



Relazione di armonizzazione

Comune di Alessandria

Comune di	Alessandria
Regione	Piemonte
Popolazione	93.980
Superficie	203,95 Km ²

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 Alessandria presenta la propria candidatura a beneficiare delle attività del progetto SIMPLA nel maggio 2017, nominando come rappresentanti l'arch. Fabio Barisione, Responsabile P.O. dell'Unità Operativa per Mobilità e Trasporto – Energy Manager e l'arch. Claudio Bocca, Funzionario Tecnico Responsabile Servizio Programmazione e Pianificazione Attuativa.

Sul versante energia, il Comune di Alessandria aderisce al Patto dei Sindaci ed approva il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile in data 25/10/2010, prendendo come anno di riferimento il 2005. Il successivo dissesto dichiarato in data 12/07/2012 e le conseguenti prioritarie operazioni di risanamento del bilancio comunale che hanno importo ristrettissimi vincoli di natura finanziaria hanno impedito di reperire risorse da destinare al monitoraggio del PAES. Il primo monitoraggio del PAES viene quindi condotto nel 2017, a cui segue un'attenta revisione e rielaborazione in occasione dell'evoluzione del piano in PAESC. Con Deliberazione n. 103 di data 08/10/2018 il Comune di Alessandria aderisce al Patto dei Sindaci per l'adattamento al cambiamento climatico. All'inizio della fase di formazione nel giugno 2017, quindi, Alessandria ha un PAES del 2010 che non ha avuto monitoraggi, ma si appresta a condurre il primo.

Sul versante mobilità, Alessandria è impegnata dal 2016 nell'aggiornamento del proprio PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) e nella predisposizione del PUMS, integrato da due piani specifici, il Piano di riassetto del trasporto pubblico e il Piano della sosta. L'elaborato tecnico del PUMS viene consegnato dalla società di consulenza TRT al Comune di Alessandria nel marzo 2017. Nel giugno 2017, a seguito della elezioni amministrative, si insedia la nuova giunta guidata dal sindaco Prof. Gianfranco Cuttica Di Revigliasco, in discontinuità con la precedente. Come sempre accade in queste occasioni, i nuovi decisori politici devono acquisire familiarità con l'organizzazione della macchina comunale e le iniziative in corso, ivi compresa la partecipazione del comune al processo di armonizzazione dei piani proposta dal progetto SIMPLA.

Fase 1: Avvio

1.1 Impegno politico

Il Comune di Alessandria aderisce alla seconda fase (coaching) delle attività previste dal progetto SIMPLA con Delibera di Giunta n. 60 di data 15/03/2018, nominando come capo progetto l'ing. Gianpiero Cerruti, DIRETTORE SETTORE LL.PP., INFRASTRUTTURE, MOBILITA' E DISABILITY MANAGER ed affiancandogli come membri essenziali della squadra, l'arch. Fabio Barisione, responsabile Servizio Mobilità e Trasporti, l'arch. Claudio Bocca, responsabile Servizio Programmazione e Pianificazione Attuativa, la dott.ssa Angela Ricci Responsabile Servizio Tutela dell'Ambiente. La decisione della Giunta prevede l'aggiornamento e/o modifica della squadra in conseguenza delle procedure attuative del percorso finalizzato all'armonizzazione tra i due piani.

Inoltre, la Delibera di Consiglio n.103 del 8/10/2018 (successiva alla Delibera di Giunta n. 208 del 30/08/2018) garantisce l'adesione della Città di Alessandria al PATTO DEI SINDACI PER L'ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO (MAYORS ADAPT THE COVENANT OF MAYORS INITIATIVE ON ADAPTATION TO CLIMATE CHANGE) – PAESC; con previsto avvio nuova fase di

verifica nel 2019-2020 con contestuale attenzione al PUMS. Il Comune di Alessandria aveva aderito (attraverso il Capofila SPES Consulting srl di Genova con altri partner) al Programma europeo Horizon2020 EE09 , PROGETTO CoME-EASY (SYncronising EEA certification instruments to other EU initiatives like CoM about energy and climate policies to accompany more and more tuned municipalities in their 2030 performance, finalizzato a supportare i Comuni nel processo di raggiungimento degli obiettivi del nuovo Patto dei Sindaci al 2030 che prevede la riduzione delle emissioni del 40 % e di rafforzamento della resilienza al cambiamento climatico

1.2 La squadra

Il Comune di Alessandria mantiene la squadra nominata con Delibera di Giunta n. 60 di data 15/03/2018, a cui si affiancano, ciascuno per le proprie competenze, l'ingegner Simone Bosetti, responsabile dell'aggiornamento del PGTU e della produzione del PUMS di Alessandria per conto della società di consulenza TRT e l'ingegner Adriano Pessina, responsabile della revisione del PAES e dello sviluppo del PAESC per conto della società di consulenza SPES Consulting. Si unisce inoltre alla squadra la dottoressa Valentina Frisone, dell'Ambiente insieme alla dott.ssa Angela Ricci responsabile dei processi di VAS del Comune di Alessandria.

Inoltre, con Delibera di Consiglio Comunale n.168 del 9/6/2017 era stato costituito (così come prescritto al punto 3 b. della Deliberazione G.C. n. 65 del 22.03.2017) un gruppo di lavoro comunale intersettoriale al fine di assicurare lo svolgimento di tutte le attività ad esso attribuite dalla succitata deliberazione, nonché supportare l'U.O. Mobilità e Trasporto nell'esame delle osservazioni e proposte ai Piani PUMS-PGTU, individuando il numero delle unità di personale e le professionalità più idonee così definite:

- Arch. Fabio Barisione, Funzionario Tecnico, Responsabile di P.O. dell'Unità Operativa Mobilità e Trasporto;
- Arch. Paola Testa, Funzionario Tecnico, Disability Manager;
- Arch. Claudio Bocca, Funzionario Tecnico, Responsabile del Servizio Programmazione e Pianificazione Attuativa;
- Dott.ssa Angela Ricci, Funzionario Tecnico, ex Responsabile Servizio Tutela dell'Ambiente ora al Servizio Sportello Unico Attività Produttive - Settore Sviluppo Economico, Marketing Territoriale, Sanità, Ambiente e Protezione Civile del Comune di Alessandria, coordinatrice dell'Organo Tecnico Comunale per la V.I.A. e la V.A.S.;
- Arch. Cristina Gambarini, Funzionario Tecnico – Servizio Autonomo Polizia Locale;
- Geom. Gianpiero Baretta, Specialista servizi tecnici – ex Direzione Infrastrutture e Protezione civile attualmente Settore LLPP, Infrastrutture, Mobilità e Disability Manager;
- Il Responsabile del servizio autonomo Polizia Locale o suo delegato;

Tale gruppo (connesso a mobilità e ai piani quali il PUMS) è connesso al gruppo di lavoro intersettoriale 'squadra di armonizzazione' come descritto sopra.

Fase 2: Pianificazione

2.1 Valutazione iniziale

Di seguito vengono elencati i Piani e i Programmi, sia di livello Regionale che Comunale (con una breve descrizione per ciascuno di essi) con i quali PAES e PUMS si devono coordinare, nonché le vigenti modalità di coordinamento.

Pianificazione e programmazione regionale:

- Piano Energetico Ambientale Regionale
- Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti
- Programma Triennale Regionale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016 - 2018.

Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR). La Regione Piemonte con D.G.R. 16 febbraio 2018 n. 10-6480 ha adottato la Proposta di nuovo Piano Energetico Ambientale Regionale unitamente al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non Tecnica avviando il processo di VAS sulla nuova pianificazione energetica ambientale finalizzata al conseguimento degli obiettivi della Strategia europea al 2020 e 2030, in coordinamento e raccordo strategico con le altre pianificazioni e programmazioni regionali. Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) attualmente vigente è un documento di programmazione approvato dalla Giunta Regionale nel 2004, che contiene indirizzi e obiettivi strategici in campo energetico e che specifica le conseguenti linee di intervento. Esso costituisce il quadro di riferimento per chi assume, sul territorio piemontese, iniziative riguardanti l'energia.

Il **Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti** ha il compito di fornire alla pubblica amministrazione gli strumenti adeguati per fronteggiare, in una logica di anticipazione e non di emergenza, le nuove esigenze di cittadini e imprese. Per questo si propone di innovare le modalità di funzionamento del sistema trasporti, riconfigurando l'organizzazione delle singole componenti e dotandosi di una governance capace di coniugare lo sviluppo nella triplice dimensione della sostenibilità, ambientale, sociale ed economica. Approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n 256-2458 del 16 Gennaio 2018, è un piano strategico che ragiona in un orizzonte temporale a lungo termine fissando gli obiettivi al 2020, 2030 e 2050 e le linee guida per lo sviluppo nel settore dei trasporti e della mobilità. Il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti dovrà essere, di qui ai prossimi anni, il punto di riferimento per perseguire: la sicurezza di cittadini e imprese (protezione e incolumità), l'accessibilità (disponibilità di reti, fruibilità di servizi, accessibilità alle informazioni, integrazione dei sistemi), l'efficacia (utilità del sistema, qualità dell'offerta) e l'efficienza (razionalizzazione della spesa, internalizzazione) del sistema; l'attenzione agli impatti energetici e ambientali (riqualificazione energetica, uso razionale del suolo, limitazione delle emissioni, contenimento della produzione di rifiuti); il sostegno alle imprese (competitività, occupazione), la vivibilità del territorio e la qualità della vita (salvaguardia, recupero).

Il Programma Triennale Regionale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2016 – 2018, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale 15 dicembre 2017, n. 17-6123, in coerenza con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, definisce, d'intesa con gli enti locali aggregati

nell'Agenzia della Mobilità Piemontese, gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi;

Pianificazione e programmazione comunale:

- PRGC e i relativi piani attuativi;
- Piano di zonizzazione acustica;
- Programma Triennale Comunale dei Servizi di Tpl 2016-2018
- Regolamento Edilizio;

Il **PRGC** attualmente vigente è quello approvato con DGR n.47/7002 del 18 marzo 1996 e successivamente modificato con DGR n-36/29308 -2000 con DGR n.13/29915-2000 nonché con modifiche e varianti parziali e strutturali susseguitesesi negli ultimi 15 anni. Con una recente delibera di Giunta comunale, la n. 101 del 26/04/2018, è stato approvato un atto di indirizzo urbanistico-pianificatorio che prevede a partire dal mese di giugno 2018, in conformità ai disposti della Legge Regionale n. 56/77 e ss.mm.ii. art. 17, l'inizio di una serie di attività che definiscano un prima proposta di Variante parziale al PRG "a incremento zero", in applicazione dei disposti della DGR n. 12-8931 del 09.06.08 e del D.lgs n. 4/2008, nel mese di settembre per poi giungere all'adozione della proposta preliminare entro dicembre 2018 - gennaio 2019.

I piani attuativi per la parte viabilistica e di realizzazione delle opere di urbanizzazione fanno riferimento agli uffici competenti comunali in materia di lavori pubblici (oggi parte del Settore LLPP, infrastrutture, mobilità e disability manager) così pure per la parte ambientale agli uffici competenti comunali competenti in materia ambientale. Fase importante, per alcuni piani è la verifica preventiva di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e in materia di Valutazione di Impatto Ambientale di progetti di opere ed interventi.

Il **Piano di Zonizzazione Acustica** vigente di Alessandria è frutto della revisione, approvata con deliberazione C.C. n. 98 del 15.07.2014, resasi necessaria per recepire l'evoluzione del quadro normativo nel settore dell'acustica ambientale, sia a livello nazionale sia a livello regionale, che ha precisato in seguito importanti aspetti metodologici e tecnici relativamente alla classificazione acustica comunale, sia per adeguare il piano acustico agli strumenti urbanistici e di pianificazione che in successive evoluzioni hanno individuato una differente organizzazione territoriale e diversi ambiti di sviluppo insediativo e produttivo. E' stata verificata la classificazione acustica vigente per i comuni confinanti con Alessandria e sono state individuate le aree destinate a spettacolo a carattere temporaneo, mobile o all'aperto, in base all'elenco aree per l'insediamento delle attività di spettacolo viaggiante (art. 9 L. 18/3/68 n° 337) ed all'elenco centri sportivi comunali. Nel processo generale di adeguamento della classificazione acustica sono stati acquisiti e verificati direttamente importanti strumenti di gestione e programmazione (gli *Indirizzi e criteri comunali di programmazione urbanistica per l'insediamento del commercio al dettaglio in sede fissa in attuazione del D. Lgs. 114/98 e della L. R. 28/99, il Piano Generale del Traffico Urbano*)

Il Programma Triennale Comunale dei Servizi di Tpl 2016-2018 approvato con deliberazione C.C. n. 39/2016 e nel quale viene riportato una prima riflessione al Programma Triennale dei Servizi di trasporto pubblico locale 2013-2015 della Regione Piemonte, i cui punti essenziali sono riepilogati nel capitolo 2, dedica uno specifico approfondimento all'analisi della struttura del servizio di TPL (capitolo 3), delle risorse finanziarie da destinare all'esercizio, descrive un'ipotesi di

riorganizzazione dei servizi di TPL (sono riepilogate le criticità della struttura attuale e definiti sia gli obiettivi da perseguire sia le principali linee guida di intervento) e infine specifica la programmazione degli investimenti.

Il **Regolamento edilizio** della Città di Alessandria è in fase di aggiornamento (ultimo riferimento la Deliberazione di C.C. n. 135 del 27/11/2018) a seguito della D.C.R. n. 247-45856 del 28 novembre 2017 pubblicata sul Supplemento Ordinario n.2 del B.U.R.n.1 del 04/01/2018, con la quale il Consiglio regionale ha approvato il nuovo regolamento edilizio tipo regionale (RET) in recepimento dell'Intesa tra il Governo, le Regioni e gli Enti locali del 20 ottobre 2016. Il nuovo regolamento edilizio tipo regionale, che sostituisce integralmente il regolamento edilizio tipo approvato con D.C.R. n. 548-9691 del 29 luglio 1999 s.m.i., si compone di due parti: la parte prima che contiene le definizioni uniformi dei parametri urbanistici e edilizi e le disposizioni nazionali e regionali in materia edilizia da applicare su tutto il territorio regionale; la parte seconda che riporta l'articolazione delle disposizioni regolamentari comunali in materia edilizia. In questa seconda parte il regolamento edilizio tipo regionale richiama tra gli altri requisiti prestazionali degli edifici, quelli riferiti all'efficienza energetica e finalizzati al contenimento dei consumi energetici e all'utilizzo di fonti rinnovabili con la possibilità da parte del Comune di redigere specifico allegato "energetico ambientale". Il Comune dovrà adeguare il proprio regolamento edilizio al testo regionale ed applicare la norma transitoria che consente un recepimento graduale delle nuove definizioni uniformi in recepimento del regolamento edilizio tipo nazionale di cui all'Int. Conf. Unificata 20/10/2016, n. 125/CU e integrato e modificato in conformità alla normativa regionale piemontese vigente.

Modalità di coordinamento

Relativamente alla pianificazione sovraordinata, i due Piani regionali di riferimento - il nuovo *Piano Energetico Ambientale Regionale* (la cui approvazione è ancora al momento in itinere) e il *Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti* - come si evidenzia dalla loro breve descrizione, sono successivi all'aggiornamento del PAES e alla redazione del PUMS attuati dal Comune di Alessandria.

Pertanto, successivamente al processo di armonizzazione PAES/PUMS, al momento del loro primo aggiornamento (nel caso del PAES al momento della sua trasformazione in PAESC), si verificherà la necessità di modifiche ai succitati Piani (anche alla luce delle integrazioni conseguenti al loro percorso di revisione e aggiornamento) al fine di un coordinamento con la Pianificazione regionale.

Per quanto riguarda invece la Pianificazione comunale, in attesa della prossima variante strutturale del Piano Regolatore Generale, il coordinamento di PAES e PUMS con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione comunali, anche sotto-ordinati e anche con riferimento agli aspetti viabilistici e trasportistici, e l'integrazione degli indirizzi e interventi contenuti nel PUMS-PGTU all'interno dei procedimenti di autorizzazione e/o realizzazione di infrastrutture e attività di competenza comunale o in cui è coinvolto il Comune è affidato, come prescritto dalla deliberazione G.C. 65 del 22.03.2017, al gruppo di lavoro comunale costituito con deliberazione G.C. n. 168 del 09.06.2017. Detto gruppo di lavoro è composto da diversi servizi / uffici, competenti per le attività di programmazione e/o attuative interconnesse con gli strumenti di

pianificazione in oggetto anche alla luce dello sviluppo della *Centrale di governo della mobilità* prevista dal PUMS.

2.2 Coinvolgimento partner e stakeholder

Il principale stakeholder è AMAG Mobilità S.p.A., principale soggetto gestore del trasporto pubblico locale e della sosta, recentemente rinnovato così come peraltro alcuni organi istituzionali del Comune. Vi sono poi le associazioni ambientali, gli ordini e i collegi di professionisti e gli enti interessati al dibattito sullo sviluppo armonizzato del territorio.

Incontri con gli stakeholders

Sono stati fatti specifici incontri con AMAG Mobilità, gestore del Trasporto Pubblico Locale, che, a seguito di una presentazione informale agli Uffici ha presentato ufficialmente all'Amministrazione Comunale la proposta di riassetto del servizio di Trasporto Pubblico Locale in due occasioni distinte:

_ l' 11 ottobre 2018 alla Commissione Consiliare Politiche del Territorio presso la sede del Comune

_ il 29 ottobre 2018 alla Giunta Comunale presso la sede del Comune

Le conclusioni connesse con l'attuazione del PUMS non sono ancora state formalizzate .

Il 25 maggio 2017 presso la Sala Giunta del Comune, presenti gli Assessori di riferimento e i tecnici degli uffici che seguono l'iter di PAES e PUMS (oltre ai consulenti esterni incaricati delle attività specifiche relative ai piani) vi è stato un incontro con la CONSULTA DELLE ORGANIZZAZIONI NO - PROFIT Gruppo Ambiente e Protezione Civile (WWF, Legambiente, Italia Nostra, Anpana, ecc...) di presentazione ed aggiornamento sulle attività dei piani e della armonizzazione; si è preso atto del percorso del Comune con l'impegno a ulteriori incontri di aggiornamento.

Il 18 settembre 2018 nell'ambito della Commissione Consiliare Ambiente presso la sede del Comune e della proposta di adesione al PAESC si è discusso dello stesso PAES e della importanza della armonizzazione della pianificazione. Deve essere convocata una commissione (presumibilmente aperta) con maggiori dettagli sulle strategie, di rendicontazione attività svolte e di confronto sui temi specifici.

E' previsto un incontro (con oggetto Sviluppo coordinato tra il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) presso il Comune di Alessandria nel quale saranno presentati e discussi i contenuti relativi a:

_ percorso di armonizzazione tra il PAES e il PUMS;

_ nuove linee di intervento del PAESC;

_ contributo di AMAG Mobilità alla riorganizzazione della rete del trasporto pubblico locale.

E' previsto un doppio passaggio in Commissione Consiliare Ambiente (sia per PUMS che per PAESC) .

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 Alessandria fa parte del raggruppamento ‘Nord Ovest’.

Dopo una serie di contatti per email e telefono ed attività seguite a distanza, la prima riunione in presenza si tiene ad Alessandria in data 03/05/2018. 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, pianificare i passi successivi insieme ai tecnici e definire il coinvolgimento dei consulenti esterni incaricati dal Comune di Alessandria di seguire i lavori di revisione ed aggiornamento del PAES (con il passaggio al PAESC) e del PUMS. I successivi contatti avvengono per email o telefono. La seguente riunione del 01/10/2018 è l’occasione per fare il punto, definire i documenti che subiranno una revisione utile al loro allineamento e definire le attività da sviluppare nei mesi a venire.

I documenti di piano oggetto di revisione ed allineamento sono i seguenti:

- Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile
- I monitoraggio completo del PAES - Rapporto di attuazione
- PUMS
 - Quadro Conoscitivo e Linee di Indirizzo
 - Proposta di Piano

Si sono di seguito effettuate riunioni telefoniche e scambi di documenti online con il Comune di Alessandria al fine di condividere il processo di comparazione delle strategie, dei dati e delle azioni dei piani in oggetto. In particolare, la riunione telefonica del 19/12/2018 si è focalizzata sui seguenti argomenti.

La Visione programmatica condivisa: viene presentata dal Comune di Alessandria la bozza di visione programmatica condivisa, tale bozza, verrà inserita all’interno dei piani e verrà posta all’attenzione della Giunta nei primi giorni di gennaio. La vision condivisa attinge a quanto già riportato nei piani, nel DUP del Comune.

In merito alla procedura **recepimento dei piani revisionati e della visione programmatica condivisa:**

si conviene che sulla base di un’informativa alla Giunta che recepirà e prenderà atto del potenziale nuovo volto dei piani, seppur non stravolti, ma solo allineati, e di tutti i documenti a corredo, tra cui la relazione di armonizzazione, e la visione strategica programmatica condivisa, già prodotta dalla parte tecnica. Il Comune viene informato dell’inserimento della vision programmatica condivisa all’interno dei piani, effettuando un controllo incrociato ed un eventuale allineamento con quanto già presente a livello di indirizzi strategici.

Vengono altresì analizzate le **possibili azioni e misure integrative** e "ponte" tra settori energia e mobilità: in tal senso il Comune conferma di aver ricevuto le schede relative alle misure aggiuntive proposte dal coach che riguardano la potenziale realizzazione di un parcheggio verde, un servizio di navette elettriche, premi di quartiere per il risparmio energetico. Le azioni vengono recepite positivamente dai tecnici comunali e si decide che, verranno sottoposte alle valutazioni della Amministrazione (nello specifico al Sindaco, al Vicesindaco e Assessore competente in entrambi i piani e al Direttore RUP del progetto PAES e del PAESC) e quindi il Comune procederà ad una revisione e/o integrazione delle stesse per adattare al proprio contesto specifico. Una volta ricevuta la versione rivista, il coach procederà ad effettuare le stime di impatto ove necessario e ad inserire le misure nel PAES.

La successiva riunione telefonica del 12/12/2018 si è concentrata sulle seguenti argomentazioni.

I documenti analizzati: il coach illustra e ricorda i documenti sui quali sta lavorando per dare un contributo al lavoro dei tecnici del Comune, che nel dettaglio sono il PAES ed il suo rapporto di monitoraggio, il PUMS (quadro conoscitivo e proposta di piano). In tal senso viene ricordato che il Comune di Alessandria afferma che la procedura per la redazione del PAESC è in fase di avvio e che quindi ogni forma di piano armonizzato risultante dal processo di SIMPLA sarà di utilità anche per la successiva fase di redazione del PAESC e di conseguente aggiornamento del PUMS.

Le **risultanze dell'analisi comparata dei dati** presenti all'interno dei documenti di piano analizzati: il coach presenta il tabellone dei dataset, precisando che alcuni dati necessiteranno di un leggero allineamento o per quanto riguarda il loro valore, o per l'anno di riferimento, o per la fonte utilizzata, e tale allineamento verrà fatto sotto forma di revisione ai documenti di piano.

Vengono analizzate a fondo le **azioni aggiuntive proposte** procedendo ad una stima di massima del potenziale impatto in termini di risparmio energetico e riduzione delle emissioni di anidride carbonica produzione di energia da fonti rinnovabili e investimenti necessari, toccando anche argomenti relativi all'individuazione di risorse a supporto dell'implementazione.

Fase 3: Attuazione

3.1 Armonizzazione della visione

Entro la fine di dicembre 2018 verrà adottato anche un provvedimento (determinazione dirigenziale o impegno specifico) di programmazione per la pianificazione strategica coordinata (nell'ambito della armonizzazione tra i due strumenti di pianificazione PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - e PAES - Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile), di adeguamento e di rendicontazione del cronoprogramma delle attività e di aggiornamento del gruppo di lavoro.

Anche il DUP 2019 – 2021 deve essere adeguato con la correlazione tra Sviluppo Sostenibile – Tutela Ambiente – Assetto Territorio – Trasporti e diritto alla mobilità – Protezione Civile (Riduzione vulnerabilità – Misure Prevenzione – Adeguamento Pianificazione ...).

Si sta affrontando anche il tema di resilienza della città, un obiettivo a cui tendere con la predisposizione di una seria strategia con azioni specifiche per l'adeguamento ai cambiamenti climatici così problematici negli ultimi decenni.

L'armonizzazione degli strumenti di pianificazione PUMS e PAES/PAESC è il primo approccio – da estendere a tutti i piani settoriali - di una partecipazione condivisa delle conoscenze fino alla definizione degli indirizzi e dalle scelte dell'Amministrazione, con un progressivo coinvolgimento di tutti gli uffici interessati e della comunità locale (dai portatori di interesse ai cittadini), con una strategia che riguarda:

- _ un impegno concreto della città e dei suoi decisori per la sostenibilità del settore della mobilità ed energetico-ambientale in termini economici, di equità sociale e di qualità ambientale;
- _ un approccio integrato della pianificazione in grado di tenere in conto e dialogare con gli strumenti di pianificazione promossi dai diversi settori (territoriale, ambientale, energetico ecc.) e i livelli di governo del territorio;
- una visione chiara degli obiettivi del PUMS e di PAES/PAESC e della loro attuabilità e misurabilità ;

- una chiara rappresentazione di costi e benefici, tenendo conto delle differenti componenti incluse quelle ambientali, energetiche e sociali.

La visione armonizzata viene riportata di seguito:

L'Amministrazione Comunale di Alessandria ha tra i suoi obiettivi e finalità strategiche quelle di assicurare un migliore equilibrio tra protezione ambientale e salute, domanda di mobilità e qualità della vita, minimizzando gli impatti per la collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, congestione e incidentalità, così come definito nelle azioni del D.U.P 2018-2020.

E' da considerarsi così strategico il coordinamento e l'armonizzazione dei principali strumenti in materia di mobilità, energia ed ambiente (con una correlazione/estensione programmatica agli altri ambiti urbanistico – edilizio, infrastrutturale, socio economico, sicurezza e informazione, salute, ed altri), in relazione al suddetto Documento Unico di Programmazione e agli obiettivi operativi ivi contenuti.

L'obiettivo prioritario risulta quindi la riduzione delle emissioni inquinanti e la promozione di uno sviluppo urbano sostenibile con la riduzione dei consumi energetici (accompagnato da un processo partecipativo – di comunicazione, partecipazione ed interazione – con i principali stakeholder) garantendo buoni livelli di accessibilità al territorio.

Ne consegue che sviluppare contestualmente un sistema di azioni in tema di mobilità sostenibile e di sostenibilità energetica, attraverso strumenti programmatori quali il PUMS-PGTU e il PAES/PAESC, e la loro armonizzazione, diviene fondamentale.

Pertanto qualità dello spazio pubblico e città a rischio zero, accessibilità e rivitalizzazione del centro storico, l'incentivazione all'utilizzo di auto a basso impatto ambientale, con particolare riguardo alla mobilità elettrica e ciclabile, al rilancio del trasporto pubblico (con sviluppo dei nodi di interscambio tra le reti lunghe e i servizi urbani) contestuale al rilancio delle azioni di riqualificazione urbanistico-edilizia finalizzata all'efficientamento energetico e alla riduzione delle emissioni, alla consapevolizzazione della comunità su temi specifici e allo sviluppo di "buone pratiche", sono esempi di azioni-cardine per avviare la Città di Alessandria al raggiungimento degli obiettivi strategici precedentemente enunciati.

Obiettivi strategici quelli descritti, ambiziosi e che partecipano anche al recupero dell'immagine e ad un riposizionamento competitivo della Città e del suo bacino territoriale, che devono tener conto della possibile evoluzione del sistema città a medio e lungo termine, non limitandosi a analisi e a progetti "chiusi" ma adattabili e implementabili nel tempo, anche attraverso la creazione di un gruppo di lavoro interno al Comune, che, con l'appoggio di tecnici esterni e stakeholder, segua, monitori e indirizzi i processi finalizzati al perseguimento di tali obiettivi.

3.2 Condivisione dei dati

Le scelte si sviluppano attraverso passi diversi e conseguenti:

- La prima fase è la condivisione dati (e raccolta) da parte dei settori che seguono PAES e PUMS con i rispettivi referenti, l'arch. Bocca (Responsabile Unico del Procedimento è l'arch. P. Robotti) e l'arch. Barisione;
- La seconda fase è creare una cartella condivisa del gruppo di lavoro (la squadra di armonizzazione);

- La terza fase è il progressivo allargamento e inserimento dei dati con specifici referenti del Settore LLPP, del Servizio Patrimonio, del Settore Risorse Finanziarie. Il Comune di Alessandria è anche interessato nei prossimi mesi e nel 2019 ad una riconfigurazione tecnica del sistema informatico e ad un progressivo rinnovamento delle soluzioni applicative integrate che interesserà più servizi e procedimenti.

La visione connessa alla armonizzazione delle azioni è punto fondante per le scelte di stesura di regolamenti e di strumenti di pianificazione. Le fasi sono altresì propedeutiche e funzionali al più ambizioso ed elaborato progetto di stesura del PAESC e di verifica dei piani armonizzati. Con l'avvio della stesura del PAESC, infatti, ci si doterà di una piattaforma specifica (supporto tecnico) di raccolta, elaborazione e condivisione di dati di energia e mobilità, consumi energetici, pianificazione in atto e in fase di adozione, programmazione a medio-lungo periodo.

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

- PAES (2010) e successivi monitoraggi e modifiche
- Delibera di adesione al Patto dei Sindaci per l'Energia e il Clima e la successiva produzione di un PAESC
- Documento tecnico del PUMS (2017) in attesa di approvazione
- 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 Alessandria 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.)

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 alessandrina.

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

I dati presenti all'interno dei documenti analizzati sono raggruppabili nelle seguenti categorie:

01-Dati generali	(dati demografici, volumi edificati, densità abitativa, imprese e dinamiche occupazionali, tasso di occupazione, ecc...)
02-Dati mobilità privata	(parco veicolare, spostamenti sistematici, ripartizione modale, ecc...)
03-Dati TPL	(consistenza flotte, classificazione veicoli, passeggeri trasportati, ecc...)
04-Dati mobilità sostenibile	(numero colonnine, quantità biocombustibili venduta, lunghezza piste ciclabili, estensione zone 30, ecc...)
05-Dati consumi/emissioni	(dati IBE/IME, obiettivi di riduzione emissioni PAES e PUMS, ecc...)
06-Dati ulteriori	(non compresi nelle categorie precedenti)

A supporto dell'analisi comparata dei piani è stata prodotta una tabella dati riassuntiva che, da un lato serve ai vari servizi coinvolti nel processo di armonizzazione e nelle pianificazioni successive per impostare un database condiviso, dall'altro è stata fondamentale per individuare alcuni disallineamenti che sono riportati in forma di commento all'interno della tabella dati. Le voci riportate in tabella sono 287, 42 nel PAES, 168 nel monitoraggio del PAES, 135 nel PUMS. Alcune voci sono presenti in più di un documento. Per ogni voce sono stati riportati i seguenti dati: valore, anno di riferimento, pagina, sotto documento contenente il dato (solo per il PUMS), fonte del dato, eventuali Note.

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

Il Comune di Alessandria si appresta a completare e approvare il proprio PUMS che terrà conto in maniera significativa della metodologia e delle risultanze del percorso di armonizzazione svolto nell'ambito di SIMPLA. Sul versante PAES, l'ultimo monitoraggio è del 2018 e, insieme al successivo sviluppo del PAESC, beneficia delle analisi e delle considerazioni condotte nel corso del coaching di SIMPLA. 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

Oltre agli obiettivi tipici di questi piani, sia il PAES che il PUMS del Comune di Alessandria sono dotati di azioni e misure dedicate all'ottimizzazione e al miglioramento della mobilità cittadina con un occhio di riguardo al risparmio energetico e alla riduzione dell'inquinamento atmosferico. Il PAES del Comune di Alessandria, documento datato ma contenente le parti essenziali per potersi chiamare tale, affrontava il settore trasporti dal punto di vista della riduzione dei consumi energetici. Successivamente al PAES, il Comune ha affidato l'incarico per la redazione del PUMS che dal canto suo ha iniziato a confrontarsi col PAES puntando ad obiettivi molto più estesi ma totalmente sovrapponibili a quelli del preesistente PAES. In fase di redazione del PUMS il Comune procede al monitoraggio del proprio PAES ed è nella medesima fase che hanno luogo il training ed il coaching del progetto SIMPLA. Da ciò deriva la forte relazione tra le misure contenute nel PAES aggiornato e nel PUMS in fase di approvazione. Le azioni/misure presentate nel tabellone riassuntivo excel allegato alla presente sono suddivise in due sezioni, quelle riportate nel PUMS e suoi sotto-documenti, nel PAES e nel I rapporto di monitoraggio.

Relativamente alle misure nel settore mobilità e trasporti che possano essere oggetto di armonizzazione, allineamento e revisione testuale anche con finalità di ampliamento, si segnala quanto segue per ciascun settore.

TRASPORTO PUBBLICO

PAES

Potenziamento del trasporto pubblico	razionalizzazione della rete bus urbana e sub-urbana (l'aumento di numero e lunghezza delle corsie riservate ai mezzi pubblici e riducendo la pressione dei veicoli privati sull'area centrale)
	aumento della velocità media del trasporto pubblico
	miglioramento del servizio
	riduzione dei consumi di energia
	riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico
	rinnovamento della flotta del trasporto pubblico locale

PUMS

Trasporto pubblico	Riassetto del trasporto pubblico e nuovo disegno di rete
	Espansione del servizio a chiamata
	Riqualificazione e rilocalizzazione delle fermate degli autobus
	Nodo di interscambio Stazione di Alessandria
	Nodo di interscambio presso la Chiesa di Spinetta Marengo
	Corsia preferenziale in Piazza Garibaldi
	Svolta preferenziale per gli autobus intersezione Spalto Rovereto/Rossini
	Corsia preferenziale per gli autobus in controflusso in via Rivolta
	Corsia preferenziale per gli autobus in controflusso in via Vinzaglio
	Corsie preferenziali in via Repubblica
	Corsia preferenziale in via Claro, direzione nord

Il PAES revisionato in occasione del I rapporto di monitoraggio appare coerente con quanto enunciato dal PUMS, le misure contenute nel PAES sono di fatto riconducibili in gran parte alla misura "Riassetto del trasporto pubblico e nuovo disegno di rete" contenuta nel PUMS. Questa misura è finalizzata a raggiungere tutti gli obiettivi della relativa scheda del PAES, il PAES dal canto suo potrebbe estendere la trattazione esplorando le ripercussioni in termini di riduzione o di aumento delle emissioni di anidride carbonica dovute al maggior utilizzo del mezzo pubblico. In realtà, l'ottimizzazione della rete bus, con conseguente aumento della velocità media e riduzione delle soste non programmate dovute al traffico veicolare privato, ha benefici anche dal punto di vista delle emissioni di anidride carbonica.

TRASPORTI ALTERNATIVI E INNOVAZIONE

PAES

Accesso ai trasporti alternativi e innovazione nella mobilità	-introduzione di misure coordinate finalizzate all'incremento del servizio svolto dai taxi, al miglioramento delle opportunità di movimento delle persone anziane o disabili all'interno dell'area urbana
	-riduzione del numero e dell'intensità delle situazioni di congestione del traffico, con conseguente incremento della velocità media
	-istituzione di un servizio informativo sulla situazione del traffico, dei punti critici e dei percorsi alternativi, diffuso in tempo reale e indirizzato ai conducenti

	-riduzione delle esigenze di spostamento per ottenere servizi di pubblica utilità (sportelli telematici), promozione del tele-lavoro e dell'uso dei sistemi informatici per i servizi
	-attivazione del servizio di car-sharing
	-limitazioni alla circolazione dei veicoli privati sul territorio comunale
	-diversificazione dell'offerta in relazione a domande di servizio diverse (aumento frequenze e aumento delle differenziazioni dei mezzi pubblici)
	-priorità al mezzo pubblico mediante il controllo dinamico dei semafori

Non è presente una sezione dedicata che sia riconducibile allo stesso settore all'interno del PUMS. La proposta è quella di fare in modo che i due documenti siano allineati anche sotto questo punto di vista, ma con trattazioni testuali diverse. Nel caso dell'introduzione di colonnine per il rifornimento di veicoli elettrici o di carsharing il PAES si limiterà a dire quale potrebbe essere l'effetto di tali misure in termini di riduzione delle emissioni inquinanti, invece il PUMS aggiungerà alla trattazioni tutti gli elementi necessari al reale dimensionamento della rete di infrastrutture e al posizionamento delle eventuali stazioni di carsharing. Il numero di output dell'analisi svolta nell'ambito del PUMS fornisce al PAES i dati di input per il calcolo degli impatti previsti in termini di riduzioni di CO2. Il precedente rappresenta un suggerimento operativo che porterebbe i piani ad un livello di allineamento superiore rispetto a quello già constatabile.

VIABILITA' E SOSTA

Questo sotto-paragrafo è riportato con tale dicitura all'interno del PUMS e non trova corrispondenza diretta all'interno del PAES, andrebbe inserito un preciso riferimento. Si ritiene inoltre che questa sezione del PUMS debba essere integrata con l'azione aggiuntiva suggerita nell'ambito del processo di armonizzazione e relativa alla realizzazione di un parcheggio verde con fotovoltaico in copertura e colonnina per la ricarica dei veicoli elettrici.

MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE

PAES

Incremento della mobilità ciclabile e pedonale	-realizzazione nuove piste e incremento delle piste esistenti
	-installazione di rastrelliere localizzate in prossimità di luoghi di interesse pubblico
	-bike-sharing con ciclo-stazioni per una disponibilità di circa 200 biciclette
	-rete sicura e piacevole dei percorsi pedonali in tutta la città e grandi aree pedonali nel centro

PUMS

Ciclabilità	Viale Brigate Ravenna
	C.so XX Settembre
	Piste ciclabili connesse al Ponte Meier
	Nuova strada Via Poligono di Tiro
	Connessione centro - Spinetta Marengo (Marengo Hub)

	Completamento e messa in sicurezza itinerario ciclabile centro cittadino (Sistema degli Spalti – Corso Crimea – Corso Cento Cannoni – Corso Lamarmora – Via Claro Giulio – Via Marengo)
	Realizzazione itinerario ciclabile quartiere Cristo Nord (Corso Carlo Marx – Via Maggioli)
	Completamento e messa in sicurezza Itinerario ciclabile quartiere Pista / Europa (Corso IV Novembre – Corso Romita)
	Completamento e messa a sistema itinerari ciclabili quartiere Orti (Lungo Tanaro Magenta)
	Completamento itinerari ciclabili quartiere Galimberti (Viale Michel)
	Itinerario ciclabile quartiere Cristo Sud (Corso carlo Marx – Via Acqui – Via Nenni)
	Realizzazione itinerari ciclabili extraurbani di collegamento con le frazioni
	Velostazione presso la Stazione di Alessandria
	Rastrelliere diffuse in città
	Campagne di comunicazione e promozione

Dal confronto tra le misure relative alla mobilità ciclabile e pedonale presenti in PAES e PUMS si può notare che, all'approccio concreto e progettuale del PUMS si contrappone un approccio più cauto e strategico del PAES, a tale proposito si rende necessario cogliere l'occasione per computare in maniera sistematica i potenziali impatti derivanti dall'implementazione delle misure previste dal PUMS anche grazie alla possibile futura installazione di sistemi smart per il monitoraggio degli indicatori di impatto delle misure specifiche.

Analizzando le 10 strategie individuate all'interno del PUMS è possibile fare delle considerazioni puntuali in merito alle possibili interferenze con il PAES.

- Una visione di "area vasta" del sistema (**nessun collegamento al PAES**)
- Ridisegnare il sistema di TPL (**alcuni collegamenti al PAES**)
- Potenziare, in coordinamento con la Regione e le amministrazioni dei comuni capoluogo contermini, i collegamenti ferroviari (**nessun collegamento al PAES**)
- Organizzare la nuova viabilità, garantire accessibilità e orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile (**forte collegamento al PAES**)
- Sicurezza stradale, aree pedonali e isole ambientali (**alcuni collegamenti al PAES**)
- Facilitare e sostenere la ciclabilità (**forti collegamenti al PAES**)
- L'accesso all'area urbana, il centro storico e la sua attrattività (**nessun collegamento al PAES**)
- Rendere efficiente il sistema della sosta (**nessun collegamento al PAES**)
- Una nuova logistica delle merci urbane (**alcuni collegamento al PAES**)
- Superare le barriere, per una città accessibile a tutti (**nessun collegamento al PAES**)

Nuove azioni per l'armonizzazione

Sono state proposte, revisionate ed inserite nei piani tre nuove azioni ponte tra i settori mobilità ed energia. Tali azioni riguardano:

- la realizzazione di un parcheggio verde con impianto fotovoltaico e colonnine di ricarica per veicoli elettrici (scheda N4 del tabellone riassuntivo);
- la sostituzione di 2 bus euro 1 diesel con 2 bus elettrici, in accordo con la società del trasporto pubblico locale (scheda N5 del tabellone riassuntivo)
- l'avvio della istituzione di premi / riconoscimenti di quartiere e dei sobborghi per il risparmio energetico (scheda N6 del tabellone riassuntivo).

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

Il Comune di Alessandria recepisce la risultanze del processo di armonizzazione con Delibera di Giunta n. 34 di data 21/02/2019.

A conclusione del processo di armonizzazione è stata consegnata al Comune di Alessandria 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;
- Rapporto di monitoraggio del PAES rivisto e aggiornato;
- PUMS (Quadro conoscitivo – Proposta di Piano) rivisto ed aggiornato;
- La presente relazione di armonizzazione, completa in tutte le sue parti.

Il Comune di Alessandria, 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.