12/2015;
- Azione 47rev "Bike sharing" aggiornata tenendo conto del nuovo obiettivo del PUMS che prevede al 2025 il raggiungimento di circa 60.000 spostamenti/anno;
- Azione 48rev "Shift modale verso la bicicletta" aggiornamento del risparmio energetico previsto sulla base delle previsioni del PUMS al 2025;
- Azione 49rev "Shift modale verso il trasporto pubblico locale" aggiornamento del risparmio energetico previsto sulla base delle previsioni del PUMS al 2025.

Il PUMS

Come anticipato in precedenza, le azioni del PUMS analizzate sono quelle appartenenti allo Scenario 2. All'interno del documento sono descritte in maniera generale, seguendo tale classificazione: rete viaria, regolamentazione e moderazione del traffico, sosta, trasporto collettivo, ciclabilità, politiche di gestione della domanda di mobilità, logistica e ITS. Per ogni azione si differenziano più interventi, catalogati per codice e riconducibili a precise zone e vie del

Comune. Non sono fornite però ulteriori informazioni ed approfondimenti sulle tempistiche degli interventi, sugli effetti previsti e sui costi correlati.

Le azioni esaminate rientrano nelle categorie relative a: Mobilità ciclabile, Fluidificazione del traffico privato, Disciplina ZTL ZSC Zone 30 e riqualificazione urbanistica, Trasporto pubblico locale, Mobilità elettrica, Car sharing/car pooling, Pedonalizzazione, Logistica. Non rientrano pertanto nelle categorie relative a: Illuminazione pubblica, Informazione educazione sensibilizzazione, Veicoli a minor impatto ambientale.

Nelle ultime pagine del documento viene proposta una “Infografica con i principali target del PUMS di Parma (Scenario 2)”, dove sono riportati i numeri relativi ad ogni categoria di intervento (es. km di itinerari ciclabili, stazioni del bike sharing, parcheggi, etc.)

Azioni con impatto diretto sulla mobilità

Segue un confronto delle azioni con impatto diretto sulla mobilità dei diversi piani. L’analisi è svolta per macro categorie di appartenenza.

Mobilità ciclabile

Il PAES riporta le seguenti 3 azioni:

- Az. 12 – Realizzazione di piste ciclabili,
- Az. 48 – Shift modale verso la bicicletta,
- Az. 47 – Bike sharing.

Tra le azioni del PUMS si individua la riqualificazione e la messa in sicurezza della rete, l’individuazione di altri itinerari di valenza strategica, la realizzazione di by-pass, ampliamento dei servizi di supporto alla mobilità ciclabile, installazione di un parcheggio.

Entrambi i piani incentivano la mobilità ciclabile, istituendo principalmente azioni mirate alla sistemazione e alla realizzazione di nuove piste. Il PUMS si concentra sull’efficientamento della rete, tramite l’incremento dei servizi e della sicurezza dei ciclisti. Le misure del PAES si indirizzano invece alla promozione dell’uso della bicicletta attraverso iniziative differenti.

Fluidificazione del traffico privato

Le azioni individuate dal PAES sono:

- Az. 46 – Mobility manager.

Questa azione si occupa tramite diverse strategie di favorire ed incentivare il cambiamento delle abitudini e dei comportamenti negli spostamenti, per una mobilità più sostenibile e meno impattante.

Il PUMS individua molte azioni da applicare nell’ambito del traffico privato: azioni di mobility management, realizzazione di nuove connessioni viarie, realizzazione di by-pass, riqualificazione e messa in sicurezza della rete stradale, la previsione di nuovi parcheggi, parcheggi scambiatori,

potenziamento e riqualificazione delle aree di interscambio e la revisione delle tariffe e dei permessi di sosta all'interno del centro storico.

Anche in questo caso il PAES si concentra su azioni generali, volte a modificare le abitudini dei cittadini, azioni pertanto da implementare dal basso. Il PUMS invece presenta delle azioni più pratiche, con interventi riferibili ed applicabili in ben precise aree della città.

Disciplina ZTL, ZSC, Zone 30 e riqualificazione urbanistica

Il PAES non indica azioni specifiche ricadenti nella suddetta categoria.

Il PUMS indica tre azioni: la progressiva estensione delle Zone a Traffico Limitato del centro storico a tutto il perimetro dello stesso, l'introduzione di nuove Zone 30, ampliare il sistema elettronico di controllo degli accessi al fine di incoraggiare il rispetto del sistema di regolamentazione della circolazione e favorire il transito dei veicoli ammessi (TPL, biciclette). Per ogni azione, il PUMS individua in maniera molto precisa le zone della città dove effettuare gli interventi.

Tali strategie del PUMS possono essere inserite in una nuova azione del PAES, in quanto, sebbene agiscano limitatamente alla disciplina delle ZTL e delle Zone 30, ha come obiettivo quello di incrementare il trasporto pubblico e ciclabile (più sostenibile) all'interno del centro città.

Trasporto pubblico locale

Il PAES individua le seguenti azioni:

- Az. 11 – Rinnovo parco mezzi trasporto pubblico locale,
- Az. 49 – Shift modale verso il trasporto pubblico locale,
- Az. 50 – Estensione della filovia sull'asse est-ovest.

Anche il PUMS sottolinea la necessità di: riqualificare e mettere in sicurezza la rete, attuare una revisione e una qualificazione dei servizi offerti. Inoltre prevede un'azione specifica per l'inserimento nuove fermate "di quartiere" della rete ferroviaria.

I due piani sono allineati in materia di ottimizzazione ed efficientamento del trasporto pubblico, ma si discostano sullo sviluppo della filovia da una parte e di nuove fermate del treno dall'altra.

Mobilità elettrica

Il PAES non individua azioni relative alla suddetta categoria.

Il PUMS invece intende promuovere l'uso dei veicoli elettrici attraverso più strategie: un'espansione della rete di ricarica, incentivi all'acquisto (privati) e ricambio delle flotte (pubblica amministrazione), dotare di infrastrutture di ricarica private gli edifici residenziali, la redazione di un Piano della Mobilità Elettrica comunale.

È possibile integrare le azioni del PUMS nel PAES.

Car sharing e car pooling

Il PAES non individua azioni relative alla suddetta categoria.

Il PUMS promuove l'utilizzo del car sharing, incentivando con azioni concrete (mobility management) la sua diffusione all'interno di sistemi "chiusi" (aziende, quartieri, settori della pubblica amministrazione, ecc.).

Inoltre, il Piano ritiene che possano essere esplorate nuove forme di car sharing finalizzate ad aumentare il numero medio di passeggeri per automobile, anche perchè per il car sharing free floating diversi operatori privati hanno espresso forti dubbi sulla redditività del sistema in ambiti (città o aree urbane) posizionati al di sotto di una determinata soglia di abitanti, come nel caso di Parma.

Anche in questo caso può essere possibile integrare le azioni del PUMS nel PAES.

Pedonalizzazione

Il PAES non individua azioni relative alla suddetta categoria.

Il PUMS prevede l'ampliamento delle aree pedonali nel nucleo centrale della città storica e la messa in sicurezza degli attraversamenti attraverso la realizzazione di Zone 30.

Incentivare la pedonalizzazione come suggerisce il PUMS attraverso le sue due azioni, potrebbe essere una buona strategia per il PAESC e per lo sviluppo di una città sempre più sostenibile.

Logistica

Il PAES individua l'azione 45 - Trasporto delle merci secondo modalità a basso impatto inquinante, che prevede diverse strategie per la sua realizzazione (utilizzo di a basso veicoli a basso impatto inquinante e con carico del veicolo almeno al 70% per ogni viaggio effettuato, migliore organizzazione dei veicoli in entrata nel centro storico, ipotesi di consegne a domicilio per clienti che altrimenti avrebbero usato il proprio mezzo privato.)

Il PUMS individua come azioni: la previsione di una nuova area cargo da situarsi nei pressi dell'aeroporto, ridefinire il sistema di regole di accesso, transito e sosta carico/scarico nel centro storico, incentivare la diffusione di iniziative di ciclo logistica e l'introduzione di regole più stringenti per la movimentazione delle merci in ambito urbano.

È interessante notare come i due piani sviluppino strategie differenti per ottenere il medesimo obiettivo. Sarebbe altrettanto interessante prevedere un coordinamento ed armonizzazione delle misure previste.

Veicoli a minor impatto ambientale

Il PAES individua varie azioni:

- Az. 10 – Rottamazione autovetture Euro 0, 1 e 2,
- Az. 17 – Sostituzione parco veicolare servizio assistenza domiciliare,
- Az. 27 – Piani per la mobilità (PUM, PGTU, Biciplan),
- Az. 44 – Adozione autovetture a basse emissioni,
- Az. 51 – Biocarburanti.

Attraverso queste azioni il PAES vuole incentivare il rinnovo del parco veicolare privato e pubblico, prevedendo a sostegno delle azioni incentivi di tipo economico.

Il PUMS non individua azioni relative alla suddetta categoria. È possibile integrare le azioni del PAES nel PUMS.

Azioni con impatto indiretto sulla mobilità

Segue un confronto delle azioni con impatto indiretto sulla mobilità dei diversi piani. L'analisi è svolta per macro categorie di appartenenza.

Illuminazione Pubblica

Sono presenti 2 azioni all'interno del PAES relative al miglioramento dell'efficienza energetica nell'illuminazione pubblica: Az. 4 – Riqualificazione lampade illuminazione pubblica e Az. 31 – Riqualificazione rete di illuminazione pubblica.

Nessuna misura riguardante questa categoria è contemplata dal PUMS, poichè quest'ultimo piano si concentra sull'attuazione di una mobilità sostenibile, andando ad individuare azioni direttamente connesse con essa.

Informazione, educazione e sensibilizzazione

Nessuno dei due piani prevede azioni relative alla suddetta categoria.

Il PAES prevede una azione "Sensibilizzazione sul risparmio Energetico" che desidera promuovere l'uso razionale dell'energia, la valorizzazione delle risorse energetiche locali e delle fonti rinnovabili attraverso diversi eventi ed incontri, ma non accenna ad eventi relativi alla mobilità.

Nonostante non esistano azioni specifiche, l'inclusione dei cittadini e la loro sensibilizzazione è comunque prevista da entrambi i piani all'interno delle varie azioni precedentemente analizzate. Ritorna molto spesso la necessità di coinvolgere la popolazione attraverso iniziative, incentivi ed interventi ben precisi.

Possibili azioni per l'armonizzazione

Dall'analisi comparativa dei piani emerge la diversità nella modalità di elaborazione delle azioni. Il PAES propone delle iniziative molto varie, con carattere più o meno generale, fornendo sempre schede molto dettagliate riportanti: settore, campo d'azione, servizio/soggetto responsabile dell'attuazione, descrizione, data inizio e fine, risparmio energetico, riduzione CO₂, attori coinvolti, costi, strumenti di finanziamento, monitoraggio. Il PUMS individua anch'esso delle azioni di carattere generale, delineando però interventi ben precisi e mirati.

Dall'analisi comparativa si nota che quasi tutte le categorie sono caratterizzate da un numero variabile di azioni e la maggiore armonizzazione è presente per le misure rientranti nelle categorie della Mobilità ciclistica e del Trasporto pubblico. Per quanto riguarda le altre categorie con impatto diretto sulla mobilità, il PUMS individua numerose azioni, alcune delle quali non contemplate nel PAES, ma che sono state successivamente aggiornate con il suo monitoraggio; altre non sono presenti nel monitoraggio e per queste si consiglia un ulteriore aggiornamento al fine di armonizzare ancor di più i due strumenti pianificatori.

Infine, per le categorie con impatto indiretto sulla mobilità, il PAES individua azioni più ad ampio raggio, dovendo analizzare per sua natura una serie di aspetti correlati all'energia sostenibile, mentre il PUMS, come evidenziato precedentemente, si concentra su aspetti riguardanti nello specifico la mobilità sostenibile.

3.7 Approvazione formale dei piani, aggiornamento e continuazione del processo di armonizzazione

Il Comune di Parma recepisce la risultanze del processo di armonizzazione con Delibera di Giunta di data 27/02/2019.

A conclusione del processo di armonizzazione è stata consegnata al Comune di Parma la seguente documentazione:

- Tabella analisi comparativa delle basi di dati utilizzate da PAES e PUMS;
- Tabella analisi comparativa delle azioni contenute in PAES e PUMS;
- PAES rivisto ed aggiornato;
- PUMS rivisto ed aggiornato;
- La presente relazione di armonizzazione, completa in tutte le sue parti.

Il Comune di Parma, preso atto del processo di armonizzazione condotto secondo la metodologia promossa dal progetto SIMPLA ed attuato dalla squadra di armonizzazione nominata dal Comune stesso con il sostegno dei coach di Area Science Park, si impegna a dare seguito ai risultati raggiunti e ad intraprendere i passi necessari per aggiornare e sviluppare il proprio PAES e il proprio PUMS in modo tale che siano armonizzati tra loro e con i principali strumenti normativi e pianificatori di riferimento. Le procedure interne per la gestione dei piani faranno in modo che essi, così allineati, proseguano nella loro attuazione mantenendo l'allineamento e l'armonizzazione ottenuta. L'Amministrazione prenderà a riferimento, tra gli altri strumenti disponibili, il questionario di autovalutazione predisposto dal progetto SIMPLA per l'aggiornamento e il proseguimento del processo di armonizzazione.