



# Relazione di armonizzazione

## Comune di Vicenza

Comune di	Vicenza
Regione	Veneto
Popolazione	111.620
Superficie	80,54 Km <sup>q</sup>

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 Vicenza presenta la propria candidatura a beneficiare delle attività del progetto SIMPLA nel maggio 2017, nominando come rappresentanti la dottoressa Donata Fiorentin, Istruttore Tecnico e Amm.vo del Settore Ambiente (focus sul PAES) e l'architetto Carlo Andriolo, Dirigente del Settore Mobilità e Trasporti.

Sul versante energia, il Comune di Vicenza aderisce al Patto dei Sindaci con Delibera di Consiglio Comunale n. 5 di data 28/01/2010 ed approva con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 14 del 14/02/2013 il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES). Il primo monitoraggio del PAES viene condotto nel novembre 2015, il secondo nel maggio 2018. Avendo aderito all'iniziativa Mayors Adapt nell'ottobre 2014 e diventando partner del progetto Veneto Adapt finanziato dal programma 'Life' e del progetto Epicuro – European Partnership for Innovative Cities within an Urban Resilient Outlook' della DG Echo, con Decisione di Giunta Comunale n. 370 di data 30/08/2016, Vicenza decide di evolvere il proprio PAES in PAESC entro dicembre 2019.

All'inizio della fase di formazione nel giugno 2017, quindi, Vicenza ha un PAES del 2013 con il primo monitoraggio completato nel 2015. È intenzione dell'Amministrazione dotarsi di un PAESC.

Sul versante mobilità, Vicenza si dota di un PUM ai sensi della L. 340/2000 con Delibera di Consiglio Comunale n. 48 di data 22/10/2012. Con il progetto SOLEZ finanziato dal programma Central Europe, Vicenza si propone di far evolvere la propria attività di pianificazione della mobilità in un'ottica non solo cittadina ma di Area Funzionale Urbana.

## Fase 1: Avvio

### 1.1 Impegno politico

---

Il Comune di Vicenza aderisce alla seconda fase (coaching) delle attività previste dal progetto SIMPLA con Delibera di Giunta n. 142 di data 24/10/2017, nominando come capo progetto e coordinatore del gruppo di lavoro l'architetto Carlo Andriolo, Direttore del Settore Mobilità e Trasporti e definendo i membri essenziali della squadra.

### 1.2 La squadra

---

La Delibera di Giunta n. 142 del 24/10/2017 definisce i membri della squadra nelle persone dell'ing. Carla Poloniato, mobility manager e referente per lo sviluppo e l'armonizzazione del PUMS, l'arch. Marco Bonafede, tecnico esperto di settore e referente per lo sviluppo e l'armonizzazione del PUMS, l'arch. Roberto scalco, P.O. del Settore Ambiente, Energia a Tutela del territorio e referente per lo sviluppo e il monitoraggio del PAES e per l'armonizzazione con altri piani, la dott.ssa Donata Fiorentin, del Settore Ambiente, Energia a Tutela del territorio e referente per lo sviluppo e l'armonizzazione del PAESC. La squadra di lavoro viene in seguito aggiornata includendo il dott. Fabio Cestonaro, Istruttore Tecnico del Settore Ambiente, Energia e Tutela del Territorio e il dott. Alberto Maria Rigon, Expert Manager per i progetti europei EPICURO e Life Veneto Adapt, entrambi referenti per lo sviluppo del PAESC e l'arch. Rosario Ardini, dell'Ufficio S.I.T., per il supporto informatico.

SETTORI	NOMINATIVI	RUOLO
Mobilità e Trasporti	arch. Carlo Andriolo  ing. Carla Poloniato   arch. Marco Bonafede	Direttore del Settore e Coordinatore gruppo di lavoro Posizione organizzativa del settore Mobility Manager d'area Referente per lo sviluppo e l'armonizzazione del PUMS  Funzionario del Settore Mobility Manager Referente per lo sviluppo e l'armonizzazione del PUMS
Ambiente, Energia e Tutela del Territorio	arch. Roberto Scalco  dott.ssa Donata Fiorentin dott. Fabio Cestonaro dott. Alberto Maria Rigon	Posizione Organizzativa del Settore - Referente per lo sviluppo e il monitoraggio del PAESC e dell'armonizzazione con altri Piani  Referenti per lo sviluppo e l'armonizzazione del PAESC
Sistemi Informativi Territoriali (S.I.T.)	arch. Rosario Ardini	Referente per il supporto informatico

## Fase 2: Pianificazione

### 2.1 Valutazione iniziale

Insieme ai tecnici del Comune di Vicenza è stata predisposta una registro 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.

**CONTESTO NORMATIVO E PIANIFICAZIONE REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE:** definizione di normativa e piani regionali e locali di riferimento per il processo di armonizzazione di PAES / PAESC e PUMS).

PIANI E NORMATIVE REGIONALI	Obiettivi in sintesi	Relazione con PAES e PAESC	Relazione con PUM e PUMS
-----------------------------	----------------------	----------------------------	--------------------------

PIANI E NORMATIVE REGIONALI	Obiettivi in sintesi	Relazione con PAES e PAESC	Relazione con PUM e PUMS
<p>PRTV - Piano Regionale Trasporti Veneto</p> <p>DGRV n. 1671 del 5 luglio 2005 – BUR n. 73 del 2 agosto 2005</p>	<p>Il PRTV è il documento settoriale di riferimento per i trasporti. Strategie di mitigazione: infrastrutture di mobilità collettiva, infrastrutture di mobilità non veicolare</p>	<p>MITIGAZIONE RISCHIO: infrastrutture di mobilità collettiva, infrastrutture di mobilità non veicolare</p>	<p>Linee guida per la redazione dei PUM</p>
<p>PTRC Piano Territoriale Regionale di Coordinamento [DGRV n. 372 del 17 febbraio 2009]</p>	<p>Il piano territoriale regionale di coordinamento indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione.</p>	<p>Energia - Promozione fonti rinnovabili</p> <p>Aria – riduzione emissioni e inquinanti</p>	
<p>PTA - Piano di tutela delle acque</p> <p>DGRV n. 842 del 15 maggio 2012 - Bur n. 43 del 05 giugno 2012</p>	<p>Individua gli strumenti per la protezione e la conservazione della risorsa idrica. Come strategia di riduzione del rischio si preoccupa di contribuire alla mitigazione degli effetti delle inondazioni e della siccità</p>	<p>MITIGAZIONE RISCHIO: mitigazione degli effetti delle inondazioni e delle ondate di calore</p>	
<p>Adesione Regione Veneto al "Patto dei Sindaci" in qualità di struttura di supporto ai Comuni del Veneto per la predisposizione di "Piani d'Azione per l'energia sostenibile"</p> <p>DGRV N. 1594 DEL 31.07-2012</p>	<p>Fornisce una guida strategica e un supporto tecnico a quei Comuni che, pur avendo la volontà politica di aderire all'iniziativa, non siano dotati di un apparato amministrativo adeguato alla concreta realizzazione degli impegni derivanti dall'adesione al Patto stesso.</p>	<p>ENERGIA: Propedeutico alla redazione dei PAES</p>	

PIANI E NORMATIVE REGIONALI	Obiettivi in sintesi	Relazione con PAES e PAESC	Relazione con PUM e PUMS
<p>Adozione variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento con attribuzione della valenza paesaggistica 2013 [DGRV n. 427 del 10 aprile 2013 - Bur n. 39 del 03 maggio 2013]</p>	<p>La Variante delinea un processo di pianificazione paesaggistica articolato in due diversi momenti: uno di carattere generale, che ha a oggetto il PTRC a valenza paesaggistica, e uno più di dettaglio che riguarda la Pianificazione Paesaggistica Regionale d'Ambito.</p> <p>La Variante al PTRC prevede anche un aggiornamento dei suoi contenuti territoriali, riguardanti la città, il sistema relazionale, la difesa del suolo.</p>	<p>MITIGAZIONE RISCHIO:</p> <p>Linee guida per l'adattamento ai cambiamenti climatici</p>	
<p><i>Linee guida regionali "Indicazioni per la redazione dei PAES a supporto degli Enti Locali"</i></p> <p>D.G.R.V. n. 2324 del 9 dicembre 2014</p>	<p>Linee di indirizzo per i comuni relative alla redazione dei Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES).</p>	<p>ENERGIA: Linee guida PAES</p>	
<p>Masterplan regionale piste ciclabili</p> <p>DGRV n. 1792 del 6 ottobre 2014</p>			<p>Piste ciclabili</p>
<p>Aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (2004)</p> <p>DGRV n. 90 del 19 aprile 2016</p>	<p>L'aggiornamento recepisce i principi ambientali definiti in ambito comunitario, in particolare l'integrazione delle politiche mediante l'adozione di un pacchetto di azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, di concerto con le linee guida nazionali e le misure concordate a livello di bacino padano</p>	<p>MITIGAZIONE RISCHIO:</p> <p>Riduzione inquinanti in atmosfera</p>	<p>Limitazione veicoli ad alta emissione</p>

PIANI E NORMATIVE REGIONALI	Obiettivi in sintesi	Relazione con PAES e PAESC	Relazione con PUM e PUMS
<p>ACCORDO DI BACINO PADANO (sovra regionale)</p> <p>D.G.R.V. n.836 del 6 giugno 2017</p>	<p>Sottoscrizione del nuovo accordo di programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento per il miglioramento della qualità dell'aria nel bacino padano"</p>	<p>MITIGAZIONE RISCHIO:  Riduzione inquinanti in atmosfera</p>	
<p>PERFER</p> <p>Piano energetico regionale - Fonti rinnovabili, risparmio energetico ed efficienza energetica</p> <p>[DCRV n. 6 del 09 febbraio 2017 - Bur n. 20 del 21 febbraio 2017]</p>	<p>Definisce le linee di indirizzo e di coordinamento della programmazione in materia di promozione delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico.</p>	<p>ENERGIA: fonti rinnovabili, Efficienza energetica, Risparmio energetico</p>	

PIANI PROVINCIALI			
<p>VICENZA</p> <p>PTCP Piano Territoriale Coordinamento Provinciale</p> <p>DGR n. 708 del 2/5/2012</p>	<p>Strumento di indirizzo e coordinamento per l'attività pianificatoria comunale</p>		

PIANI COMUNALI	
<p>PIANO REGOLATORE COMUNALE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>PIANO ASSETTO TERRITORIO</li> <li>PIANO INTERVENTI</li> </ul>	<p><a href="#">Delibera Consiglio comunale n. 84</a> del 11.12.2009 - Adozione <a href="#">Delibera Giunta regionale del Veneto n. 2558</a> del 2.11.2010 - Ratifica approvazione PAT, pubblicata nel B.U.R. Veneto n. 88 del 30.11.2010.</p> <p>Il Piano di Assetto del Territorio è efficace dal 15.12.2010.</p>
PUM	Delibera di C.C n. 48 del 22.10.2012

PIANI COMUNALI	
PIANO DI EMERGENZA COMUNALE	Deliberazione Commissario Straordinario n. 25 del 20/03/2008, successivamente validata dalla Giunta Provinciale del 19/01/2010. Il Piano è stato aggiornato nel 2015 con diversi piani operativi in particolare per la gestione delle emergenze in caso di esondazione, sulla base delle attività messe in atto per l'evento di piena verificatosi il 1° novembre 2010 e nel 2018, con di delibera Consiglio Comunale n. 25 del 10/4/2018
PIANO CLASSIFICAZIONE ACUSTICA TERRITORIO COMUNALE (PCATC)	Delibera Consiglio Comunale n. 12 del 23/02/2011
MAPPATURA ACUSTICA STRATEGICA	Delibera Giunta Comunale n. 233 del 5/11/2013
PIANO D'AZIONE AGGLOMERATO VICENZA	Delibera Consiglio Comunale n. 31 del 24/6/2014  Il Piano è stato aggiornato nel 2018 (delibera di Giunta Comunale n. 94 del 6/6/2018)
PIANO ILLUMINAZIONE CONTENIMENTO INQUINAMENTO LUMINOSO (PICIL)	Delibera di Consiglio Comunale n. 69 del 18/12/2012
PIANO D'AZIONE TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA	Delibera di Giunta Comunale n. 265 del 20 settembre 2007
PAES	Delibera di Consiglio Comunale n. 14 del 14/02/2013 Il Piano è stato aggiornato nel 2018 (delibera di Giunta Comunale n. 100 del 6/6/2018)

## 2.2 Coinvolgimento partner e stakeholder

Nell'ambito delle attività di coinvolgimento degli stakeholder dell'area urbana funzionale vicentina per la redazione del Piano d'Azione SOLEZ, sono stati organizzati 3 tavoli di lavoro rispettivamente nell'ultimo semestre del 2017 ai quali hanno partecipato i rappresentanti politici e tecnici dei principali comuni contermini, nonché gli attori chiave delle attività pilota che verranno



implementate dal progetto e cioè, Veloce Ecologic, ASCOM (Confcommercio), AIM Mobilità e SVT (Società Vicentina Trasporti).

I tre meeting hanno avuto luogo nel Forum center di Palazzo Uffici in Piazza Biade a Vicenza nelle giornate del 11/07, 16/09 e 28/11/2018. Gli argomenti trattati hanno spaziato dall'iniziale presentazione del progetto SOLEZ e del ruolo che i singoli rappresentanti dei comuni avrebbero svolto nell'ambito delle diverse attività previste. La discussione si è poi orientata verso le principali criticità riscontrate a livello di mobilità di area vasta. Tra il primo ed il secondo incontro, il Comune di Vicenza ha predisposto un questionario sottoposto all'attenzione dei vari tecnici e amministratori locali, che ha permesso di fare un'auto valutazione di punti di forza e debolezza dell'attuale sistema della mobilità a livello dei singoli comuni coinvolti. Durante il secondo incontro, i risultati dei questionari sono stati elaborati e messi a sistema per evidenziare problematiche comuni e delineare opportune strategie per risolvere nel medio e lungo periodo, le criticità.

Questo secondo incontro (16/09) è stato realizzato in coincidenza del Festival Città della tecnologia per la mobilità sostenibile (CITEMOS) che ha dato anche l'opportunità di presentare alla cittadinanza presente, varie strategie e progetti in atto dedicati al miglioramento della mobilità sostenibile in tutta l'area urbana funzionale.

Il 3° ed ultimo incontro, è stata l'occasione per la condivisione della versione finale del Piano d'Azione SOLEZ, con la raccomandazione di integrare nella programmazione dei comuni coinvolti, le strategie di mobilità condivise. Sono state poi programmate le attività successive di comunicazione e di sviluppo e sperimentazione delle 2 azioni pilota previste tra la fine del 2018 ed i primi mesi del 2019.

Nell'ambito delle attività di comunicazione del progetto SOLEZ, il 23 e 24/03/2018 sono state organizzate due conferenze pubbliche. La prima a titolo *"La mobilità gentile per i cittadini di oggi e di domani"* la seconda *"La sostenibilità nella mobilità"*. Obiettivo dell'evento è stato la presentazione alla cittadinanza del Piano d'Azione Solez per la mobilità sostenibile con il coinvolgimento dei rappresentanti dell'area urbana funzionale vicentina. Sono intervenuti vari speakers che hanno affrontato diversi aspetti legati alla mobilità sostenibile: come progettare città in cui ci si possa muovere in sicurezza (prof. Barp, IUAV) in modo da prevenire, tra l'altro, le principali malattie cardiovascolari (Dott. Colussi – ULSS 8 Berica): come organizzare la distribuzione delle merci nel centro storico (Lara Stellin - Veloce Ecologic) o il trasporto pubblico con mezzi elettrici (Dott. Scarfone, Azienda Trasporti Bergamo). E' stato inoltre presentato un best practice di di partecipazione diretta alla programmazione della mobilità scolastica (Ing. Di Bussolo, Comune di Venezia) ed il programma sperimentale nazionale di mobilità casa-scuola, casa-lavoro coordinato dal Comune di Vicenza (MobilitateVI) e la legge quadro sulla mobilità ciclabile presentata dall'On. Paolo Gandolfi. In occasione della seconda giornata di lavoro, grazie all'intervento del dott. Luca Mercatelli, c'è stata l'occasione di creare un'interessante sinergia con il progetto SIMPLA con la presentazione sull'attività di armonizzazione tra PAES e PUM.

Nell'ambito del progetto EPICURO le attività di coinvolgimento dei partner e degli stakeholder chiave si sono sviluppate su tre livelli. Un primo livello "divulgativo" con l'organizzazione di due conferenze sulla resilienza, cambiamenti climatici e misure adattative, in cui hanno partecipato tecnici dei comuni contermini, tecnici del comune di Vicenza dei settori di mobilità, urbanistica e ambiente, ordine degli architetti, società di consulenza ed esponenti della società civile. Il primo evento di apertura si è tenuto il 23 Marzo 2018 a Palazzo Cordellina. Particolarmente rilevati fra i relatori il Resilience Manager di Milano, Piero Pellizzaro e il consulente di Opticits Remigio Rancan.



L'altro evento è stato organizzato ai Chiostri di Santa Corona con il titolo "Urban Heat Island – Genesi e Misure Adattative", tenuto dal dott. Denis Maragno di IUAV.

Il secondo livello di coinvolgimento interno al Comune di Vicenza che ha interessato i settori urbanistica, ambiente e territorio, sociale, risorse umane e sistema informativo comunale ha permesso di superare la logica del lavoro in "silos" per una elaborazione trasversale del Piano Locale di Adattamento previsto dal progetto EPICURO. Un primo incontro ufficiale si è svolto a Palazzo Trissino il 18 Maggio 2018 a cui sono seguiti vari tavoli di lavoro informali.

Il terzo livello è relativo all'implementazione dell'azione pilota di EPICURO, Hazur® che permette di tradurre, in termini operativi, i processi di miglioramento della resilienza delle funzioni essenziali della città e di visualizzarne i risultati. E' uno strumento on line, web-based tool, che fornisce una soluzione olistica per rappresentare e simulare effetti cascata tra i diversi servizi e infrastrutture. L'uso di Hazur® facilita inoltre la raccolta dati, la diffusione trasversale delle informazioni, il percorso per una possibile gestione integrata dei servizi e lo sviluppo di strategie di adattamento e trasformazione, nel contesto urbano di cambiamento continuo. Cuore dell'azione pilota è l'analisi delle interdipendenze tra i servizi e infrastrutture urbane, come base per l'individuazione degli effetti cascata. I primi due workshop si sono realizzati il 30 Ottobre e il 20 Novembre 2018 e hanno visto la partecipazione di: Viacqua spa, SAR Servizi a Rete, Comando Polizia Municipale, Protezione Civile, AIM AMPCS, AIM Ambiente, SUEM Vicenza, Sportello Sostenibilità e IPAB Spa oltre ai Settori ambiente e urbanistica del Comune di Vicenza.

Tutti gli eventi partecipativi relativi ai progetti sopra esposti hanno avuto lo scopo di coinvolgere i soggetti pubblici e privati presenti nel Territorio in un percorso informativo e formativo sui temi della mobilità urbana e del suo miglioramento, della sostenibilità ambientale in materia energetica e delle strategie adattative a fronte delle sfide poste alle città dai cambiamenti climatici, attraverso la conoscenza di strumenti e percorsi attivati o in fase di sviluppo da parte dell'Amministrazione Comunale. La discussione sviluppata in tali contesti ha permesso inoltre di far conoscere il percorso avviato da SIMPLA per lo sviluppo coordinato degli strumenti di pianificazione esistenti (PAES e PUM) nell'ambito di una gestione energetica e della mobilità integrate.

## 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 Vicenza fa parte del raggruppamento 'Nord Est'.

La prima riunione si tiene a Vicenza in data 19/02/2018. 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 Vicenza del 12/10/2018 è l'occasione per un approfondimento degli interventi previsti anche a seguito del rinnovo dell'amministrazione comunale (giugno 2018).

Al fine di condurre le attività di coaching e l'analisi del grado di armonizzazione del PAES e del PUM del Comune di Vicenza, sono state condotte le attività descritte di seguito.

Per la fase di “pianificazione” è stato tenuto nella sede del Comune un incontro approfondito il giorno 12/10/2018, in presenza di rappresentanti del Settore Mobilità, del Settore Ambiente e delle Politiche Comunitarie. Sono stati trattati affrontati in profondità tutto gli aspetti dell’operazione: Impegno politico - Squadra di armonizzazione; Pianificazione - Valutazione iniziale, Coinvolgimento Stakeholder e Piano di lavoro; Attuazione - Armonizzazione visione, Condivisione dati, Base dati e metodi di raccolta dati IBE/IME, Armonizzazione degli anni di riferimento, Armonizzazione azioni, Monitoraggio. Nella fattispecie, si è deciso di lavorare sul Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile (PAES) di Vicenza, sul Piano Urbano della Mobilità (PUM) e sul Piano d’Azione per l’integrazione delle politiche LEZ (Low Emission Zones) nelle Aree Urbane Funzionali (SOLEZ). Inoltre non stati individuati i passi successivi dell’operazione.

Per la fase di “attuazione” sono state condotte due teleconferenze i giorni 5/12/2018 e 13/12/2018 con rappresentanti del Settore Ambiente e dello Sportello sostenibilità, nelle quali sono stati rivisti approfonditamente i documenti riguardanti la Revisione del quadro conoscitivo del PUMS e dell’inventario di base/di monitoraggio del PAES e la Revisione delle singole misure ed azioni contenute nei piani.

È stato infine condotto un incontro conclusivo in presenza, il giorno 11/12/2018, in Comune a Vicenza, con rappresentanti dei Settori Ambiente, Mobilità, Politiche Comunitarie e dello sportello sostenibilità, nel quale sono stati presentate le relazioni prodotte e sono state elaborate le conclusioni del lavoro.

## Fase 3: Attuazione

### 3.1 Armonizzazione della visione

---

Il Comune di Vicenza, nell’ambito delle Linee Programmatiche di mandato 2018-2023, ha indicato fra i propri obiettivi strategici la focalizzazione sullo sviluppo territoriale sostenibile in base agli obiettivi definiti dall’Agenda 2030, indicati dalla European Urban Agenda e dalla Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili, in termini di qualità di vita dei cittadini, qualità dell’ambiente e del territorio, competitività e attrattività.

In tale contesto l’adesione al progetto europeo SIMPLA, formalizzata con deliberazione della Giunta Comunale n. 147 in data 24/10/2017, ha permesso di intraprendere un percorso di revisione, aggiornamento ed integrazione degli strumenti di programmazione strategica PUM e PAES, nell’ambito di una visione coordinata ed integrata di mobilità, ambiente e assetto del territorio, presupposto fondamentale per scelte operative ed azioni concrete improntate alla sostenibilità ambientale, economica, sociale e finalizzate al miglioramento della qualità della vita dei cittadini ed a nuove opportunità di sviluppo per le imprese.

Con il progetto SOLEZ, finanziato dal programma Central Europe, Vicenza si propone di far evolvere la propria attività di pianificazione della mobilità in un’ottica non solo cittadina ma di Area Funzionale Urbana, qualificando così il percorso da PUM a PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile). La mobilità cittadina prevede un mix di soluzioni di trasporto sui temi dello sharing e dell’impatto zero, rappresentando un obiettivo di medio termine per la mobilità cittadina, in condizioni di sicurezza e piena potenzialità. Tra le indicazioni contenute nelle Linee Programmatiche di mandato si richiamano: la riqualificazione, anche in chiave di mobilità dolce,

degli assi viari principali, la realizzazione dell'infrastruttura ciclabile portante verso ovest (collegamento Vicenza-Creazzo); la riorganizzazione del sistema ciclopedonale urbano attraverso la revisione ed il raccordo di tratti di pista esistenti in modo da collegare i punti strategici della città (scuole, parchi, monumenti, ecc.); l'attivazione di una procedura on-line via web e app mobile per la richiesta e il rilascio dei permessi di accesso alle zone a traffico limitato (ZTL intelligente); l'installazione di nuovi punti di ricarica per auto elettriche. Per quanto riguarda i trasporti, sarà posta particolare attenzione all'impatto sul territorio delle nuove infrastrutture ferroviarie previste dal progetto AV/AC.

Il Comune di Vicenza avendo aderito come partner al progetto europeo LIFE+ VENETO ADAPT, si è proposto di sviluppare una serie di misure strategiche di adattamento ai cambiamenti climatici, che costituiranno l'evoluzione del PAES in PAESC (Piano d'Azione Energia Sostenibile e Clima), con l'obiettivo di costruire una strategia per l'aumento della resilienza della città, ovvero della capacità di rispondere in maniera efficace e tempestiva anche ai cambiamenti climatici.

I due percorsi intrapresi verso la stesura del PUMS e del PAESC, anche attraverso il supporto dei progetti sopracitati, trovano un ulteriore supporto attraverso il percorso di armonizzazione proposto dal progetto SIMPLA.

## 3.2 Condivisione dei dati

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

- PAES (2013) e successivi monitoraggi e aggiornamenti;
- PUM (2012);
- Piano d'azione per la mobilità dell'area funzionale urbana vicentina (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 Vicenza 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 vicentina.

## 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 Vicenza sono stati analizzati i seguenti documenti:

- Il Piano d'Azione per l'energia Sostenibile (Paes), 2013
- PAES Di Vicenza - Relazione di Monitoraggio 2006-2016
- Piano Urbano della Mobilità di Vicenza (PUM), 2012
- Piano d'Azione per l'integrazione delle Politiche LEZ (Low Emission Zones, Zone A Bassa Emissione) nella pianificazione della mobilità nella FUA (Functional Urban Area – Area Urbana Funzionale) di Vicenza

Il dataset del PAES è stato analizzato nelle sue due parti: l'Inventario delle Emissioni del PAES e il report di monitoraggio delle azioni. Si sono principalmente raccolti dati dalla prima parte. Al fine di completare l'analisi approfonditamente, sono state analizzate anche le Azioni del PAES e del Rapporto di Monitoraggio e sono stati rilevati i dati utili.

IL PUM della Città di Vicenza è ben precedente alle Linee Guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) pubblicate dal Ministero Infrastrutture e Trasporti attraverso il Decreto Ministeriale del 4 agosto 2017 e risponde solo parzialmente a tali linee guida.

È stato analizzato anche il Piano d'Azione SOLEZ, il quale riporta alcuni dati interessanti riguardanti la mobilità sostenibile.

Al fine di render l'analisi il 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, ecc...)
- 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, ecc...

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

Per ogni piano sono stati riportati, ove possibile, i seguenti dati, ripartiti 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, 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.

Si riscontrano le seguenti differenze nei dataset dei tre Piani:

- Nel PUM non sono annoverati dati riguardanti gli impatti ambientali (parco veicolare, qualità dell'aria, inquinamento acustico, consumi energetici)
- I dati riguardanti le seguenti voci:
  - Dati mobilità pendolarismo
  - Matrice origine/destinazione spostamenti sistematici giornalieri che interessano Vicenza
  - Motivazione degli spostamenti sistematici da e verso Vicenza per studio o per lavoro
  - Ripartizione modale degli spostamenti da e verso Vicenza per studio o per lavoro
  - Flussi veicolari
  - Intermodalità per le persone
  - Offerta di sosta su suolo pubblico
  - Zone 30 previsioni
  - Piste ciclabili

Sono perfettamente allineati in quanto sono riportati nel PAES facendo riferimento al PUM.

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

Il Comune di Vicenza si appresta ad acquisire le risultanze del percorso di armonizzazione svolto nell'ambito di SIMPLA ai fini dell'aggiornamento del proprio PUM (con il naturale sviluppo di un PUMS nel prossimo futuro, che tenga conto, tra l'altro, del piano d'azione per l'Area Funzionale Urbana sviluppato nell'ambito del progetto SOLEZ) e del proprio PAES, il cui ultimo monitoraggio risale all'estate 2018, nell'evoluzione verso il PAESC. In questo contesto di aggiornamento, sviluppo e crescita 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 l'aggiornamento dei documenti programmatori della mobilità e l'eventuale redazione di un 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 PUM di Vicenza

La strategia del PUM di Vicenza è sostanzialmente descritta nel paragrafo 0.2. *Le scelte consolidate*, nel quale si descrive come l'esame della valutazione comparata delle alternative ha portato ad individuare una serie di scelte che formano la strategia base sulla quale sono state sviluppate le proposte definitive di Piano. Queste scelte comprendono un mix di interventi infrastrutturali e di regolazioni della domanda tale da garantire –in un orizzonte decennale- un assetto della mobilità urbana decisamente migliore di quello prevedibile nello scenario tendenziale, grazie ad una *progressiva diversione modale verso il mezzo pubblico e la mobilità ciclopedonale*, cui si accompagna un comunque *adeguato livello di accessibilità selezionata in auto*.

Sono presentati sinteticamente i quattro diversi sotto-settori (trasporto pubblico, rete ciclabile, rete stradale, sosta), le mitigazioni ambientali e le scelte di Piano.

Non vi è quindi all'interno del PUM riscontro esplicito di argomenti trattati nel PAES. I punti di contatto sono su 2 temi di particolare interesse quali il tema della partecipazione e le emissioni dovute al traffico veicolare, trattate come segue.

1. La partecipazione è prevista solo nella redazione del BICIPLAN, menzionato nel paragrafo 3.4.1 *Criteri di progettazione e sviluppo delle reti ciclabili* come specifico strumento attuativo di settore al quale demandare la progettazione degli interventi sulla mobilità ciclabile.
2. Paragrafo 1.4 *Esternalità del traffico motorizzato* sottoparagrafo 1.4.2 - *inquinamento atmosferico* sono trattate le emissioni dei seguenti inquinanti: monossido di carbonio, anidride solforosa, benzene ossidi di azoto, l'ozono, particolati, benzo(a)pirene, particolati pm10. Non sono trattate in alcun modo le emissioni di CO<sub>2</sub>.

Sarebbe possibile aggiungere il seguente paragrafo al Sotto-paragrafo 1.4.2:

Alle soglie del 2020 le emissioni prese in considerazione non possono non annoverare le emissioni di CO<sub>2</sub> che, seppur non inquinanti, hanno impatti ambientali indiretti ben conosciuti come quello del riscaldamento globale, causa prima dei cambiamenti climatici. In questo senso, il PUM beneficia dei rilievi e delle raccolte dati compiuti attraverso il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) che prevede che il 17,9% dell'abbattimento delle emissioni previsto al 2020 rispetto al 2006 sia dovuto al miglioramento dell'efficienza nei trasporti, che comporterà l'abbattimento del 4,1% di emissioni sul totale cittadino.



## La strategia del PAES di VICENZA

Il PAES di Vicenza è successivo al PUM in ordine cronologico, tiene in grande considerazione le indicazioni fornite dal PUM e le recepisce in toto, in quanto il settore dei trasporti è responsabile del 32% delle emissioni di CO<sub>2</sub> sul territorio comunale.

La strategia del PAES considera i seguenti aspetti:

1. Quadro attuale e prospettive per il futuro
2. Partecipazione e coinvolgimento degli stakeholders
3. Il progetto Conurbant
4. Aspetti organizzativi e finanziari
5. I settori coinvolti
  - A. Residenziale
  - B. Terziario
  - C. Trasporti

La descrizione della strategia nel settore dei trasporti è riportata di seguito:

*Di fondamentale importanza è l'analisi del settore trasporti. Il Comune di Vicenza ha recentemente approvato il PUM (Piano Urbano della Mobilità – approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n.48 del 22 ottobre 2012) che si pone importanti obiettivi di rimodulazione delle modalità di spostamento a favore del trasporto pubblico (con nuove linee ad alta mobilità, LAM, alcune di esse elettrificate) e della mobilità ciclabile.*

*Alcune osservazioni sono pervenute, relativamente a quest'ultimo aspetto, relativamente al fatto che alcuni percorsi ciclabili non soddisfano pienamente i requisiti di una vera e propria infrastruttura viaria. Questo aspetto è adeguatamente valutato nel PUM, e sarà compito delle politiche di viabilità dei prossimi anni il colmare questa lacuna, in modo da rendere sempre di più la pista ciclabile una vera infrastruttura in grado di garantire fluidità e sicurezza.*

Il PAES, dal punto di vista del settore trasporti, sarà quindi imperniato nell'attuazione di quanto previsto dallo scenario "M" del piano stesso, ritenuto dal Consiglio Comunale lo scenario da attuare per la città di Vicenza.

Il PAES però non si limita a quanto descritto nel PUM e si spinge oltre su alcuni aspetti della mobilità sostenibile, in particolare su quella elettrica:

*Sarebbe tuttavia miope il non tenere in debita considerazione gli scenari che a medio lungo termine promettono di modificare radicalmente il trasporto individuale. La mobilità elettrica sta per fare il suo ingresso fattuale nel mercato di massa. Vicenza non è stata a guardare. La "Veloce Srl" ne è un esempio. Ma la prospettiva che l'auto elettrica invada il mercato del trasporto privato, pone alle amministrazioni questioni politiche e tecniche allo stesso tempo difficili e affascinanti, quali ad esempio:*

1. *Come favorire la mobilità elettrica e la sua diffusione nel territorio;*
2. *Come sostenere, dal punto di vista energetico ed infrastrutturale, lo spostamento dall'approvvigionamento di combustibili fossili a quello di energia elettrica;*
3. *Come coinvolgere le realtà produttive locali in questa radicale trasformazione dell'assetto dei trasporti.*



*Alla prima questione si cercherà di rispondere con una prima spinta propulsiva determinata dall'adozione di un servizio di car sharing elettrico da parte dell'amministrazione.*

*Al secondo aspetto si dovrà cercare risposta tramite sinergie importanti con i gestori della rete e del servizio di distribuzione. La mobilità sarà una delle porte principali che permetterà alla città di Vicenza di avviare un processo di lenta trasformazione in quella che, a volte in modo totalmente mediatico, viene identificato come "smart city". L'auto elettrica, infatti, comporterà notevoli problematiche di saturazione della rete elettrica. Lo si vede anche dalla rappresentazione grafica della ripartizione dei consumi energetici della "baseline" di Vicenza, dove i trasporti pesano per circa il 25%. Lo spostamento anche di una quota parte di questo fabbisogno energetico da "pompa" a rete elettrica, comporterà problemi e opportunità, quali:*

- 1. Come soddisfare potenze di picco elettrico richieste dai "pieni" di energia elettrica degli utenti*
- 2. Come utilizzare le auto ai fini di smorzare i picchi delle fonti rinnovabili non programmabili*

*Le risposte dal mondo produttivo iniziano ad arrivare. Alcune aziende propongono soluzioni con accumulatori plug and play, dove la batteria non è più parte integrante dell'auto ma si trasforma in un oggetto in "comodato d'uso" che viene rapidamente caricato e scaricato dal veicolo all'atto del pieno.*

*Altre società propongono invece le più classiche colonnine di ricarica, che rischiano di comportare però, in prospettiva, importanti carichi di picco nelle ore di ricarica tipica. Compito dell'amministrazione comunale sarà monitorare gli sviluppi e i risultati di questa sfida tecnologica, indirizzando la pianificazione territoriale verso le soluzioni più idonee. La conurbazione vicentina potrebbe trasformarsi a breve in un importante laboratorio della "città smart" di cui tanto si parla, e i presupposti sono:*

- 1. La presenza nel territorio di aziende di punta nel settore dell'accumulo elettrico*
- 2. Una forte interdipendenza tra il capoluogo e le città conurbate in termini di trasporti*
- 3. La necessità impellente di politiche aggressive di risanamento della qualità dell'aria*

*Non è quindi considerato necessario operare revisioni sulla parte di generale/strategica del PAES.*

## La revisione delle Azioni

Il presente rapporto determina il grado di allineamento delle azioni contenute negli strumenti pianificatori vigenti per il Comune di Vicenza e che abbiano come tema la mobilità cittadina. I documenti analizzati ai fini della comparazione sono i seguenti:

- Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile
- PAES - Relazione Monitoraggio 2006-2016
- Piano Urbano della Mobilità di Vicenza
- Piano d'Azione SOLEZ relativo all'Area Urbana Funzionale (AUF) di Vicenza

L'analisi comparativa delle azioni parte dal PAES e 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:



L'armonizzazione delle azioni sulla mobilità presenti in tutti i documenti di pianificazione considerati risulta essere coerente. Lo sviluppo del PAES è difatti successivo a quello del PUM e quello del SOLEZ successivo ad entrambi ed ha rappresentato per l'Amministrazione un'occasione per condividere i propri obiettivi di miglioramento sul comparto mobilità urbana anche in rapporto all'incidenza degli impatti energetici ed emissivi generati dal settore trasporti nel territorio comunale. Il grado di coordinamento delle azioni PAES-PUM-SOLEZ, dimostrano come la sinergia di pianificazione dei documenti sia stata ben strutturata sin dalle fasi iniziali della pianificazione, seppure siano apportabili miglioramenti e integrazioni in alcune misure specifiche.

## IL PAES e la tematica della mobilità

Il processo è partito con l'analisi delle azioni del PAES che trattano, direttamente o indirettamente il tema della mobilità.

Il periodo di attuazione delle misure del PAES relative alla mobilità è ripartito come segue:

- azioni già implementate nel periodo 2006-2012
- azioni programmate per il periodo 2013-2020

Riguardo le azioni già compiute nel periodo 2006-2012, l'unica azione riguardante la mobilità è l'**Azione D - Vicenza Logistic City Center srl: sistema logistico a basso impatto ambientale per il centro storico (Veloce)**. L'azione, avviata nel 2005 e tuttora in vigore, è annoverata nel PUM tra gli attuali elementi di Assetto delle reti e dei servizi di trasporto nel paragrafo 1.1.2. Un possibile sviluppo ulteriore è previsto nelle politiche di accompagnamento del PUM, ove è previsto l'ampliamento dell'area centrale soggetta a limitazioni al transito dei mezzi commerciali nell'approvvigionamento merci dei punti vendita, in modo da coprire tutta l'area prevista a regolazione come Zone 30. Il PAES prevede l'ampliamento del servizio nell'azione Azione 12 – VeLoce srl attraverso l'Implementazione catena per la distribuzione prodotti freschi.

Per le azioni programmate per il periodo 2013-2020, per quanto riguarda il PAES, buona parte delle misure che riguardano il settore mobilità sono estratte direttamente dal PUM e riportate, accorpate in forma sintetica in tre Macro Azioni nella sezione "Pianificazione della Mobilità", illustrata di seguito. Altre nuove azioni vengono proposte nella sezione "Trasporti".

Di seguito sono illustrate le azioni del PAES, divise secondo le categorie menzionate nell'Introduzione, e viene analizzato il proprio livello di correlazione con le tematiche del PUM e le Azioni del SOLEZ.

## Azioni con impatto diretto sulla mobilità

### Mobilità ciclabile

**Azione 21 – Attuazione Piano Urbano della Mobilità - Ciclabilità, “Zona 30” e Zone Residenziali a Traffico Moderato.** L'azione nel PAES riprende esplicitamente e nella sua interezza la tematica del PUM *Ciclabilità, “zona 30” e zone residenziali a traffico moderato*. L'armonizzazione è in questo caso completa.

**Azione 10 – Mobilità sostenibile per i lavoratori.** L'azione prevede che attraverso la realizzazione del “telaio ciclabile” vengano poste le condizioni per poter aumentare e rendere strutturale l'uso della bicicletta per spostamenti interni alla città. L'azione è integrata da un'opera di adeguata informazione e potrebbe portare il 20% degli spostamenti attualmente realizzati in auto a trasferirsi sulla mobilità ciclabile. L'azione non trova corrispettivo nel PUM ma è stata ripresa nel SOLEZ, dove viene estesa all'AUF.

### Fluidificazione traffico privato

**Azione 19 – Attuazione Piano Urbano della Mobilità - La Viabilità:** Anche in questo caso l'azione del PAES riporta esplicitamente e nella sua interezza la tematica del PUM 3.2 *La viabilità*. L'azione del PAES è poi ripresa interamente dal SOLEZ. L'armonizzazione è in questo caso completa.

**Azione 20 – Attuazione Piano Urbano della Mobilità - La Sosta:** Anche in questo caso l'azione del PAES riporta esplicitamente la tematica del PUM 3.3 *La sosta*. L'azione del PAES è poi ripresa interamente dal SOLEZ. L'armonizzazione è in questo caso completa.

### Il Trasporto Pubblico Locale (TPL)

**Azione 18 – Attuazione Piano Urbano della Mobilità - il Trasporto Pubblico,** Anche in questo caso l'azione del PAES riporta esplicitamente la tematica del PUM 3.1 *Il Trasporto Pubblico*. L'azione PAES aggiunge la possibilità di *Implementazione del servizio notturno a chiamata e l'Elettrificazione della LAM rossa che percorrerà la tratta da Stanga al Ponte Alto*, probabilmente emerse dopo il confronto con gli amministratori. L'azione del PAES è poi ripresa interamente dal SOLEZ.

**Azione 11 – Pendolare in prova** la quale consiste nel regalare un abbonamento mensile al dipendente che dichiara di voler provare per un mese a spostarsi con i mezzi pubblici verso il posto di lavoro e ritorno. L'azione non trova un corrispettivo nel PUM, ma trova un'integrazione nella seguente Politica di Accompagnamento del PUM: *(ri)attivazione dell'azione dei 'mobility manager' aziendali o di area per la diffusione dell'uso della bicicletta (incentivi, ricoveri, strutture di appoggio come armadietti, spogliatoi, docce...), per l'utilizzo del car sharing e per la fornitura di servizi di trasporto collettivi finalizzati*. L'azione del PAES è poi ripresa interamente dal SOLEZ.

### Mobilità elettrica

**Azione 28 - Riduzione del Parco auto comunale e utilizzo biciclette elettriche.** L'azione è presente solamente nella relazione di monitoraggio del PAES e potrebbe essere inserita nelle politiche di accompagnamento del PUM.

## Car sharing

**Azione 8 – Car sharing per il Comune di Vicenza** che prevede di accedere ad un servizio di Car Sharing elettrico per i mezzi comunali, che garantisca la disponibilità di un numero sufficiente di autovetture per le esigenze del personale del Comune. Il Car Sharing è previsto nelle politiche di Accompagnamento del PUM, ma non specificamente per i mezzi comunali. L'azione può essere inserita nelle politiche di accompagnamento del PUM. L'Azione del PAES è poi ripresa interamente dal SOLEZ.

## Pedonalizzazione

Il PAES non prevede direttamente azioni che riguardino la pedonalizzazione di alcune zone. Il PUM prevede la seguente Politica di Accompagnamento: sviluppo di specifici progetti di pedonalizzazione (nelle principali piazze interne alle aree previste a regolazione come Zone 30) per favorire la qualità urbana in tali ambiti e contribuire al formarsi di "centralità locali". La tematica potrebbe essere inserita nel PAES nell'Azione 21 – Attuazione Piano Urbano della Mobilità - Ciclabilità, "zona 30" e zone residenziali a traffico moderato.

## Logistica

**Azione 12 – Veloce Srl: Implementazione catena per la distribuzione prodotti freschi:** la quale prevede l'utilizzo di veicoli elettrici per il trasporto dei prodotti freschi o, in generale, legati al mantenimento della catena del freddo all'interno del perimetro del centro storico. L'azione può essere integrata con la seguente politica di accompagnamento del PUM: *ampliamento dell'area centrale soggetta a limitazioni al transito dei mezzi commerciali nell'approvvigionamento merci dei punti vendita, in modo da coprire tutta l'area prevista a regolazione come Zone 30.*

## Veicoli minor impatto ambientale

**Azione 9 – Sostituzione autobus a gasolio con veicoli a metano** con un tasso di sostituzione di 5 mezzi a gasolio con altrettanti veicoli a metano ogni anno. L'Azione non trova una corrispondente tematica nel PUM e può essere integrata nel PUM come Azione riferita al TPL (Paragrafo 3.1.9) o come politica di Accompagnamento.

## Azioni con impatto indiretto sulla mobilità

### Illuminazione pubblica

**Azione 7 – Pubblica illuminazione – Implementazione del PICIL e altre azioni di efficienza energetica.** Un'adeguata illuminazione degli ambienti urbani, pur non direttamente legata alla mobilità, può essere considerata un importante elemento di accompagnamento per le politiche legate alla ciclabilità ed alla pedonalizzazione. Nel paragrafo 3.4.1 *Criteri di progettazione e sviluppo delle reti ciclabili del PUM* è possibile inserire un breve testo che sottolinei questo aspetto.

### Mobilità elettrica

**Azione 13 – Diffusione impianti fotovoltaici nel territorio.** Gli impianti fotovoltaici, utili per produrre energia elettrica dalla radiazione solare, sono un elemento fondamentale per le nuove politiche energetiche. L'energia elettrica che producono può essere direttamente stoccata nelle batterie di mezzi elettrici (ad. esempio se l'impianto è installato sulla pensilina che ospita bici elettriche atte al bike sharing). È possibile quindi sottolineare nelle Politiche di Accompagnamento del PUM l'importanza strategica degli impianti fotovoltaici come generatori di energia elettrica e

quella dei mezzi di trasporto elettrici (auto, moto, bici) come accumulatori/batterie. L'azione può essere inserita nelle politiche di accompagnamento del PUM.

## Informazione educazione sensibilizzazione

**Azione 24 – Informazione e diffusione buone pratiche ai cittadini e agli operatori di settore.** La mobilità sostenibile è un tema fondamentale nell'ambito dell'energia sostenibile: l'azione può essere integrata dalla politica di accompagnamento del PUM: *iniziative di comunicazione/marketing, in particolare rivolte alla promozione dell'uso della bicicletta e del TPL, alla diffusione di comportamenti più civili e responsabili da parte degli automobilisti (in particolare nei confronti degli utenti deboli).*

**Azione 25 – Educazione nelle scuole sul tema energetico** Il tema della mobilità sostenibile, attualmente assente dalla presente azione, può essere inserito nella presente azione PAES di educazione nelle scuole sul tema energetico, e può venire integrata nelle politiche di accompagnamento del PUM riguardante l'educazione nelle scuole sul tema della mobilità sostenibile.

## Possibili azioni per l'armonizzazione

### Aggiornamento del PAES

Sulla base di quanto censito in termini di misure presenti all'interno del PAES, si suggeriscono i seguenti miglioramenti apportabili rispetto alle informazioni attualmente in esso riportate per gli ambiti di indagine comparativa:

AZIONE	PAGINA	PERCHÉ	COME
Azione 10 – Mobilità sostenibile per i lavoratori	91	Rinforzare le politiche di accompagnamento del PUM	Inserire l'azione nelle politiche di accompagnamento del PUM (par. 3.5)
Azione 11 – Pendolare in Prova	92	Arricchire l'offerta di servizi per i pendolari	Inserire la seguente Politica di Accompagnamento del PUM: (ri)attivazione dell'azione dei 'mobility manager' aziendali o di area per la diffusione dell'uso della bicicletta (incentivi, ricoveri, strutture di appoggio come armadietti, spogliatoi, docce...), per l'utilizzo del car sharing e per la fornitura di servizi di trasporto collettivi finalizzati;
Azione 18 - Attuazione Piano Urbano della Mobilità - Il Trasporto Pubblico	104	Rinforzare il TPL	Aggiungere il servizio a chiamata e l'elettrificazione della LAM rossa nel PUM
Azione 21 – Ciclabilità, "Zona 30" e Zone	112	Rinforzare il patrimonio di poste ciclabili	Aggiungere la porzione prevista nel SOLEZ <i>Realizzazione piste ciclabili</i> inserita nel Bando Periferie

Residenziali a Traffico Moderato			
Azione 24 - Informazione e diffusione buone pratiche ai cittadini e agli operatori di settore	241	Rinforzare il novero delle buone pratiche con quelle legate alla mobilità sostenibile.	Inserire La politica di accompagnamento del PUM sulla promozione dell'uso della bicicletta e del TPL nell'azione 24 del PAES
Azione 25 - Educazione nelle scuole sul tema energetico	118	Rinforzare il tema energetico nelle scuole	Includere i temi della mobilità sostenibile, dei consumi e delle emissioni nel tema energetico.
Azione 28 - Riduzione del Parco auto comunale e utilizzo biciclette elettriche	71	Migliorare l'efficienza della PA e fornire il buon esempio	Inserire l'azione nelle politiche di accompagnamento del PUM (par. 3.5).

Vi sono inoltre le seguenti Azioni contenute nel SOLEZ che potrebbero essere inserite ex novo nel PAES:

- **Azione 4.6.3 Sistemi di trasporto intelligente** (Proveniente dalla Strategia Urbana per lo Sviluppo Sostenibile - SISUS), la quale prevede l'adozione delle tecnologie informatiche e della comunicazione, a bordo dei mezzi e a terra, finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al servizio di tpl
- **Nuova linea filobus:** (linea filoviaria da zona fiera – stazione – zona vicenza est) che va da fiera a vicenza est passando per la stazione di viale roma (circa 12 km). Realizzazione di 18 fermate contrapposte con passaggio ogni 7 minuti (in ora di punta);
- **Servizio «PERI-METRO'»:** Trasporto pubblico a chiamata nelle zone periferiche della città (Azione inserita nel Bando periferie, in fase di attuazione)
- **Progetto Mobilitate-Vi:** riduzione del numero di autoveicoli privati in circolazione, favorendone la sostituzione con mobilità ciclistica o pedonale, trasporto pubblico locale e uso condiviso e multiplo dell'automobile (progetto proposto per un finanziamento MATTM, in fase di attuazione)
- **Azione 4.6.2 Rinnovo del materiale rotabile (SISUS)** sostituzione degli autobus attuali che risultano obsoleti ed inquinanti, con veicoli a basso impatto ambientale (sostituzione di 21 veicoli a basso impatto ambientale)

## Dal PAES e dal SOLEZ al PUM

Oltre alle Azioni diffusamente descritte nel paragrafo precedente, possono essere inserite nel PUM le seguenti Azioni:

Derivate dal SOLEZ:



- Azione 3.1.5: Sistemi di trasporto intelligente (SISUS)
- Azione 3.1.6: Nuova linea Filobus
- Azione 3.1.7: servizio «PERI-METRO'»
- Azione 3.1.8 rinnovo del materiale rotabile (SISUS)
- Azione 3.1.9 sostituzione autobus a gasolio con veicoli a metano (azione 9 del PAES)

Le Politiche di Accompagnamento del PUM possono essere integrate con le seguenti tematiche:

- Car sharing elettrico
- Bike sharing elettrico
- Utilizzo bici elettriche da parte del personale comunale
- Integrazione della tematica del consumo energetico e delle emissioni nelle iniziative di comunicazione e marketing finalizzate al miglioramento della mobilità
- Attivazione dell'Azione 11 del PAES "Pendolare in prova"
- Servizio di trasporto merci a valore aggiunto per recapito acquisti in centro storico di Vicenza (ZTL).

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

---

Il Comune di Vicenza 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 Vicenza la seguente documentazione:

- Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) rivisto ed aggiornato;
- Piano Urbano della Mobilità (PUM) rivisto ed aggiornato;
- Tabella analisi comparativa delle basi di dati utilizzate da PAES, PUM e Piano d'Azione SOLEZ;
- Tabella analisi comparativa delle azioni contenute in PAES, PUM e Piano d'Azione SOLEZ;
- La presente relazione di armonizzazione, completa in tutte le sue parti.

Il Comune di Vicenza, 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.