



Comune di Parma

Settore Mobilità e Trasporti



PUMS

PIANO URBANO DELLA
MOBILITÀ SOSTENIBILE

2025-2035

COMUNE DI

PARMA

Marzo 2026

**DOCUMENTO DI PIANO
(PUMS)
ALLEGATO 6**



TRT Trasporti e Territorio Srl



Quadro sinottico delle osservazioni al PUMS e al Rapporto Ambientale

A seguito dell'adozione da parte della Giunta Comunale di Parma (delibera n. 117/2025) della Proposta di Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS), del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica redatti nell'ambito del procedimento di VAS, nonché della pubblicazione sui siti internet del Comune di Parma e della Regione Emilia-Romagna dei documenti adottati, sono pervenute da cittadini e portatori di interesse le osservazioni che si riportano nel quadro sinottico che segue.

Nella tabella si evidenziano altresì le risposte e/o i riscontri da fornire alle stesse in sede di elaborazione del Piano nella sua formulazione definitiva e del relativo Rapporto Ambientale.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
01	Prot. 0152230	Il mittente segnala criticità legate al futuro insediamento edilizio al civico 46 di Viale Fratti, dove sorgeranno tre edifici con 53 unità abitative. L'area di circa 8.500 mq, attualmente occupata da strutture da demolire, subirà un lungo periodo di cantierizzazione (18-24 mesi) con impatti significativi sulla viabilità, a causa del passaggio di numerosi camion e possibili restringimenti della carreggiata. Si evidenzia che l'accesso all'area avverrà unicamente da Viale Fratti, con il rischio di creare un "ghetto" urbano e congestionare ulteriormente il traffico. Il mittente propone una soluzione alternativa, senza costi per il Comune: l'utilizzo della propria area confinante (particella 108) che garantirebbe un collegamento verso via Trieste, migliorando la circolazione. Infine, viene sollevato un dubbio sulla possibile inadeguatezza della rete fognaria esistente per sostenere il nuovo carico urbanistico. L'autore si dichiara disponibile a un confronto con i tecnici per approfondire le questioni.	NON PERTINENTE. Le osservazioni sollevate riguardano aspetti connessi a un singolo intervento edilizio (viabilità di cantiere, accessi, rete fognaria), che esulano dall'ambito del PUMS. Tali valutazioni attengono infatti agli strumenti urbanistici attuativi e ai procedimenti autorizzativi specifici, nei quali vengono esaminati gli impatti sulla viabilità locale e sulle reti tecnologiche.
02	Prot. 182206	a) L01: Low emission zone: deve servire per la sicurezza e a scopo statistico, non sanzionatorio	a) NON ACCOLTA Lo strumento non può limitarsi a funzioni di sicurezza e monitoraggio: per essere efficace deve prevedere controlli e un regime sanzionatorio in caso di infrazione. La componente conoscitiva (raccolta dati) è parte del sistema ma non sostitutiva della componente prescrittiva.
		b) L02: no all'estensione delle ZTL in centro storico. Propone nuove finestre di accesso pomeridiane	b) NON ACCOLTA L'estensione è confermata come misura coerente con la riduzione della pressione veicolare sul centro; le condizioni di accesso potranno essere riviste in sede attuativa, anche mediante la definizione di eventuali fasce orarie e categorie in



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			esenzione, ma l'introduzione di "finestre pomeridiane" generalizzate non è compatibile con gli obiettivi di limitazione dei flussi.
		c) L05: ULTRA LOW EMISSION ZONE è limitativa e vessatoria, la zona centrale deve avere le stesse regole degli altri quartieri.	c) NON ACCOLTA La misura sarà declinata con gradualità e armonizzata con le esigenze delle attività economiche, con la possibilità di prevedere esenzioni mirate e strumenti di mitigazione (ad es. sperimentazione di sistemi a crediti tipo MOVE-IN per la logistica e soluzioni per l'ultimo miglio).
		d) A01: Cancellare l'estensione delle aree pedonali in centro storico. Le aree esistenti non hanno migliorato vita e commercio. Possono funzionare solo se molto circoscritte a piccoli tratti. A02: le nuove aree pedonali non devono intralciare il traffico veicolare e il TPL nei quartieri. A03: L'area pedonale temporanea (P-Days) può essere tollerata solo nel periodo natalizio. I P-Days non hanno migliorato qualità di vita e commercio, ma sono solo una crociata ideologica.	d) NON ACCOLTA L'estensione delle pedonalizzazioni è finalizzata all'aumento della sicurezza e della qualità dello spazio pubblico, privilegiando strade di sezione ridotta, senza spazi di sosta, dove il transito veicolare è da disincentivare (con opportune esenzioni) a favore dell'utenza debole. La pedonalità è accompagnata dal potenziamento dell'accessibilità alternativa (TPL, rete ciclabile, parcheggi in struttura o scambiatori).
		e) Da Z01 A Z25 sono indicate le zone 30, è un progetto che aggrava l'inquinamento a causa della congestione veicolare, creando ulteriori disagi nella circolazione cittadina. Sono zone da riservare solo alle strade del centro storico Oltretorrente dove peraltro è difficile raggiungere velocità superiori se non di notte quando assistiamo a vere e proprie gare di auto e moto che iniziano nei viali di circonvallazione	e) NON ACCOLTA Per quanto riguarda le zone 30, la letteratura tecnica e i più recenti monitoraggi su contesti applicativi reali confermano che l'abbassamento della velocità media riduce in modo significativo l'incidentalità grave e non produce peggioramenti emissivi strutturali; al contrario, favorisce regolarità di flusso e contenimento dei picchi. La proposta di limitare le zone 30 al solo centro storico non è accoglibile: la funzione di traffic



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		per arrivare in via Mazzini e via Repubblica. Per questo sarebbe auspicabile una ZTL notturna anziché diurna.	calming richiede una distribuzione diffusa (concetto di Città 30), con disegno puntuale per quartiere. L'eventuale attivazione delle ZTL in fascia serale/notturna potrà essere valutata nelle ordinanze attuative dove ricorrano criticità specifiche; si tratterebbe, tuttavia, di una misura complementare e non alternativa alla regolamentazione diurna degli accessi.
		f) P01: i 200 posti auto previsti nella zona Stadio Tardini sono insufficienti. In zona potrebbe esserci la possibilità per parcheggi in struttura in sostituzione di edifici fatiscenti e di nessun interesse storico e architettonico.	f) NON ACCOLTA La ristrutturazione dello Stadio Tardini non contempla più la realizzazione del parcheggio. D'altro canto, nell'area non si rilevano spazi con caratteristiche spaziali e funzionali idonee a nuove strutture senza impatti rilevanti su tessuto urbano e viabilità.
		g) S01: l'ampliamento del parcheggio scambiatore nord è un'opera inutile e serve solo per sprecare soldi pubblici. I Parcheggi vanno fatti nelle adiacenze del centro storico, utilizzabili sia dai residenti che a rotazione.	g) NON ACCOLTA Per quanto riguarda l'intervento identificato con S01 (parcheggio scambiatore nord), i dati di utilizzo evidenziano che si tratta del parcheggio più frequentato, anche perché collocato in prossimità dello svincolo A1; l'ampliamento (anche tramite sopraelevazione) e un migliore layout sono funzionali a intercettare il traffico di adduzione prima dell'ingresso nel perimetro centrale, implementando l'informazione in tempo reale su posti disponibili e frequenze del TPL.
		h) R02: I residenti del centro storico non vanno penalizzati con costi aggiuntivi per il parcheggio. Questo provocherebbe un ulteriore abbandono della zona.	h) NON ACCOLTA Lo spazio disponibile nel centro storico è strutturalmente insufficiente rispetto alla domanda potenziale; l'obiettivo del PUMS è quello di massimizzare la disponibilità per i residenti (prima auto del nucleo familiare) e disincentivare la sosta di seconde/terze auto entro il perimetro, mediante criteri di



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			priorità e modulazione selettiva dei titoli. La rimodulazione non è orientata a introdurre “costi aggiuntivi generalizzati”, bensì a garantire equità e fruibilità effettiva.
		i) E08: il potenziamento del sistema sharing, in sé positivo, non deve interferire con il diritto di utilizzo dell’auto propria.	i) NON ACCOLTA Il potenziamento del sistema sharing è complementare al TPL e alternativo all’uso dell’auto privata per gli spostamenti di breve e media lunghezza: non nega il diritto di utilizzo del mezzo proprio, ma offre opzioni competitive integrate (cfr. azione 1.3.2 del Biciplan), con localizzazione delle postazioni che minimizza conflitti con sosta residenziale e carico/scarico.
		l) U01: il videocontrollo del perimetro di ZTL e LEZ non deve essere sanzionatorio per il tipo di motorizzazione, ma solo di controllo e sicurezza (es. auto senza assicurazione).	l) NON ACCOLTA L’efficacia delle misure dipende da un controllo elettronico con valenza anche sanzionatoria rispetto alle regole di accesso. Le eventuali funzioni di sicurezza (es. veicoli non assicurati) sono da considerarsi aggiuntive e non alternative. Per la LEZ resta prevista dal Piano, in via sperimentale, l’opzione di sistemi a crediti (MOVE-IN) per la logistica, a mitigazione di casistiche specifiche.
03	Prot. 0168084	a) Parcheggio Scambiatore Baccanelli Al fine di ridurre il traffico privato in ingresso, si propone di realizzare un parcheggio scambiatore in località Baccanelli, già servito da fermata TPL e con attività commerciali mancanti di adeguati spazi di sosta, specie nel fine settimana	a) NON ACCOLTA. La proposta di realizzare un parcheggio scambiatore in località Baccanelli presenta alcuni elementi di interesse in termini di intercettazione dei flussi veicolari in ingresso e di servizio alle attività commerciali esistenti. Tuttavia, la sua attuazione comporterebbe un significativo consumo di suolo oggi libero, in contrasto con i principi di limitazione del consumo di aree agricole e naturali. L’intervento dovrebbe inoltre essere sottoposto a una verifica di compatibilità con i vincoli



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			ambientali e paesaggistici presenti nell'area, con il rischio di rilevanti interferenze.
04	Prot. 183470	a) Si richiede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria da Piazza Terramare (Vicofertile) alla ciclabile di via Volturmo, seguendo il tracciato lungo il canale già previsto nel progetto 2023. I proprietari interessati hanno dato assenso agli espropri. L'attuale cantiere del raddoppio della linea Pontremolese rappresenta un'occasione strategica per integrare il tracciato ciclabile, proseguendo lungo il canale e affiancando i binari fino a Parma (tratto dopo via Scarzara). La richiesta risponde a un'esigenza storica del territorio, motivata dall'elevato rischio della viabilità esistente per l'utenza ciclabile e dalla necessità di garantire un collegamento diretto, sicuro e funzionale con la città.	a) ACCOLTA. Il collegamento ciclabile in oggetto è già previsto dal PUMS e dal Biciplan (itinerario 10) ed è ricompreso negli accordi relativi alle opere compensative del raddoppio della linea Pontremolese.
05	Prot. 183444	a) Si richiede la realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra via Traversetolo e strada Bodrio, come sollecitato dall'associazione di Porporano e dai residenti, a causa della pericolosità dell'immissione da Porporano verso Parma e dell'elevata velocità dei veicoli su via Traversetolo. La richiesta è motivata da una comprovata situazione di rischio, documentata da diversi incidenti stradali. Una precedente opportunità di inserimento dell'opera tra le urbanizzazioni a carico di un ente religioso è venuta meno, in quanto i promotori non realizzeranno più il previsto intervento edilizio. Alla luce di ciò, si propone di inserire la rotatoria tra le opere pubbliche prioritarie del prossimo ciclo di programmazione,	a) ACCOLTA. L'intervento di realizzazione della rotatoria all'incrocio tra via Traversetolo e strada Bodrio è già contemplato dal PUMS (codice N12), originariamente collocato nel medio periodo. Alla luce delle criticità evidenziate, si ritiene opportuno anticiparne la programmazione al breve periodo, così da inserirlo tra le priorità di realizzazione con finalità di sicurezza stradale e miglioramento della fluidità veicolare.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		oltre che nel PUMS, per garantire maggiore sicurezza e fluidità del traffico.	
06	Prot. 183484	a) Propone di prevedere nel PUMS alcune soluzioni per limitare il traffico e aumentare la sicurezza stradale nell'area Stadio Tardini -Scuola Puccini/Pezzani - Corpus Domini: • ZONA 30 contrassegnandola con segnaletica orizzontale e verticale; • tracciare parcheggi per residenti con stalli bianchi e blu, con definizione verticale e orizzontale dello stallone per ciascuna auto; • su via Puccini che risulta essere una zona sensibile per la presenza della scuola Puccini Pezzani: rendere a senso unico il tratto da via Partigiani d'Italia sino alla scuola Puccini Pezzani, riservando una corsia di via Puccini apposita per lasciare i figli per raggiungere la scuola; da via Torelli sino a via Bandini prevedere doppio senso di marcia • senso unico su via Bandini (direzione da via Puccini a Via Zarotto) • senso unico su via Bolzoni (direzione da via Zarotto a via Puccini)	a) PARZIALMENTE ACCOLTA. Le misure proposte risultano in parte già coerenti con il PUMS. L'istituzione di una Zona 30 nell'area indicata è infatti prevista (Z13) e si inserisce nella strategia di riduzione della velocità e aumento della sicurezza stradale nei pressi di poli sensibili come le scuole. Anche l'incremento delle aree a sosta regolamentata e tariffata è in linea con gli indirizzi del Piano, finalizzati a una migliore gestione della domanda di sosta e a garantire disponibilità ai residenti. La definizione puntuale dei sensi di marcia e delle corsie dedicate, infine, non rientra invece nel livello di pianificazione del PUMS, ma costituisce materia da approfondire in sede di progettazione di dettaglio e con appositi provvedimenti viabilistici.
07	Prot. 0168086	a) INCIDENTALITA' VIA EMILA Si propongono soluzioni per ridurre l'incidentalità in corrispondenza di alcuni incroci tra la Via Emilia e le strade afferenti con la realizzazione di corsie di immissione per favorire le svolte a sinistra o barriere fisiche per impedire sorpassi o di una rotatoria. Si propongono anche nuovi	a) PARZIALMENTE ACCOLTA. Il PUMS prevede una serie di interventi integrati per ridurre l'incidentalità lungo via Emilia est: l'istituzione di una Zona 30 a San Prospero, la riqualificazione dell'asse viario (via Emilia storica) con messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e delle svolte a sinistra, la realizzazione di una rotatoria in



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		attraversamenti pedonali in corrispondenza delle fermate della linea 23	sostituzione di un'intersezione critica all'altezza di Strada Martorano nonché il completamento dell'itinerario ciclabile di collegamento tra Parma, San Prospero e Sant'Ilario d'Enza. Tutti gli interventi dovranno essere condivisi ed autorizzati da ANAS in quanto ente proprietario della strada. Inoltre, è previsto il completamento di Via Lagazzi che consentirà di limitare il funzionamento del semaforo sulla Via Emilia alla sola chiamata pedonale, garantendo una migliore fluidità del traffico.
		b) VIABILITA' Non vengono proposte soluzioni alternative per mitigare il traffico al di fuori dell'intervento strutturale "Via Emilia bis": • serve un collegamento ciclabile sicuro, rapido e continuativo • serve un collegamento ciclopedonale sicuro sul Torrente Enza	b) PARZIALMENTE ACCOLTA Al momento il tracciato della Via Emilia bis è indicativo ed è quello che, per coerenza di pianificazione, viene indicato nel PUG. Nel PUMS si ribadisce la necessità di una nuova connessione viabilistica che alleggerisca sul tratto storico il traffico veicolare, sia quello diretto in città sia quello di passaggio che deve raggiungere la tangenziale, come è avvenuto ad ovest. Il PUMS prevede, in accordo con il Biciplan (itinerario strategico n.4), il collegamento ciclabile da Parma a Ponte Enza
		c) TRASPORTO PUBBLICO Miglioramento del trasporto pubblico con una linea circolare per permettere la connessione delle radiali, con un aumento del numero di corsie riservate, con navette veloci gratuite verso i parcheggi scambiatori, con l'implementazione di una applicazione per controllare l'orario dei bus in tempo reale	c) NON ACCOLTA Il PUMS prevede una serie di interventi significativi finalizzati ad aumentare la quota modale del TPL, attraverso l'incremento delle frequenze, la velocizzazione dei percorsi radiali e il miglioramento degli interscambi. Le linee circolari in superficie, pur essendo uno strumento utile in contesti urbani caratterizzati da anelli infrastrutturali riconoscibili e da funzioni diffuse lungo il tracciato, non trovano a Parma le condizioni ideali di efficacia: l'unico anello possibile è la cerchia dei viali,



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			troppo prossima al centro e quindi non idonea a svolgere una reale funzione di connessione tra i quartieri esterni. Per questo motivo, il Piano privilegia soluzioni alternative, più coerenti con la struttura urbana della città. Per quanto riguarda i collegamenti tra i parcheggi scambiatori e il centro, si sottolinea che già oggi sono presenti linee TPL ad alta capacità e frequenza, in grado di garantire un buon livello di accessibilità. Ulteriori potenziamenti potranno essere eventualmente realizzati aumentando le frequenze del servizio di autobus e filobus esistenti. Si concorda sul fatto che i corridoi di qualità rappresentino una condizione imprescindibile per aumentarne l'appetibilità del TPL, attraverso il miglioramento della velocità commerciale e dell'affidabilità del servizio
		d) CICLABILITA' Realizzare una rete ciclabile e zone 30 con adeguati interventi strutturali di limitazione della velocità	d) ACCOLTA In merito alla mobilità ciclabile e di ampliamento delle Zone 30, gli obiettivi richiamati, già compresi nel PUMS, anche attraverso il Biciplan (punto 3.2), prevedono lo sviluppo di una rete continua e sicura integrata con l'estensione delle Zone 30, accompagnata da adeguati interventi di moderazione della velocità.
		e) CAMPAGNA DI COMUNICAZIONE Investire in comunicazione	e) ACCOLTA Si considera accoglibile la proposta di investire in campagne di comunicazione e partecipazione integrata, volte a sensibilizzare i cittadini e a supportare il processo di cambiamento culturale necessario per l'attuazione delle strategie di mobilità sostenibile.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
08/ 10/ 15	Prot. 0168076 Prot. 0168694 Prot. 0168081	a) Sono rilevate numerose problematiche rispetto alla realizzazione della via Emilia bis tra cui osservazioni in merito sia all'aumento del traffico sia alla valutazione degli effetti del PUMS: • Tale intervento non ha ricevuto nessun finanziamento nemmeno per gli studi preliminari nemmeno a partire dal DOCFAP (fattibilità delle alternative progettuali) e il successivo PFTE (attività di progettazione di fattibilità tecnico economica) • è previsto nel redigendo Piano Urbanistico Generale (PUG) della città di Parma: non vi è un'unità comune di progetti che compaiono slegati e incongruenti con lo studio delle alternative progettuali • caratterizza le Linee Programmatiche di mandato 2022-2027 dell'Amministrazione Comunale di Parma: a causa degli enormi danni ambientali e non solo il dibattito all'interno della maggioranza e della rappresentanza politica tutta è estremamente aperto e privo di unità di intenti, situazione ben differente da Reggio Emilia e Fidenza • è identificato, come naturale prolungamento dell'infrastruttura da Parma verso est, anche nel PUMS della vicina città di Reggio nell'Emilia, ancorché con una collocazione temporale che travalica l'orizzonte del Piano: vi sono alternative progettuali meno impattanti, più funzionali, più economiche e con un orizzonte temporale molto più breve. Si evidenzia che non essere in grado di definire	a) NON ACCOLTA Al momento il tracciato della Via Emilia bis è indicativo ed è quello che, per coerenza di pianificazione, viene indicato nel PUG. Nel PUMS si ribadisce la necessità di una nuova connessione viabilistica che alleggerisca sul tratto storico il traffico veicolare, sia quello diretto in città sia quello di passaggio che deve raggiungere la tangenziale, come è avvenuto ad ovest.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		una “collocazione temporale” significa lasciare per almeno altri 10 anni la situazione così com’è ora. In primo luogo, si fa presente che l’opera Via Emilia bis non è presente nel PUMS della vicina Reggio Emilia che si limita ad inserire la tangenziale in costruzione fino a Corte Tegge senza prevedere nessun altro prolungamento.	
		b) si richiede di chiarire quali sono le modalità di risoluzione delle criticità che riguardano il centro abitato di San Prospero	b) CHIARIMENTO Per quanto riguarda il centro abitato di San Prospero, il PUMS prevede una serie di interventi integrati: l’istituzione di una Zona 30 a San Prospero, la riqualificazione dell’asse viario (via Emilia storica) con messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e delle svolte a sinistra, la realizzazione di una rotonda in sostituzione di un’intersezione critica all’altezza di Strada Martorano, nonché il completamento dell’itinerario ciclabile di collegamento tra Parma, San Prospero e Sant’Ilario d’Enza. Tutti gli interventi dovranno essere condivisi ed autorizzati da ANAS in quanto ente proprietario della strada. Inoltre, è previsto il completamento di Via Lagazzi che consentirà di limitare il funzionamento del semaforo sulla Via Emilia alla sola chiamata pedonale, garantendo una migliore fluidità del traffico e una riduzione dell’inquinamento nell’abitato.
		c) si richiede di chiarire come lo spostamento del traffico verso l’interno del comune per alleggerire l’autostrada possa essere congruente agli obiettivi di sostenibilità	c) CHIARIMENTO In merito allo spostamento di traffico verso l’interno del comune (via Emilia bis), l’obiettivo non è in contrasto con i principi di sostenibilità. La razionalizzazione dei percorsi consente infatti una riduzione complessiva delle percorrenze, in particolare per gli spostamenti di breve raggio in senso est-



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			ovest, con conseguente contenimento delle emissioni inquinanti. In tal modo, la diversione di una quota degli spostamenti sulla nuova arteria si accompagna a una diminuzione delle percorrenze superflue e quindi a un saldo positivo dal punto di vista ambientale.
		d) si richiedono chiarimenti sulla valutazione degli effetti della realizzazione della via Emilia bis presente nel Rapporto Ambientale - nella VAS la via Emilia bis e la chiusura della tangenziale vengono considerate come due opere separate. Ma per la Via Emilia bis deve essere necessariamente presente il tratto tra Via san Donato e la Tangenziale nord, tratto che non viene preso in esame nella valutazione degli effetti ambientali - non è corretto il conteggio del consumo del suolo che risulta essere sette volte superiore a quello dichiarato - si richiede un approfondimento sull'impatto che la nuova arteria determinerebbe sul territorio agricolo - si ignora l'impatto acustico che passerebbe da valori al di sotto dei 40DB a valori superiori a 70DB	d) CHIARIMENTO/NON ACCOLTA - per quanto riguarda le osservazioni relative alla VAS, le considerazioni riportate nel Rapporto Ambientale riguardano unicamente l'intervento denominato via Emilia bis (V07), in quanto opera prevista dal PUMS, mentre il nuovo tratto della tangenziale Nord (V05) è proprio del Quadro Programmatico Sovraordinato (QS) che comprende interventi definiti da Enti sovraordinati o gestori delle reti di traposto e su cui il PUMS non ha competenze. - la valutazione del consumo di suolo riportata nel Rapporto Ambientale ha valore indicativo, rinviando le analisi di dettaglio alla successiva fase progettuale dell'intervento. - le stime relative alle emissioni inquinanti si fondano sull'ipotesi di trasferimento parziale dei flussi oggi presenti sulla via Emilia verso il nuovo asse, scenario che rende i livelli emissivi complessivamente confrontabili. Le modellazioni più approfondite potranno essere sviluppate in sede progettuale e potranno condurre a eventuali misure compensative; - l'impatto acustico dovrà essere valutato nelle fasi di progettazione esecutiva, con specifici studi di pressione



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		• si evidenzia una omissione di vincolo di tutela di un fontanile antropizzato a fianco dell'Agriturismo Santa Felicità • lo studio di fattibilità riporta un tracciato molto tortuoso per evitare le zone vincolate e con la presenza di una pluralità di rotonde di raccordo con la viabilità esistente mediamente ogni 500m. Non vi sono inoltre passaggi secondari per i mezzi agricoli e per le biciclette. Non viene considerato il flusso dei camion diretti alla ditta Stef. Mancano informazioni sul ponte sull'Enza • la strada interferirebbe con alcuni agriturismi presenti in zona e due caseifici si richiede: • un aggiornamento cartografico con uno studio completo e approfondito dei vincoli idrogeologici sulla base della reale situazione esistente • uno studio più approfondito del percorso della Via Emilia bis e la valutazione di altre proposte progettuali come quella a sud della ferrovia Mi-Bo	sonora e con l'adozione delle soluzioni tecniche più idonee per rispettare i limiti vigenti; • la definizione del tracciato è da considerarsi indicativa nella pianificazione del PUMS; le scelte localizzative e infrastrutturali definitive saranno assunte in sede progettuale, con attenzione ai vincoli ambientali e paesaggistici, alla tutela delle aree agricole, alla salvaguardia delle strutture produttive e ricettive, nonché alla continuità degli spostamenti agricoli e ciclabili. • si rileva che il tracciato individuato prevede una sola rotatoria in corrispondenza di Strada Gazzano ed è stato sviluppato nel rispetto delle normative tecniche vigenti. Eventuali interferenze con le attività presenti sul territorio, così come la progettazione di opere complementari ed accessorie (ad esempio il ponte sull'Enza, i passaggi per mezzi agricoli e ciclisti, i raccordi con la viabilità locale), saranno oggetto delle fasi progettuali esecutive e delle correlate procedure di valutazione ambientale.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
09	Prot. 0167808	a) Ricontrano la necessità di individuare un equilibrio tra interventi di miglioramento della sostenibilità ambientale e la necessità di garantire la sostenibilità sociale ed economica. Le politiche sulla mobilità urbana, comprese le ZTL, le limitazioni agli accessi e le misure sulla logistica urbana, devono essere pianificate tenendo conto delle esigenze attuali e future di cittadini e operatori economici, al fine di non compromettere l'attrattività residenziale e produttiva della città. Prima di introdurre restrizioni alla circolazione o zone a traffico limitato, è necessario attuare soluzioni alternative adeguate: parcheggi funzionali e di prossimità, potenziamento della logistica urbana e una regolamentazione degli accessi calibrata sulle reali necessità delle attività economiche. L'eventuale introduzione di divieti assoluti per veicoli non elettrici o ibridi, in assenza di una reale disponibilità di tali mezzi sul territorio, comporterebbe gravi disagi ai cittadini e comprometterebbe il funzionamento delle imprese locali. Misure restrittive non accompagnate da investimenti strutturali rischiano di danneggiare profondamente il tessuto economico e sociale della città.	ACCOLTA. a) Le osservazioni formulate sono pienamente coerenti con l'impostazione del PUMS che persegue un equilibrio tra sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Il Piano prevede infatti un rafforzamento delle alternative di mobilità sostenibile (potenziamento del TPL, sviluppo della rete ciclabile, sviluppo dei parcheggi scambiatori) così da garantire l'accessibilità al centro storico. Le misure di regolamentazione, quali ZTL, LEZ e ULEZ dovranno, come specificato, essere attivate dopo adeguati periodi di sperimentazione ed armonizzate considerando gli impatti sulla struttura economica, garantendo, in fase di attuazione, opportune esenzioni (residenti, categorie fragili, specifiche esigenze lavorative) e, per la LEZ, la possibilità di adottare in via sperimentale sistemi a crediti di mobilità (sul modello MOVE-IN) anche per la logistica, insieme a piattaforme di scambio per la distribuzione dell'ultimo miglio. In questo modo, la transizione potrà avvenire in maniera progressiva, mitigando le criticità e salvaguardando l'attrattività residenziale ed economica della città.
11	Prot.0166895	a) Propone di definire ulteriori due strade scolastiche (Via Paciaudi e Viale Maria Luigia) estese non solo agli orari di ingresso/uscita degli studenti ma, nell'ambito dell'anno	PARZIALMENTE ACCOLTA. a) Il PUMS contempla già l'attivazione di strade scolastiche in corrispondenza delle vie indicate (J01). Trattandosi di contesti caratterizzati da specifici schemi di circolazione e da una collocazione urbana centrale, l'estensione degli orari e la



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		scolastico, a tutto il periodo di permanenza degli studenti, dei docenti e del personale. Gli spazi dovrebbero essere opportunamente attrezzati e potrebbero essere luogo di percorsi e iniziative culturali.	configurazione definitiva degli spazi richiederanno valutazioni puntuali in sede attuativa. Tali valutazioni potranno includere anche eventuali modifiche della perimetrazione della ZTL o dei sensi di marcia, da definire con strumenti operativi di dettaglio. L'indirizzo strategico rimane comunque coerente con gli obiettivi del Piano, volto a incrementare sicurezza, fruibilità e qualità dello spazio pubblico in prossimità delle scuole.
12	Prot. 0167803	a) Si richiede di: • stralciare i riferimenti alla variante alla Via Emilia Est (cosiddetta Via Emilia Bis codice V07) nel testo e nelle tabelle degli scenari alternativi di Piano (cap. 8.1) nonché nel capitolo 10 (tabella 10.2) e nelle tavole cartografiche corrispondenti in quanto: priva di reali prospettive di finanziamento; non coerente con gli obiettivi dichiarati del PUMS, in particolare con il concetto di sostenibilità sia ambientale che economica; non in grado di dare risposte nel breve come nel lungo termine ai problemi di traffico di attraversamento di San Prospero e ai rallentamenti lungo la Via Emilia nelle ore di punta legati in maniera preponderante al semaforo di Via Quingenti. Anche il raccordo Tangenziale nord-Tangenziale sud non appare giustificato da reali necessità • in sostituzione della variante alla Via Emilia Est prevedere tre interventi che hanno anche il vantaggio di non creare impatti sul territorio agricolo di pregio a nord della ferrovia: ○ potenziamento/riqualificazione della rotatoria di raccordo tra tangenziale Sud e	a) NON ACCOLTA Al momento il tracciato della Via Emilia bis è indicativo ed è quello che, per coerenza di pianificazione, viene indicato nel PUG. Nel PUMS si ribadisce la necessità di una nuova connessione viabilistica che alleggerisca sul tratto storico il traffico veicolare, sia quello diretto in città sia quello di passaggio che deve raggiungere la tangenziale, come è avvenuto ad ovest. Si evidenzia che il prossimo completamento di Via Lagazzi consentirà di limitare il funzionamento del semaforo sulla Via Emilia alla sola chiamata pedonale. Il raccordo Tangenziale nord-Tangenziale sud è previsto nel PRIT e, in quanto contemplato in uno strumento sovraordinato, viene recepito nel PUMS.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		Via Emilia Est con raccordo by pass diretto alla statale per chi proviene dalla carreggiata sud ○ potenziamento e riqualificazione con risoluzione delle interferenze di attraversamento del tratto di Via Emilia esistente compreso tra la suddetta rotatoria e una nuova rotatoria da realizzarsi prima dell'ingresso di San Prospero di raccordo con un nuovo by pass dell'abitato (punto successivo) ○ reinserimento del progetto di bypass dell'abitato di San Prospero già previsto nel PUMS 2017-2035 ricompreso tra la Via Emilia e la ferrovia	
		b) eliminare il bypass a Gaione e "Curva dell'Antognano" che impatterebbero su un lembo di campagna di grande valore storico e paesaggistico. In merito al bypass di Gaione, la messa in sicurezza della mobilità ciclo pedonale interna all'abitato può essere perseguita con interventi di moderazione della velocità sul tratto di attraversamento dell'abitato – già adesso regolato da semafori con sensori - istituendo una zona 30, prevista dal PUMS stesso	b) PARZIALMENTE ACCOLTA Ferma restando la previsione di interventi di moderazione della velocità all'interno dell'abitato (Q07), si ritiene opportuno mantenere il bypass di Gaione, intervento da realizzarsi il più possibile in aderenza alle aree urbanizzate, utile a migliorare la sicurezza stradale ed a ridurre il traffico passante all'interno della frazione. Curva dell'Antognano: in considerazione dell'osservazione, e tenuto conto che la strada è di competenza provinciale, si ritiene di poter stralciare tale intervento, sebbene sia comunque necessario prevedere il potenziamento locale della segnaletica ed eventualmente l'installazione di apparecchi di controllo del superamento dei limiti di velocità, con l'obiettivo di ridurre la pericolosità strutturale della curva stradale esistente.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		c) eliminare la prevista rotatoria in prossimità all'accesso al Campus Universitario da Strada Montanara che si ritiene sia un intervento invasivo sovradimensionato rispetto alle reali esigenze e in contraddizione con gli altri obiettivi ed interventi del PUMS	c) NON ACCOLTA La rotatoria in oggetto ha come scopo prevalente l'ampliamento dell'accessibilità del TPL al Campus Universitario, come descritto e previsto nel Piano Urbanistico Attuativo di completamento e riorganizzazione funzionale del piano particolareggiato 1997 per il Campus Scienze e Tecnologie, approvato con delibera GC-2016-248. Con la realizzazione della rotatoria sarà infatti possibile prevedere l'accesso al Campus della linea 13 del trasporto locale pubblico, in aggiunta alle linee già presenti, facilitando l'ingresso all'area anche agli utenti provenienti dal quartiere Montanara, come descritto nell'allegato E16-<i>Quadro della mobilità: strategie di incremento della mobilità dolce</i>. Tali strategie prevedono una forte riduzione dell'accesso carrabile e delle aree a parcheggio all'interno del Campus e il contestuale potenziamento dell'accessibilità del TPL, previsione di cui la rotatoria oggetto dell'osservazione è parte essenziale di quelle strategie. Si ritiene quindi di non poter stralciare per il momento questo intervento fino a quando l'Università non modificherà le previsioni di Pianificazione attuativa del Campus universitario sostituendo la previsione attuale con altra previsione altrettanto virtuosa in termini di miglioramento della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale.
		d) Si richiede di stralciare il bypass di Vigatto che non appare motivato da reali esigenze di traffico né di messa in sicurezza della mobilità ciclo pedonale	d) ACCOLTA Pur confermando gli obiettivi per i quali il PUMS ha individuato l'intervento in questione, si accoglie la proposta di stralciare dalle previsioni il bypass di Vigatto quale strada atta a convogliare parte del traffico che attualmente attraversa la



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			frazione, anche in ragione della programmata realizzazione della variante alla SS 665 "Massese" in località Corcagnano che potrebbe portare benefici indiretti anche alla frazione di Vigatto in termini di riduzione del traffico parassitario di attraversamento. Tuttavia, per eventuali previsioni urbanistiche ivi localizzate, non si esclude che alcuni tratti di strada siano da considerarsi necessari per consentire l'accesso ai comparti.
		e) Si propone di inserire l'attivazione di una Zero Emission Zone (ZEZ) al Campus che limiti la circolazione ai soli veicoli a zero emissioni potenziando anche le infrastrutture di ricarica e sfruttando le aree parcheggio per la produzione di energia attraverso pensiline fotovoltaiche	e) NON PERTINENTE La proposta di attivare una Zero Emission Zone presso il Campus universitario non è pertinente, in quanto l'area non ricade nelle competenze dell'Amministrazione Comunale. Tuttavia, il Piano non impedisce lo studio e la successiva attivazione di una misura di questo tipo e l'Amministrazione potrà certamente avallare scelte con ricadute positive anche sul territorio urbano e sulla viabilità circostante.
		f) Si suggerisce di: - integrare gli interventi quali le zone 30 o la prevista riduzione della disponibilità di sosta a bordo strada con interventi di de-pavimentazione e de-sealing finalizzati ad incrementare la permeabilità in ambito urbano, ad aumentare la dotazione di verde, ad abbattere l'effetto isola di calore e l'inquinamento attraverso la vegetazione - prevedere l'installazione di pensiline fotovoltaiche, che garantiscono ombra producendo energia rinnovabile, il potenziamento delle infrastrutture di ricarica elettrica e garantire sempre un saldo positivo in termini di de-impermeabilizzazione, anche	f) ACCOLTA Le misure di de-pavimentazione, de-sealing e incremento del verde urbano, così come l'inserimento di pensiline fotovoltaiche a servizio degli spazi pubblici, sono elementi coerenti con gli obiettivi generali di sostenibilità ambientale, ma si collocano al di fuori dell'ambito di azione specifico del PUMS. Rimane comunque accoglibile, nell'ambito degli interventi su parcheggi su piazzale, la previsione di installare pensiline fotovoltaiche e di potenziare le infrastrutture di ricarica elettrica, con attenzione anche alla riduzione dell'impermeabilizzazione delle superfici.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		attraverso la sostituzione di superfici asfaltate con pavimentazioni permeabili negli interventi tesi a migliorare l'appetibilità dei parcheggi scambiatori e a realizzare parcheggi su piazzale a raso per la sosta di quartiere	
		g) Si ritiene che non sia compito di un Comune fornire incentivi per l'acquisto di veicoli da parte di privati ed aziende, siano pure elettrici. Il Comune dovrebbe favorire piuttosto la condivisione dei veicoli sia in termini di car pooling che di car sharing. Potrebbe invece fornire incentivi per l'installazione di wall box e di colonnine di ricarica condominiale	g) ACCOLTA Il Comune può svolgere un ruolo di tramite e facilitazione rispetto agli incentivi di livello statale o sovraordinato. La proposta di favorire la mobilità condivisa, sia attraverso il car pooling che il car sharing, è pienamente coerente con le strategie del Piano ed è considerata accoglibile, così come l'incentivazione dell'installazione di wall box e colonnine condominiali.
		h) Manca un capitolo dedicato alla sharing mobility/mobilità condivisa. Si chiede che venga sviluppato un capitolo specifico che faccia riferimento a tutte le forme di mobilità condivisa e prenda spunto dai migliori modelli ed esperienze in ambito italiano ed europeo	h) NON ACCOLTA Si ritiene che gli interventi inerenti alla sharing mobility siano adeguatamente trattati nel Piano, sebbene non in un capitolo dedicato. Le azioni prendono già a riferimento modelli ed esperienze significative a livello nazionale ed europeo.
13	Prot. 0168082	a) I principali benefici attesi in termini di riduzione del traffico e delle emissioni derivano da interventi sul trasporto pubblico, come il TRM, che però non rientrano nelle disponibilità economiche del Comune di Parma e presentano quindi prospettive di realizzazione incerte. Al contrario, risultano più concretamente attuabili i potenziamenti previsti per la rete stradale a favore della mobilità automobilistica. Inoltre, l'efficacia degli interventi sul trasporto pubblico appare sovrastimata a causa delle modalità adottate nella simulazione modellistica, i cui risultati, riportati	a) NON ACCOLTA. Gli interventi strutturali sul trasporto pubblico locale richiedono risorse consistenti e sono legati a finanziamenti sovraordinati: il PUMS di Parma si configura come strumento indispensabile per accedere a tali risorse e per fornire all'Amministrazione un quadro di indirizzo strategico. La pianificazione di lungo periodo costituisce pertanto la base necessaria per programmare e conseguire gli obiettivi di sostenibilità al 2035.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		solo parzialmente nel Piano, sollevano diverse criticità approfondite nelle osservazioni successive. Si richiede: • una rivalutazione dello scenario SAP 2 che si intende adottare nonché i risultati della simulazione modellistica • di includere il quadro conoscitivo tra i vari allegati del PUMS	La costruzione e calibrazione del modello di simulazione multimodale è stata effettuata mediante il software PTV VISUM, riconosciuto a livello internazionale come standard di riferimento per la modellazione dei sistemi di trasporto. L'attività è stata condotta da personale con esperienza ultra-decennale nella modellazione dei flussi di traffico e nella valutazione di scenari strategici di mobilità. I dati e gli esiti della calibrazione sono riportati negli allegati al Rapporto di Piano e documentano la solidità del processo metodologico. Si evidenzia che il quadro conoscitivo è allegato alla delibera di Giunta Comunale n.202 del 05/06/2024, pertanto documento già pubblicato e consultabile
		b) BIAS DERIVANTI DALLA SIMULAZIONE MODELLISTICA L'impostazione del modello, in particolare per quanto riguarda il TRM, presenta alcune singolarità che non permettono di dividerne i risultati: • esiguità dei flussi lungo alcune linee • volumi di passeggeri non coerenti con la reale situazione esistente • velocità commerciale media degli autobus urbani con valori eccessivi nello scenario SAP2	b) NON ACCOLTA Come in ogni modello di simulazione strategica, la rappresentazione della rete e dei comportamenti di domanda è necessariamente semplificata: ad esempio, nella rete viaria non sono inclusi tutti gli archi secondari, ma soltanto quelli funzionali alla lettura dei flussi a scala urbana. Ciò non costituisce una limitazione, bensì una caratteristica intrinseca di modelli orientati alla pianificazione strategica, che devono rappresentare il sistema nella sua struttura portante. I risultati vanno pertanto interpretati nella loro corretta dimensione: non come valori assoluti, bensì come differenziali tra scenari simulati sul medesimo modello, a parità di condizioni esogene e parametri di riferimento. È per questa ragione che nel Piano vengono effettuati confronti tra scenario di riferimento e



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		• mancata pubblicazione delle mappe dei flussi di trasporto pubblico per gli scenari di riferimento e SAP 1. Le richieste sono: • Ripetere le simulazioni modellistiche per tutti gli scenari del PUMS impostando velocità medie realistiche, e prudenzialmente non superiori a 20 km/h nel centro abitato, per tutti gli archi della rete del trasporto pubblico locale. Contestualmente devono essere impostate adeguate impedenze per i collegamenti tra le fermate o stazioni del trasporto pubblico e i baricentri delle zone del modello da esse servite, con velocità pedonale non superiore a 5 km/h. • Aggiornare tutte le tabelle del PUMS e della VAS collegate ai risultati della simulazione modellistica sulla base dei nuovi risultati. • Pubblicare le rappresentazioni cartografiche delle assegnazioni dei flussi di traffico per la rete stradale, per la rete ciclabile e per la rete del trasporto pubblico calcolate in termini assoluti nello scenario di riferimento e in termini di differenza rispetto allo scenario di riferimento per ciascuno degli scenari SAP1 e SAP2, per un totale di 9 tavole da includere al Documento di Piano o, in alternativa, all'allegato 3. • Includere nella documentazione del Piano l'elenco in formato tabellare delle linee di autobus, filobus e TRM simulate negli scenari di riferimento, SAP1 e SAP2 riportando per ciascuno scenario i capilinea, il	scenario di Piano, e non direttamente tra stato di fatto e scenario futuro. In tal modo, le stime rappresentano le linee di tendenza più accurate disponibili, derivate da una modellizzazione coerente e scientificamente validata, che consente di valutare l'impatto relativo delle misure proposte e di indirizzare in modo consapevole le scelte strategiche di mobilità.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		numero di corse e la velocità media delle singole linee. Rivalutare l'efficacia degli interventi T07 e T08 (TRM) nonché la riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti nei vari scenari sulla base delle risultanze della nuova simulazione e delle osservazioni al PUMS prodotte nel processo partecipativo.	
		c) LINEE DEL TRASPORTO RAPIDO DI MASSA (TRM) Le linee del TRM (T07 e T08) presentano itinerari difficili da integrare nella rete esistente, si sovrappongono in parte a linee esistenti e richiederebbero spostamenti poco efficaci di linee esistenti. Pertanto, si propone quanto segue: - Mantenimento degli interventi T05 (TRM Stazione-Campus) e T06 (Prolungamento TRM Stazione-Parcheggio Nord), considerati l'avanzato stato di progettazione del TRM Stazione-Campus e la razionalità del prolungamento di questa linea verso il parcheggio scambiatore Nord, fatta salva la necessità di un percorso partecipativo ad hoc prima della progettazione definitiva ed esecutiva di queste tratte. - Stralcio degli interventi T07 e T08 (linee diagonali del TRM) in favore della realizzazione di ulteriori corridoi di qualità del trasporto pubblico con le risorse comunali derivanti dalla ridefinizione degli interventi sulla filovia così come descritto nelle apposite osservazioni. Ciò viene proposto allo scopo di favorire l'incremento di velocità e frequenza delle	c) PARZIALMENTE ACCOLTA La definizione dei tracciati delle nuove linee di Trasporto Rapido di Massa (TRM) è stata condotta sulla base di un'analisi della rete attuale, caratterizzata in più punti da una forte sovrapposizione di linee che genera frequenze complessivamente elevate ma non coordinate. Si ritiene di confermare, oltre agli interventi T05 e T06, anche gli interventi T07 e T08. L'impostazione del Piano consente infatti di razionalizzare i percorsi, riducendo le ridondanze e rendendo la rete più leggibile per l'utenza. Tale approccio permette di ottenere, con un incremento contenuto delle risorse, un servizio con frequenze più regolari ed elevate, migliorando l'efficienza complessiva del sistema. Gli interscambi sono progettati per essere semplici e rapidi, minimizzando i tempi di attesa e la complessità delle rotture di carico, con benefici non soltanto a livello di singolo corridoio ma per l'intera rete. Occorre poi tenere in debita considerazione che la realizzazione della rete TRM comporterà una revisione dei percorsi esistenti e della rete esistente. Le simulazioni effettuate hanno già tenuto conto di tale prospettiva; resta inteso che gli studi di dettaglio sui tracciati dovranno essere sviluppati e approfonditi parallelamente al reperimento dei



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		linee di TPL esistenti senza la creazione di rotture di carico, garantendo al contempo un utilizzo più razionale ed efficace delle risorse pubbliche. • Previsione di un intervento T06B relativo all'ulteriore prolungamento della linea TRM Campus-Parcheggio Nord fino alle Fiere e fino all'eventuale fermata dell'Alta Velocità ferroviaria di Baganzola da realizzarsi adeguando per quanto possibile il viale delle Esposizioni alle caratteristiche del TRM e minimizzando il consumo di suolo.	finanziamenti e all'attuazione delle opere. Per quanto riguarda il servizio all'area delle Fiere, il Piano dà risposta a tale necessità tramite l'intervento T08 (linea TRM sul percorso Baganzola/Fiere/Aeroporto-centro e oltre).
		d) PROLUNGAMENTO DELLE LINEE FILOVIARIE Gli interventi previsti, in particolare T03, T04 e T19, appaiono superflui. Si propone invece di: • In generale, definire gli interventi T03, T04 e T19 non come estensione degli impianti filoviari ma come loro adeguamento puntuale ai fini del prolungamento delle linee 3 e 4 con filobus di tipologia full electric. • Ridefinire l'intervento T03 come adeguamento del capolinea filoviario della Crocetta mediante l'installazione di tegoli per l'aggancio delle aste di captazione della corrente. • Ridefinire l'intervento T04 come adeguamento dell'impianto filoviario di San Lazzaro mediante il prolungamento del bifilare fino all'incrocio tra via Emilio Lepido e via Cicerone e contestuale realizzazione lungo via Emilio Lepido di una piazzola	d) PARZIALMENTE ACCOLTA Per quanto riguarda i prolungamenti filoviari, il Piano li individua con l'obiettivo di migliorare l'effetto rete e di servire in maniera più diretta i parcheggi scambiatori. Il PUMS fa riferimento al "prolungamento del tracciato filoviario" senza vincolare la scelta della tecnologia di esercizio, che potrà avvenire in sede progettuale sia con alimentazione bifilare sia con batteria, in funzione delle valutazioni tecniche ed economiche.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		di fermata attrezzata con tegoli per il riaggancio delle aste in direzione del centro città. • Ridefinire l'intervento T19 come adeguamento del capolinea filoviario di via Mordacci, da servire in diramazione rispetto al percorso prolungato a Valera, mediante l'installazione di tegoli per l'aggancio delle aste di captazione della corrente ed eventuale adeguamento alle manovre dei mezzi pubblici dell'intersezione tra via Mordacci e via Sante Vincenzi. • Riallocare le risorse risparmiate (circa 9,5 milioni di euro) per la realizzazione di ulteriori corridoi di qualità del TPL e per l'incremento del budget chilometrico da destinare ai corridoi secondo quanto descritto nell'osservazione successiva. • Aggiungere un intervento T20 che preveda l'acquisto con finanziamenti sovraordinati di nuovi filobus da 18 metri di tipologia full electric per il potenziamento delle linee 3 e 5 e la sostituzione degli ultimi filobus da 12 metri con motore ausiliario a gasolio ancora presenti nella flotta di TEP.	I corridoi di qualità del TPL non sono in contrasto con i sistemi TRM: al contrario, ne costituiscono un presupposto operativo, poiché condividono la medesima finalità e la medesima tecnologia veicolare.. Il PUMS già prevede l'introduzione di ulteriori nuovi mezzi elettrici sulla rete TPL urbana, con l'obiettivo di convertire la grande parte del parco autobus entro il breve/ medio termine (T12)
		e) CORRIDOI DI QUALITÀ DEL TRASPORTO PUBBLICO La scelta di puntare su due ulteriori linee del TRM, oltre ad essere poco funzionale per la geometria dei percorsi individuati, assoggetta l'intero Piano a finanziamenti sovraordinati difficilmente reperibili e rispetto ai quali si rende dunque necessario individuare possibili soluzioni alternative:	e) NON ACCOLTA



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		- Incrementare la rete dei corridoi di qualità del trasporto pubblico prevista dallo scenario SAP2 stralciando le linee TRM previste dagli interventi T07 e T08 e ride-finendo gli interventi sulla filovia T03, T04 e T19 al fine di recuperare risorse utili. - Definire meglio nel Documento di Piano le caratteristiche dei corridoi di qualità del trasporto pubblico, prevedendo in particolare corsie riservate ovunque possibile (possibilmente delimitate da cordoli), priorità per i bus alle intersezioni, fermate pienamente accessibili e adeguatamente distanziate (400 m circa) pur mantenendo una impostazione degli interventi il più possibile “leggera”. - Incrementare il budget chilometrico dei corridoi di qualità del trasporto pubblico da 300 mila a 500 mila euro al fine di migliorarne l’efficacia. - Ridefinire l’intervento T09 prevedendo una rete di 11 corridoi di qualità del trasporto pubblico connessi tra loro, comprensiva di un corridoio sui viali di circonvallazione e di 10 corridoi radiali che si dipartono da esso per un totale di 29,4 km e un impegno di spesa a carico del Comune di Parma di 14,7 milioni di euro (dei quali 1,2 milioni derivanti da un incremento del budget complessivo per il trasporto collettivo) - Ripartire equamente la realizzazione dei singoli corridoi tra gli interventi di breve, medio e lungo	Si ribadisce che i sistemi TRM costituiscono gli obiettivi finali del PUMS in materia di trasporto pubblico e che i corridoi di qualità del TPL non sono in contrasto con i sistemi TRM ma, al contrario, ne costituiscono un presupposto operativo, anche in un’ottica di attivazione graduale delle nuove linee TRM. Interventi di protezione dei percorsi, anche mediante modifiche delle sezioni stradali, sono funzionali sia all’incremento della velocità commerciale delle linee esistenti, sia all’attivazione graduale delle nuove linee TRM. Le caratteristiche tecniche di tali interventi potranno essere definite in coerenza con le linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che prevedono: sede riservata, velocità commerciale minima di 13 km/h in ambito urbano, interdistanza tra le fermate di almeno 350 metri e asservimento semaforico. Le linee circolari in superficie, pur essendo uno strumento utile in contesti urbani caratterizzati da anelli infrastrutturali riconoscibili e da funzioni diffuse lungo il tracciato, non trovano a Parma le condizioni ideali di efficacia: l’unico anello possibile è la cerchia dei viali, troppo prossima al centro e quindi non idonea a svolgere una reale funzione di connessione tra i quartieri esterni. Per questo motivo, il Piano privilegia soluzioni alternative, più coerenti con la struttura urbana della città.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		periodo al fine di ottenere un cronoprogramma realistico.	
		f) INCREMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE Alla luce della mancanza di incrementi di spesa per servizi aggiuntivi di TPL nonostante l'aumento di corse previsto nelle simulazioni e viste le carenze nella copertura del servizio già evidenziate dal precedente PUMS si suggerisce quanto segue: • Prevedere come nuova misura T21 un impegno di spesa progressivo a carico del Comune di Parma per l'incremento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale. Tale impegno di spesa dovrebbe corrispondere ad almeno 1 milione di euro/anno nel breve periodo, 1,5 milioni di euro/anno nel medio periodo, 2 milioni di euro/anno nel lungo periodo. • Promuovere l'introduzione di un percorso partecipativo rivolto all'intera cittadinanza per l'aggiornamento dei Piani di Bacino e dei programmi di servizio del trasporto pubblico locale a cura dell'agenzia della mobilità SMTP.	f) NON PERTINENTE La proposta di incrementare la spesa a carico del Comune di Parma per l'erogazione dei servizi TPL – oltre a non essere un'azione propria del PUMS – dovrà tenere conto di elementi quali, ad esempio, la programmazione del servizio e la sostenibilità economica, che non sono definibili a questo livello di pianificazione. Il Comune, in collaborazione con la sua partecipata SMTP, si confronta costantemente con le esigenze espresse dalla cittadinanza, vagliando le richieste ed accogliendole laddove vi sia una fattibilità tecnica ed una sostenibilità economica
		g) COORDINAMENTO TRA RETE CICLABILE E CORRIDOI DEL TPL Dal momento che in molti punti la rete stradale non permette la coesistenza di quattro tipologie di utenza con percorsi separati in alcuni casi si rende necessario un coordinamento degli interventi sulla rete ciclabile e sulle vie di corsa del trasporto pubblico mediante una progettazione integrata volta all'ottimizzazione degli spazi disponibili. Si propone pertanto:	g) PARZIALMENTE ACCOLTA Nella progettazione dei corridoi di qualità e delle sedi del Trasporto Rapido di Massa (TRM) saranno considerate in maniera integrata le esigenze di sviluppo della rete ciclabile, al fine di garantire un'ottimale allocazione degli spazi e la compatibilità tra le diverse modalità di trasporto. Tale approccio è già applicato nella progettazione della prima linea TRM tra la stazione e il Campus universitario.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		Prevedere con un nuovo intervento BT1 la progettazione coordinata delle misure a favore del trasporto pubblico e del potenziamento della rete ciclabile lungo viale Mariotti, viale Toscanini, viale Basetti e ponte Italia. Prevedere ulteriori interventi di analoga natura laddove ciò appaia opportuno o necessario.	
		h) ZONE 30 Le azioni di moderazione della velocità devono essere accompagnate da misure integrative che possano favorire la realizzazione di aree ad uso della collettività da destinate alla socialità.	h) ACCOLTA L'istituzione delle Zone 30, come previsto, dovrà essere accompagnata da misure di moderazione del traffico (traffic calming) e da interventi di riqualificazione dello spazio stradale a favore della mobilità attiva, al fine di accrescere la sicurezza, la qualità e la vivibilità degli ambiti urbani interessati.
		i) VIA EMILIA BIS Si chiede di stralciare i riferimenti alla cosiddetta Via Emilia Bis (cod. V07) nel testo, nelle tabelle degli scenari di Piano (cap. 8.1), nel capitolo 10 (tab. 10.2) e nelle tavole cartografiche in quanto appare allo stato improbabile che venga autorizzata e finanziata e non è coerente con gli obiettivi dichiarati del PUMS stesso. Si chiede anche di rivedere tutto il lavoro modellistico sulla base dello stralcio richiesto.	i) NON ACCOLTA Al momento il tracciato della Via Emilia bis è indicativo ed è quello che, per coerenza di pianificazione, viene indicato nel PUG. Nel PUMS si ribadisce la necessità di una nuova connessione viabilistica che alleggerisca sul tratto storico il traffico veicolare, sia quello diretto in città sia quello di passaggio che deve raggiungere la tangenziale, come è avvenuto ad ovest.
		l) INCONGRUITÀ DELLE PREVISIONI DI AUMENTO DELLE VELOCITÀ MEDIE L'incremento delle velocità medie prevista per entrambi gli scenari è da considerarsi negativa in quanto: non appare coerente con gli obiettivi e le misure del PUMS, che parlano a più riprese di moderazione della	l) NON ACCOLTA Per quanto riguarda la variazione delle velocità medie rilevata nelle simulazioni di Piano, il lieve incremento stimato è da ricondurre unicamente alla riduzione della congestione sulla viabilità principale modellizzata e non a incrementi



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		velocità, per giunta con previsioni di investimenti significativi, che questi numeri sembrerebbero vanificare • non appare desiderabile se si considera che tutta la letteratura internazionale individua nella diminuzione delle velocità medie un elemento fondamentale per il contenimento dell'incidentalità e della mortalità sulle strade.	generalizzati dei limiti di velocità. Il PUMS, al contrario, assegna un ruolo centrale alla moderazione del traffico e prevede l'istituzione diffusa di Zone 30, sia nei quartieri urbani sia nelle frazioni, con l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale e la qualità degli spazi pubblici.
14	Prot.0168773	a) 4.MOBILITA' ATTIVA – 4.1 RETE CICLABILE – I01 ITINERARIO CENTRO-BAGANZOLA Si richiede: • predisposizione di corsie ciclabili in entrambi i sensi di marcia su Strada Baganzola • installazione segnali di obbligo velocità 50 km orari in entrambi i sensi di marcia • installazione cartello "strada frequentata da ciclisti" in entrambi i sensi di marcia su Strada Baganzola	a) NON ACCOLTA Per quanto riguarda l'itinerario centro-Baganzola, le richieste formulate riguardano un tratto viario che appartiene alla rete provinciale (SP9). Pertanto, la regolamentazione della circolazione e l'eventuale introduzione di nuove prescrizioni segnaletiche competono alla Provincia di Parma. Il PUMS, in coerenza con il Biciplan, prevede comunque la riqualificazione della pista ciclabile arginale esistente, individuata come parte dell'itinerario 13, così da garantire un collegamento sicuro e funzionale con la frazione Baganzola, alternativo al transito lungo la viabilità principale. Tale soluzione risponde all'obiettivo di incrementare la mobilità attiva in condizioni di sicurezza, senza incidere direttamente sulla gestione della strada provinciale.
		b) 4.MOBILITA' ATTIVA – 4.1 RETE CICLABILE – I15 COLLEGAMENTO CENTRO-SPIP Si suggerisce: • trasformazione della Stra. Ugozzolo, dall'intersezione con via Benedetta (ciclabile per Chiozzola) e via Enrico Forlanini, in strada di tipo E-bis	b) PARZIALMENTE ACCOLTA La proposta di trasformare Strada Ugozzolo in strada di tipo E-bis non è contemplata dal PUMS. Il Piano, in accordo con il Biciplan, prevede comunque un itinerario ciclabile alternativo per il collegamento tra il centro e l'area SPIP, individuato come Itinerario 1, che consente di garantire continuità e sicurezza ai



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			flussi ciclabili senza modificare la classificazione funzionale di Strada Ugozzolo.
		c) 4.MOBILITA' ATTIVA – 4.1 RETE CICLABILE – COLLEGAMENTO CON LE FRAZIONI PORPORANO-MARIANO-BOTTEGHINO Si propone: riclassificazione di Strada Bassa dei Folli come strada tipo E-bis con un unico senso di marcia in direzione nord-sud per gli autoveicoli, predisposizione di due corsie ciclabili ai lati per i due sensi di marcia, limite di velocità 30 km/h per tutto il tracciato, chiudere l'accesso da nord alla strettoia di confluenza con Strada Argini Parma SP16	c) PARZIALMENTE ACCOLTA Per quanto concerne la riclassificazione di Strada Bassa dei Folli in E-bis, il Piano, riprendendo le indicazioni del Biciplan, prevede già tale tipo di regolamentazione fino alle frazioni di Mariano, Porporano e Botteghino (Itinerario 6). Le ipotesi di modifica dei sensi di marcia e di riclassificazione funzionale della strada non rientrano nell'ambito di competenza del PUMS, ma richiedono valutazioni specifiche e approfondite in sede di pianificazione di dettaglio e con appositi provvedimenti viabilistici.
		d) 4.MOBILITA' ATTIVA – 4.2 SERVIZI ALLA CILABILITA' – H03 PARCHEGGI BICI Si richiede: - un parcheggio per biciclette presso il Campus Universitario - un incremento delle rastrelliere per biciclette in tutti i poli cittadini dell'Università - dotare in via prioritaria le scuole di rastrelliere/parcheggi funzionali sicuri e riparati	d) PARZIALMENTE ACCOLTA Per quanto riguarda la richiesta di un parcheggio biciclette presso il Campus Universitario, si evidenzia che l'area non rientra nella competenza diretta del Comune di Parma. Tuttavia, il PUMS non limita ma al contrario incentiva la realizzazione di parcheggi sicuri e protetti per bici in prossimità dai maggiori poli di attrazione urbani. Le proposte di incremento delle rastrelliere nei poli universitari cittadini e di dotazione prioritaria di parcheggi funzionali e sicuri presso le scuole sono invece pienamente coerenti con gli indirizzi del PUMS e pertanto considerate accoglibili nonché già strategicamente previsti.
		e) 4.MOBILITA' ATTIVA – 4.1 RETE CICLABILE – NODI CARDINALI DELLA CITTA'	e) NON PERTINENTE



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		Segnalando la non procrastinabile situazione viaria dei due principali nodi sull'asse nord-sud della città di maggiore transito veicolare e ciclabile si propone la realizzazione di appositi "corridoi" rossi di attraversamento degli incroci riservati alle biciclette e opportunamente semaforizzati: • barriera Garibaldi che raccoglie chi proviene da nord dallo sbocco del sottopassaggio della ferrovia di via Trento all'imbocco di Strada Garibaldi e collegando "il corridoio", da un capo, alla Stazione FFSS, Ponte delle Nazioni e Viale Europa, dall'altro, alle ciclabili dei Viali Fratti e Mentana. • allo sbocco di Strada Farini con una "casa delle biciclette" davanti alla linea di arresto delle auto che conduce all'imbocco di viale Solferino e realizzare un apposito "corridoio" rosso all'imbocco di V.le Solferino con pista ciclabile in carreggiata al posto degli stalli auto • all'altezza di viale Magenta, per chi proviene da Sud, un attraversamento protetto della carreggiata e una "casa delle biciclette" davanti alla linea d'arresto • Integrare l'attraversamento, ora solo pedonale, tra le due ciclabili est-ovest di viale Martiri della Libertà con quadrotti bianchi per il transito delle biciclette	Le proposte relative alla organizzazione dei segnali orizzontali presso i principali nodi viari della città riguardano aspetti di dettaglio progettuale e di gestione della segnaletica che non rientrano nell'ambito del PUMS ma sono demandati a successivi livelli di pianificazione e progettazione esecutiva. Si segnala comunque che il collegamento tra via Trento e Strada Garibaldi (lato est) è già stato realizzato, garantendo una continuità ciclabile lungo l'asse nord-sud.
		f) 2. REGOLAMENTAZIONE E MODERAZIONE – 2.4 STRADE SCOLASTICHE Si suggerisce di: • aumentare l'attenzione alla sicurezza in corrispondenza delle scuole dell'infanzia	f) ACCOLTA L'attenzione alla sicurezza in corrispondenza delle scuole è pienamente coerente con gli indirizzi del PUMS (J01), che prevede l'attivazione di strade scolastiche ovunque sia possibile attuarle in condizioni di fattibilità tecnica e viabilistica. Anche le situazioni puntualmente indicate



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		particolare attenzione alla situazione in corrispondenza delle scuole dell'infanzia "Sole Luna" in via Biagio Riguzzi, "Fantasia" in via Renzo Pezzani, "Aquilone" e "Adorni" in via Paolo Maria Paciaudi	rientrano tra i contesti in cui l'azione potrà trovare applicazione con interventi calibrati in sede attuativa.
		g) 2. REGOLAMENTAZIONE E MODERAZIONE – 2.3 ZONE E STRADE 30 km/h Si richiede di accompagnare l'istituzione delle zone o strade 30 con l'adozione di strumenti, segnaletiche, avvisi atti alla rilevazione dell'effettiva velocità degli autoveicoli. Ove possibile applicare sistemi di "urbanistica tattica" per accrescere anche qualità e vivibilità delle zone urbane	g) ACCOLTA L'istituzione delle Zone 30 è già prevista dal PUMS e dovrà essere accompagnata da misure di moderazione del traffico (traffic calming) e da interventi di riqualificazione dello spazio stradale a favore della mobilità attiva, al fine di accrescere la sicurezza, la qualità e la vivibilità degli ambiti urbani interessati. In tale quadro rientra anche l'utilizzo di soluzioni di urbanistica tattica, che potranno essere valutate nei contesti più idonei.
		h) 4.MOBILITA' ATTIVA – 4.1 RETE CICLABILE – I19 V. PARIGI – STR. QUARTA Si evidenzia che, nonostante via Parigi sia assoggettata alla limitazione della velocità, tale limite non viene rispettato da parte degli automobilisti creando pericolo alla sicurezza dei ciclisti che transitano sulle corsie condivise. Si auspica l'installazione di un rilevatore elettronico della velocità	h) NON ACCOLTA Per quanto riguarda infine il controllo elettronico della velocità, pur trattandosi di una misura auspicabile per garantire il rispetto dei limiti, si rileva che l'attuale Codice della Strada non consente l'installazione di dispositivi automatici di rilevazione su strade con limite inferiore a 50 km/h. Pertanto, al momento non è possibile prevederne l'applicazione nelle Zone 30 o nei tratti ciclabili condivisi, come nel caso di via Parigi.
16	Prot.0168793	a) Si sottolineano i seguenti punti: G03: Piattaforme logistiche di prossimità per lo scambio tra veicoli a motore e veicoli sostenibili (elettrici, cargo bike): supportiamo questa azione, chiedendo che siano individuate aree idonee in cui i	a) ACCOLTA Tutte le osservazioni oggetto del contributo risultano in linea con le strategie del Piano e sono dunque già comprese nelle azioni previste dal PUMS.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		singoli operatori possano utilizzare i propri sistemi tecnologici, senza creare lock-ins tecnologici. • G04 Diffusione di parcel lockers (e-commerce) nei nodi della mobilità: siamo assolutamente interessati al tema per Parma. Siamo disponibili a partecipare a bandi o tavole rotonde per capire come facilitare la diffusione dei nostri locker. • G05 Tavolo permanente per il confronto tra l'Amministrazione, le Associazioni d categoria, gli operatori logistici e i corrieri operanti sul territorio: siamo molto interessati ad aderire al tavolo per poter costruire azioni win-win.	
17/ 19	Prot.0165528 Prot.0165572	a) CAP. 2 ELEMENTI DI DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO Si contesta la considerazione di punto di forza della penetrazione dei veicoli elettrici, ancora del tutto insufficiente.	a) NON ACCOLTA Si evidenzia che Parma presenta valori superiori alla media nazionale, pur restando al di sotto della media europea. Proprio per questo motivo il PUMS include la diffusione della mobilità elettrica come obiettivo strategico, sostenuto da interventi specifici finalizzati a incentivare la transizione.
		b) Si contesta l'inserimento, come punto di debolezza, della presenza di ampie porzioni escluse dalle chiusure al traffico. Richiediamo cancellazione di questo punto.	b) NON ACCOLTA Si precisa che la criticità non è legata alla mancata chiusura al traffico in sé, bensì all'assenza di qualsiasi forma di regolazione della circolazione che rende difficile perseguire obiettivi di sostenibilità e di gestione equilibrata dei flussi.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		c) Si contesta come opportunità la sperimentazione dei P-days se non collegata alla presenza dei bus e solo nelle attuali giornate.	c) NON ACCOLTA Con riferimento ai P-Days, si ricorda che nelle giornate di attuazione è già prevista la presenza del servizio di trasporto pubblico a garanzia dell'accessibilità.
		d) Si contesta come punto di forza l'installazione di varchi all'interno dell'area verde.	d) NON ACCOLTA In tema di varchi elettronici per l'Area Verde, l'installazione è condizione imprescindibile per garantire il rispetto delle regole di accesso e la conseguente efficacia del provvedimento: l'esperienza dimostra che in assenza di controlli automatici il sistema tende rapidamente a perdere di validità.
		e) Si contesta il fatto che la mancanza di vie preferenziali per la TPL sia da considerarsi a prescindere una debolezza. Le corsie preferenziali possono essere realizzate mantenendo o creando nuovi posti auto limitrofi alle vie commerciali e devono essere realizzate in modo che non venga congestionato il traffico veicolare.	e) NON ACCOLTA Le corsie preferenziali per il TPL rappresentano una condizione necessaria per incrementare la velocità commerciale e l'affidabilità del servizio, elementi che ne determinano l'attrattività. Eventuali ricollocazioni della sosta potranno essere valutate in fase progettuale, ma non è possibile rinunciare al principio di priorità del trasporto pubblico nei tratti più congestionati.
		f) Si contesta l'affermazione che attualmente l'area centrale della città presenta una buona dotazione di soste in parcheggi a pagamento in struttura, non essendo stati presentati dati a supporto. In particolare, contestiamo il fatto che venga considerata solo parzialmente scoperta la zona sud della città quando in realtà in quest'area esiste solo il parcheggio Kennedy da 150/200 posti.	f) NON ACCOLTA In merito alla dotazione di sosta in struttura, i dati sono stati analizzati nella fase di costruzione del quadro conoscitivo. Nel confronto con contesti urbani analoghi, Parma presenta una buona disponibilità di parcheggi in struttura a servizio del centro storico. La concentrazione più elevata di parcheggi in zona nord riflette la maggiore pressione veicolare proveniente da quel quadrante. La



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			zona a sud del centro è comunque coperta dai parcheggi presso la Villetta e da quello retrostante il Palasport.
		g) Si contesta il primo punto legato alla regolamentazione degli accessi al centro storico per veicoli di carico e scarico. Molte filiere non sono state escluse per mancanza di alternativa al trasporto.	g) NON ACCOLTA Per quanto riguarda la regolamentazione degli accessi per alcune filiere, si precisa che alcune categorie sono state escluse proprio per non penalizzare attività che al momento non dispongono di alternative concrete. Ciò non significa che l'estensione delle aree regolamentate sia un difetto strutturale: al contrario, l'obiettivo del PUMS è procedere a una revisione progressiva della regolamentazione al fine di rendere le limitazioni più efficaci e sostenibili per cittadini e imprese.
		h) PAR. 7.2.2 REGOLAMENTAZIONE E MODERAZIONE L'attivazione in tempi brevi del sistema di controllo degli accessi in modo elettronico comporterebbe una forte situazione di sofferenza del settore commerciale già in crisi. Si chiede l'attivazione dopo un periodo di 1 anno di sperimentazione e comunque non prima del 2028. (Tabella o figura 7-3)	h) ACCOLTA In merito all'attivazione dei sistemi di controllo elettronico degli accessi, essa avverrà con gradualità, prevedendo adeguati periodi di sperimentazione e monitoraggio. In fase di attuazione potranno inoltre essere previste specifiche esenzioni, nonché strumenti di mitigazione come l'introduzione sperimentale dei crediti di mobilità (sul modello MOVE-IN) anche per la logistica e la predisposizione di piattaforme di scambio per l'ultimo miglio. In questo modo sarà possibile contenere gli impatti sul tessuto economico e consentire un percorso di adattamento progressivo.
		i) PAR. 7.2.3 TRASPORTO COLLETTIVO Il numero dei bus a trazione elettrica è insufficiente per raggiungere gli obiettivi di aumento in percentuale del	i) ACCOLTA Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale a trazione elettrica, il PUMS già prevede un potenziamento del parco mezzi sia nello Scenario di Riferimento sia nello Scenario di



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		trasporto pubblico. Anche nei periodi medio/lungo devono essere previsti ulteriori investimenti. (Tabella o figura: 7-4)	Piano (2028-2030), con una crescita progressiva coerente con gli obiettivi di incremento della quota modale del TPL.
		l) PAR. 7.2.5 MOBILITÀ ELETTRICA E CARBURANTI ALTERNATIVI Gli interventi legati all'installazione di colonnine di ricarica nello scenario di riferimento SR sono insufficienti. (Tabella o figura: 7-6) – eliminare “9 punti di distribuzione” e sostituire con “40 punti di distribuzione”	l) ACCOLTA Relativamente alla mobilità elettrica e alle infrastrutture di ricarica, lo Scenario di Piano fissa obiettivi molto più ambiziosi rispetto all'attuale dotazione: oggi sono presenti 81 colonnine quick e fast (per un totale di 162 prese), mentre nello Scenario di Riferimento è prevista l'attivazione di 30 colonnine HPC (60 prese). Nel complesso, lo sviluppo programmato porterà a superare i 2400 punti di ricarica, di cui oltre 600 rapidi (E02), a garanzia di una rete capillare e adeguata alla diffusione attesa dei veicoli elettrici.
		m) CAP. 7 SCENARI DI RIFERIMENTO Necessità un ampio periodo di sperimentazione prima dell'attivazione dei varchi elettronici di accesso all'area verde. Questo al fine di non creare una situazione di blocco di accesso all'interno dell'intera area commerciale di Parma. Una reale valutazione sull'impatto di questi provvedimenti deve essere realizzata. Si chiede pertanto lo spostamento dell'attivazione non prima del 2028 (Tabella o figura: 7.8)	m) ACCOLTA Le misure di limitazione derivanti dalla attivazione dell'area verde saranno introdotte con gradualità, dopo adeguati periodi di sperimentazione e analisi dei dati di traffico, in modo da valutarne gli impatti sulla struttura economica e sociale. L'attuazione sarà accompagnata dal potenziamento delle alternative sostenibili (trasporto pubblico locale, ciclabilità) e da specifiche esenzioni per categorie aventi diritto. È inoltre prevista la possibilità di introdurre in via sperimentale sistemi di crediti di mobilità (sul modello MOVE-IN) anche per la logistica, nonché piattaforme di scambio per l'ultimo miglio, così da mitigare eventuali criticità.
		n) CAP. 8 SCENARI ALTERNATIVI DI PIANO	n) NON ACCOLTA Le misure di limitazione dell'accesso al centro storico e all'Oltretorrente saranno introdotte con gradualità e dopo adeguati periodi di sperimentazione e approfondite analisi dei



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		Le politiche di limitazione di accesso all'area del centro storico sono previste temporalmente prima della realizzazione di sistemi sostitutivi dell'utilizzo delle autovetture L'incremento del sistema TPL attraverso la realizzazione del progetto TRM è prevista solo dopo il 2030 e non ha attualmente copertura finanziaria. Non vengono previsti sistemi di implementazione dei parcheggi limitrofi al centro se non per il solo parcheggio dello stadio Tardini, anch'esso legato ad un progetto non finanziato. L'area dell'Oltretorrente non può prevedere un'estensione dell'area ZTL non essendo stati previsti sistemi sostitutivi all'utilizzo delle auto. L'introduzione dell'area ULEZ nel 2030 deve essere cancellata perché tecnologicamente non sostenibile dall'attuale ricambio del parco veicolare sia privato che del trasposto logistico. (Tabella o figura: 8.3) E' necessario implementare in tempi brevi i collegamenti con i parcheggi scambiatori. La realizzazione di corridoi di qualità per il TPL non deve avvenire attraverso una ridefinizione degli spazi degli assi commerciali con la cancellazione dei parcheggi raso strada. Questo potrà eventualmente avvenire solo esclusivamente dopo la realizzazione di adeguati parcheggi di quartiere che possano compensare la riduzione dei posti auto. (Tabella o figura: 8.4 trasporto collettivo)	dati del traffico, in modo da valutarne gli impatti sulla struttura economica e sociale. L'attuazione sarà accompagnata dal potenziamento delle alternative sostenibili (trasporto pubblico locale, ciclabilità) e da specifiche esenzioni per categorie aventi diritto. È inoltre prevista la possibilità di introdurre in via sperimentale sistemi di crediti di mobilità (sul modello MOVE-IN) anche per la logistica, nonché piattaforme di scambio per l'ultimo miglio, così da mitigare eventuali criticità. Per quanto riguarda i collegamenti tra i parcheggi scambiatori e il centro, si sottolinea che già oggi sono presenti linee TPL ad alta capacità e frequenza, in grado di garantire un buon livello di accessibilità. Ulteriori potenziamenti potranno essere realizzati aumentando le frequenze del servizio di autobus e filobus esistenti. I corridoi di qualità per il TPL rappresentano una condizione imprescindibile per aumentarne l'appetibilità del servizio, attraverso il miglioramento della velocità commerciale.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		o) PAR. 8.1.5 SOSTA Si richiede cancellazione del contrassegno oneroso per la sosta residenziale per favorire il mantenimento di un'adeguata residenzialità nel centro storico. Cancellazione riduzione della sosta a bordo strada se non dopo la realizzazione di parcheggi a raso nei diversi quartieri. Il parcheggio nord risulta essere il principale polo di scambio per l'accesso al centro storico; pertanto, le opere di ammodernamento e qualificazione devono essere prioritarie. Al fine di favorire il rilancio dei negozi di prossimità all'interno degli assi commerciali fuori dal centro storico è indispensabile potenziare i posti auto nei diversi quartieri.	o) PARZIALMENTE ACCOLTA Si ritiene opportuno mantenere il contrassegno oneroso per la sosta residenziale poiché – in considerazione della necessità di garantire un più equo ed equilibrato accesso alla dotazione di sosta da parte dei residenti in aree caratterizzate da particolari condizioni insediative/urbanistiche – permette di limitare l'utilizzo indistinto e illimitato dei parcheggi. Le osservazioni relative alla riqualificazione del parcheggio nord sono considerate accoglibili e risultano coerenti con quanto già previsto dal PUMS (S01), che individua tale struttura come principale nodo di scambio per l'accesso al centro storico e ne prevede l'ammodernamento e l'ampliamento. Analogamente, è ritenuta accoglibile la proposta di incrementare i posti auto di quartiere a sostegno delle attività di prossimità, misura già in linea con gli indirizzi del Piano per la gestione della sosta (par.8.1.5).
		p) PAR. 8.1.8 LOGISTICA URBANA Necessità di anticipare la predisposizione delle piazzole di carico e scarico alle esigenze attuali nel breve periodo. Necessità di anticipare la sperimentazione di accesso alle piazzole di carico e scarico nel breve periodo. Necessità di anticipare le piattaforme logistiche di prossimità nel breve periodo. Si richiede cancellazione Zero Emission Zone per i veicoli merci nel centro storico	p) PARZIALMENTE ACCOLTA Le richieste di anticipare al breve periodo la predisposizione delle piazzole di carico e scarico, la sperimentazione delle modalità di accesso e la realizzazione delle piattaforme logistiche di prossimità sono considerate accoglibili, in quanto coerenti con l'obiettivo del PUMS di razionalizzare la distribuzione urbana delle merci e migliorare l'efficienza del sistema logistico fin dalle prime fasi di attuazione. La richiesta di cancellare la Zero Emission Zone per i veicoli merci nel centro storico non è invece accoglibile. Tale misura rappresenta infatti un elemento qualificante della strategia di lungo periodo del Piano, da attuare con gradualità e



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			accompagnata da strumenti di mitigazione e di supporto agli operatori economici.
		q) PAR. 8.1.9 TECNOLOGIE Si chiede spostamento sviluppo videocontrollo delle zone regolamentate da M a L per permettere adeguata sperimentazione e verifica sostenibilità economica. Si richiede anticipo a periodo breve sistema di monitoraggio dei parcheggi scambiatori sulle tangenziali. Si richiede anticipo a periodo breve sistema di indirizzamento dei parcheggi urbani e in strutture.	q) PARZIALMENTE ACCOLTA Con riferimento alle tecnologie di videocontrollo delle aree regolamentate, si conferma che l'attivazione dovrà avvenire in maniera progressiva, con fasi di sperimentazione e monitoraggio, tenendo conto dei possibili impatti economici. Tuttavia, lo sviluppo della misura rimane confermato nella programmazione prevista dal Piano, in quanto strumento indispensabile per garantire efficacia e credibilità ai sistemi di regolamentazione. Le proposte di anticipare al breve periodo l'attivazione del sistema di monitoraggio dei parcheggi scambiatori sulle tangenziali e dell'indirizzamento dei parcheggi urbani e in struttura sono invece condivisibili e coerenti con la strategia del PUMS, e vengono pertanto considerate accoglibili
		r) PAR. 9.3.1 ORIZZONTE TEMPORALE 2030/2035 Si contestano gli scenari di piano definiti nel 2030-35 relativamente alla stima della ripartizione modale degli spostamenti complessivi nel Comune di Parma. Riteniamo che i dati ipotizzati di riduzione al 2035 in SAP2 siano di fatto irrealistici, stante da una parte il non investimento reale in un potenziamento della TPL e dall'altra in un ampliamento irrealistico della mobilità attiva piedi-bici. (Tabella o figura: 9.11-9.12-9.15-9.16)	r) NON ACCOLTA Le stime di ripartizione modale e i dati relativi a velocità, congestione ed emissioni sono stati elaborati attraverso un modello multimodale di simulazione dei trasporti, calibrato sulla base dei dati osservati e integrato con gli interventi previsti dal PUMS ai diversi orizzonti temporali. Le ipotesi di spostamento modale verso la mobilità sostenibile non sono quindi arbitrarie ma derivano dalla modellizzazione degli effetti attesi delle azioni di Piano: potenziamento del trasporto pubblico con linee veloci e frequenti, sviluppo di itinerari ciclabili continui e sicuri, rafforzamento delle misure di regolazione della domanda. È evidente che tali risultati potranno essere conseguiti solo attraverso un impegno



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			concreto nell'attuazione delle misure ma essi rappresentano lo scenario di riferimento necessario per orientare le politiche di mobilità.
		s) CAP. 10 STIMA DEI COSTI DI INVESTIMENTO Viene data priorità temporale alle attività di chiusura delle aree del centro storico e dell'area verde, per il fatto che hanno un impatto economico minimale. Mentre, al contrario, gli investimenti collegati al trasporto pubblico locale sono per la gran parte non presenti in bilancio ma legati a finanziamenti sovraordinati. I costi relativi al TPL sono in gran parte spalmati nel M/L periodo. Anche gli investimenti legati ai parcheggi per progetti già di per sé non sufficienti sono tutti spostati nel M/L periodo con cifre insufficienti. Pertanto si chiede: Pag.144 L02 spostare a M/L – L05 cancellazione da piano Ultra Low Emission Zone – A01 spostamento a L periodo.	s) NON ACCOLTA La scelta di dare priorità ad alcune azioni a impatto economico più contenuto (come la regolamentazione degli accessi nelle aree centrali) riflette la logica di un'attuazione progressiva e graduale. Gli interventi strutturali sul trasporto pubblico locale richiedono invece risorse consistenti e sono legati a finanziamenti sovraordinati: il PUMS si configura come strumento indispensabile per accedere a tali risorse e per fornire alle Amministrazioni un quadro di indirizzo strategico. La pianificazione di lungo periodo costituisce pertanto la base necessaria per programmare e conseguire gli obiettivi di sostenibilità al 2035. La pedonalizzazione di alcune aree adeguatamente individuate persegue l'obiettivo di migliorare la sicurezza e la qualità degli spazi pubblici
18	Prot.0173132	a) Contrarietà a creazione e prolungamento di una strada-gronda, cosiddetto asse trasversale a nord della città, da Chiozzola a via Franklin e prolungamento di "complanare" verso via Cremonese	a) NON ACCOLTA La realizzazione della cosiddetta gronda nord si fonda in larga parte sul potenziamento e sulla razionalizzazione di viabilità esistente, con integrazioni puntuali nei tratti orientale e occidentale. Tale assetto consente di superare le limitazioni derivanti dalla struttura marcatamente radiale della rete stradale comunale, introducendo un elemento di connessione trasversale che permette di ridurre i flussi sulla tangenziale nord. La funzione della gronda è rilevante anche in occasione



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			delle manifestazioni fieristiche, poiché garantisce un secondo accesso al quartiere Fiere dal casello di Sissa/Trecasali.
		b) Contrarietà a costruzione di un sottopasso a connettere via Volturno a via Martiri della Liberazione	b) NON ACCOLTA Il sottopasso tra via Volturno e via Martiri della Liberazione si rende tecnicamente necessario per assicurare la continuità della connessione viaria che verrebbe altrimenti interrotta dal nuovo assetto della linea Pontremolese. In quel tratto, infatti, la linea ferroviaria è prevista a cielo aperto. La soluzione progettuale individuata, peraltro, non comporta impatti significativi sugli orti né sul campo da baseball esistente. L'intervento è per altro incluso nello Scenario di Riferimento in quanto intervento connesso al raddoppio della linea ferroviaria Pontremolese e non risulta pertanto suscettibile di stralcio nell'ambito del Piano.
		c) Contrarietà a variante di strada Puppiola e conseguente allargamento sezionale della stessa strada e di strada Moletolo	c) NON ACCOLTA Le varianti di strada Puppiola e strada Moletolo consistono in interventi di minimo impatto, realizzati in gran parte in sede, finalizzati a migliorare la funzionalità dell'accesso fieristico. La loro attuazione consente di alleggerire sensibilmente il nodo autostradale dai flussi in ingresso e in uscita durante gli eventi, migliorando così le condizioni di circolazione e la sicurezza stradale.
		d) Richiede lo stralcio della via Emilia Bis dalla programmazione poiché palesemente non sostenibile e dunque in antitesi con gli obiettivi del Piano	d) NON ACCOLTA Al momento il tracciato della Via Emilia bis è indicativo ed è quello che, per coerenza di pianificazione, viene indicato nel PUG. Nel PUMS si ribadisce la necessità di una nuova connessione viabilistica che alleggerisca sul tratto storico il



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			traffico veicolare, sia quello diretto in città sia quello di passaggio che deve raggiungere la tangenziale, come è avvenuto ad ovest.
		e) Contrarietà a ipotesi di un nuovo parcheggio da 200 posti a ridosso del centro storico nell'area Tardini, previsto nel Sap1. Tale parcheggio (prevedibilmente in struttura) funzionerebbe da attrattore di traffico ed inficerebbe l'obiettivo indicato come prioritario della rimodulazione della sosta	e) ACCOLTA L'ipotesi di parcheggio in struttura in area Tardini non deriva da previsioni autonome del PUMS, bensì dalla progettualità connessa alla realizzazione del nuovo stadio, la quale peraltro non contempla più la realizzazione del parcheggio. Non essendo l'intervento incluso nello scenario "vincente", il PUMS risulta di fatto già coerente con quanto osservato nel contributo.
		f) Si suggerisce di inserire un ulteriore paragrafo nel capitolo 7 "Regolamentazione eventi" che indichi la necessità di un apposito piano per la gestione della mobilità in occasione di eventi soprattutto sportivi, con l'obiettivo di una moderazione del traffico e la riservazione della sosta ai soli residenti con potenziamento dei controlli. Inoltre, può essere studiato un sistema di indirizzamento del traffico verso i parcheggi scambiatori collegati da un idoneo servizio navetta.	f) NON PERTINENTE Quanto alla proposta di disciplinare la mobilità in occasione di eventi, si condivide l'opportunità di trattare la questione nelle sedi e con strumenti più opportuni, non essendo materia strettamente pertinente al PUMS. Si riconosce l'impatto significativo della gestione degli eventi sulla mobilità cittadina; tuttavia, occorre ricordare che la competenza ultima in materia di chiusura delle strade e di ordine pubblico è in capo alla Questura, che definisce di volta in volta i dispositivi più adeguati.
		g) Si ritiene l'uso del termine "mobilità attiva" riferito agli spostamenti in bicicletta o a piedi fuorviante in quanto da ritenersi mobilità privata che può essere indicata come "mobilità ciclo-pedonale"	g) NON ACCOLTA Per quanto riguarda la terminologia, il Piano ritiene che l'espressione "mobilità attiva" sia ormai consolidata nella letteratura tecnica e nella normativa di settore per indicare gli spostamenti a piedi e in bicicletta. Non si ravvisano pertanto motivi per sostituirla con formulazioni alternative.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
20	Prot. 173310	a) Si richiede: lo stralcio della misura denominata Low Emission Zone oppure la sua posticipazione almeno al 2035 ritenendola sproporzionata rispetto alle dimensioni urbane del Comune di Parma e potenzialmente negativa per l'accessibilità al centro da parte di visitatori, residenti e lavoratori Raccomanda di mantenere la possibilità di accesso e transito per i lavoratori autonomi rispetto all'ipotesi di trasformazione e digitalizzazione degli accessi per il carico e scarico delle merci	a) NON ACCOLTA. L'introduzione di una Low Emission Zone (LEZ) è una misura perfettamente coerente con le dimensioni del Comune di Parma. Tale regolamentazione è adottata in varie città di dimensioni paragonabili, sia a livello nazionale che europeo, ed è raccomandata dalla normativa e dalla pianificazione di settore (PNIEC, PUMS e strategie regionali per la qualità dell'aria). L'attuazione sarà scandita da fasi progressive, con adeguati periodi di sperimentazione, così da valutare gli impatti sulla struttura socio-economica e accompagnare cittadini e imprese nella transizione. In tale percorso potranno essere previste specifiche esenzioni e strumenti innovativi di mitigazione, quali l'attivazione sperimentale di sistemi di mobilità a crediti (sul modello MOVE-IN) anche per la logistica, nonché la promozione di piattaforme logistiche di interscambio per razionalizzare l'ultimo miglio e ridurre la pressione veicolare nel centro storico.
		b) Proposta di sperimentazione di un servizio di navette bus che colleghino i parcheggi scambiatori e il centro storico/area blu per migliorare l'accessibilità urbana e sostenere le attività economiche del centro	b) PARZIALMENTE ACCOLTA Per quanto riguarda la proposta di navette dedicate dai parcheggi scambiatori al centro, si osserva che la città dispone già oggi di una rete di trasporto pubblico di linea (bus e filobus) ad alta capacità e frequenza, che garantisce collegamenti diretti ed efficienti con le aree centrali. L'introduzione di navette parallele non apporterebbe un reale valore aggiunto in termini di accessibilità, ma determinerebbe invece un aggravio significativo sui costi di esercizio, con rischi di duplicazione e inefficienza del servizio. È invece condivisibile l'obiettivo di rafforzare il ruolo dei parcheggi scambiatori come nodi di accesso al centro: in tal senso, lo strumento più efficace potrà



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			essere il potenziamento delle frequenze sulle linee esistenti, garantendo un servizio più attrattivo e competitivo.
21	Prot.(RER) 592460	a) Si chiede di togliere l'indicazione itinerario ciclabile esistente e di mettere quello di progetto lungo via Emilia Est tra la frazione di San Prospero e la rotonda di termine della tangenziale sud. Si chiede di inserire nel PUMS una pista ciclabile efficace tra l'abitato di San Prospero e la città di Parma	a) PARZIALMENTE ACCOLTA. La pista ciclabile tra che va da San Prospero alla rotatoria con la tangenziale sud è esistente. E' stato recentemente approvato il progetto esecutivo del prolungamento della pista fino a ricongiungersi con quella esistente lungo Via Emilia est così che sarà completato il collegamento ciclabile Parma-San Prospero. Il tracciato fa parte del più ampio Itinerario strategico n. 4 del Biciplan, ripreso dal PUMS, che arriva fino al confine comunale (loc. Il Moro). Le azioni previste su questo itinerario, oltre al completamento, contemplano anche la riqualificazione dei tratti esistenti.
		b) Si chiede di verificare a livello di Area est gli effetti in termini di traffico della realizzazione della Via Emilia bis, verificando che la realizzazione di tale infrastruttura porti ad una diminuzione complessiva dei flussi di traffico (considerando sia la Via Emilia storica che la Via Emilia bis) e non ad un aumento	b) CHIARIMENTO Grazie allo strumento di modellizzazione dei trasporti è possibile stimare anticipatamente che, all'orizzonte temporale del Piano, la razionalizzazione dei percorsi consentirà una riduzione complessiva delle percorrenze, in particolare per gli spostamenti di breve raggio in senso est-ovest, con conseguente contenimento generale delle emissioni inquinanti. In tal modo, la diversione di una quota degli spostamenti sulla nuova arteria si accompagna a una diminuzione delle percorrenze superflue e quindi a un saldo positivo dal punto di vista ambientale.
		c) Si chiede di approfondire la valutazione degli effetti ambientali che la Via Emilia bis potrebbe avere sul territorio in cui si inserisce ed effettuare un bilancio ambientale per valutare se gli eventuali effetti ambientali positivi sul tracciato	c) NON ACCOLTA La valutazione degli effetti ambientali riportata nel Rapporto Ambientale ha un valore indicativo, rinviando le analisi di dettaglio alla successiva fase progettuale dell'intervento.



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
		della Via Emilia Storica possano essere maggiori di quelli negativi dovuti alla realizzazione della nuova infrastruttura	Infatti, modellazioni più approfondite dovranno essere sviluppate in sede progettuale e potranno condurre a individuare eventuali misure compensative.
		d) Si chiede di anticipare tutte quelle azioni che possano portare alla diminuzione del traffico veicolare sulla Via Emilia est, con particolare riferimento agli interventi sulle piste ciclabili	d) ACCOLTA Il PUMS prevede una serie di interventi integrati sulla via Emilia storica: l'istituzione di una Zona 30 a San Prospero, la riqualificazione dell'asse viario con messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e delle svolte a sinistra, la realizzazione di una rotatoria in sostituzione di un'intersezione critica all'altezza di Strada Martorano nonché il completamento dell'itinerario ciclabile di collegamento tra Parma, San Prospero e Sant'Ilario d'Enza. Tutti gli interventi dovranno essere condivisi ed autorizzati da ANAS in quanto ente proprietario della strada. Inoltre, è previsto il completamento di Via Lagazzi che consentirà di limitare il funzionamento del semaforo sulla Via Emilia alla sola chiamata pedonale, garantendo una migliore fluidità del traffico.
		e) Si chiede di inserire nello scenario di piano una rifunionalizzazione della Via Emilia esistente dotando l'infrastruttura di una pista ciclabile efficace, sicura, veloce e confortevole e una corsia dedicata per il TPL in modo da rendere veloce ed appetibile l'utilizzo del TPL al posto dei veicoli privati	e) PARZIALMENTE ACCOLTA La pista ciclabile tra che va da San Prospero alla rotatoria con la tangenziale sud è esistente. E' stato recentemente approvato il progetto esecutivo del prolungamento della pista fino a ricongiungersi con quella esistente lungo Via Emilia est così che sarà completato il collegamento ciclabile Parma-San Prospero. Il tracciato fa parte del più ampio Itinerario strategico n. 4 del Biciplan, ripreso dal PUMS, che arriva fino al confine comunale (loc. Il Moro). Le azioni previste su questo



N.	Soggetto/Prot./Data	Sintesi osservazioni	Controdeduzioni
			itinerario, oltre al completamento, contemplano anche la riqualificazione dei tratti esistenti. Date le dimensioni della sezione stradale, non è possibile al momento ipotizzare una corsia dedicata per il TPL. La realizzazione della via Emilia bis garantirà, nei fatti, una riduzione significativa del traffico stradale, permettendo anche una velocizzazione delle percorrenze degli autobus del servizio pubblico.