



Comune di Parma

Settore Mobilità e Trasporti



Marzo 2026

Dichiarazione di Sintesi

AMBIENTEITALIA
we know green

Ambiente Italia Srl





Gruppo di Lavoro

Sindaco	Michele Guerra
Assessore alla Sostenibilità Ambientale, Energetica ed alla Mobilità	Gianluca Borghi
Dirigente Settore Mobilità e Trasporti	Andrea Mancini
Struttura Operativa Mobilità sostenibile	Marco Ronchei, Federico Tedeschi, Chiara Benaglia, Cristian Ferrari, Giuliandrea Brusco, Manfredo Antoniotti, Graziano Cicinato, Dina Ravaglia
Servizio amministrativo	Silvia Cirillo, Patrizia Venturini, Giuseppe Caruso
Contributi specialistici	
Redazione Documento di Piano	TRT Trasporti e Territorio srl
Supervisione PUMS	Patrizia Malgeri
Responsabile PUMS, definizione strategie e obiettivi, definizione scenari	Ivan Uccelli
Sviluppo del PUMS, definizione scenari, elaborazione geografiche	Davide Tessarollo
Responsabile modello di simulazione, valutazione degli scenari	Espedito Saponaro
Sviluppo del modello di simulazione, sistema di monitoraggio	Andrea Lai
Definizione scenari emissivi ed energetici	Francesca Fermi
VAS, Vinca	Ambiente Italia
Supervisione attività VAS	Mario Zambrini



Vas e Valutazione di
incidenza

Teresa Freixo Santos

VAS, monitoraggio
PUMS vigente

Paola Scarpetti

Valutazione di incidenza
ambientale

Eleonora Pecollo



Indice

1. PREMESSA.....	4
2. OBIETTIVI DEL PUMS	5
3. L'ITER DI SVILUPPO DEL PIANO E IL RUOLO DELLA PARTECIPAZIONE	6
4. LA VAS ED IL RAPPORTO AMBIENTALE	8
5. CONSULTAZIONI E PARTECIPAZIONE NELLA PROCEDURA DI VAS.....	12
5.1. <i>Determina di Scoping.....</i>	<i>12</i>
5.2. <i>Esito della consultazione pubblica sul Piano adottato.....</i>	<i>16</i>
6. L'ESITO DELLE CONSULTAZIONI, IL PARERE MOTIVATO E IL SUO RECEPIMENTO.....	17
7. INTEGRAZIONE DELLA DIMENSIONE AMBIENTALE NEL PROGRAMMA E ALTERNATIVE	20



1. Premessa

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi del processo di valutazione ambientale strategica del PUMS del Comune di Parma. La Dichiarazione di sintesi, ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE, è un documento *“in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto, ai sensi dell'articolo 8, del rapporto ambientale redatto ai sensi dell'articolo 5, dei pareri espressi ai sensi dell'articolo 6 e dei risultati delle consultazioni avviate ai sensi dell'articolo 7, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”*.

L'articolo 9 della direttiva è integralmente ripreso dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. art. 17 b) che descrive la Dichiarazione di Sintesi come un documento *“in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”*.

Ai fini di garantire l'integrazione delle considerazioni ambientali nel PUMS, è stato avviato un processo integrato di Programmazione e Valutazione Ambientale Strategica che, fin dalle fasi iniziali, ha permesso di elaborare in modo sinergico il PUMS ed il Rapporto ambientale. Tale processo di programmazione congiunta, accompagnato dalla fase di consultazione del piano, ha permesso a tutti gli *stakeholders* di esprimere il proprio parere anche alla luce delle valutazioni ambientali proposte. Il PUMS, quindi, è stato accompagnato da una partecipazione ampia ed articolata a partire dall'individuazione degli obiettivi fino alla definizione delle scelte, con il coinvolgimento di cittadini, associazioni, Enti, imprese e gestori anche durante la fase di pubblicazione dei documenti adottati. La presente dichiarazione illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel PUMS e come si è tenuto conto delle informazioni e delle valutazioni contenute nel Rapporto ambientale, dei pareri espressi e dei risultati delle consultazioni effettuate, per garantire il principio dello sviluppo sostenibile.





2. Obiettivi del PUMS

La costruzione degli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Parma si fonda su tre pilastri tra loro strettamente integrati:

- Il primo pilastro è costituito dal chiaro impegno del PUMS rispetto al criterio di sostenibilità. La dimensione sostenibile del Piano è perseguita attraverso l'individuazione di obiettivi credibili, nello specifico contesto locale, ovvero in grado di far evolvere lo scenario della mobilità della città di Parma dall'attuale modello verso un modello reso sostenibile in termini ambientali, sociali ed economici senza dimenticare la sostenibilità interna al sistema della mobilità.

Fondamentale in questo percorso è stata la chiara lettura del quadro di conoscenza, l'individuazione delle criticità e delle potenzialità del comparto territoriale, resi evidenti attraverso l'analisi SWOT, oltre all'assunzione ed al confronto con i target fissati in ambito comunitario e nazionale.

A gennaio 2020, la Commissione Europea ha approvato il nuovo "Green Deal", la strategia per la svolta dell'Unione Europea sul piano ambientale, sociale, economico ed occupazionale. Il target di riduzione dei gas serra è stato rivisto e dovrà raggiungere al 2030 un abbattimento del 55% delle emissioni di gas climalteranti e la neutralità climatica 2050, con riduzione del 90% di emissioni per i trasporti. Nel contesto di Parma, questo obiettivo risulta essere ancora più ambizioso e cogente, in ragione del fatto che la città ha siglato con la Commissione Europea il Climate City Contract e inviato il suo Piano d'Azione per ottenere il raggiungimento della neutralità climatica netta entro il 2030 anziché entro il 2050 come previsto dal pacchetto "Fit for 55". Quindi tra gli obiettivi che il PUMS di Parma è stato chiamato a definire, quello della decarbonizzazione del sistema della mobilità assume un ruolo centrale nel determinare le misure di mobilità sostenibile.

- Il secondo pilastro è strettamente connesso con le Linee guida ministeriali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397, aggiornato dal DM 28 agosto 2019, n. 396). L'Allegato 2 – Obiettivi, Strategie ed Azioni del PUMS – indica i macro-obiettivi e quelli specifici ai quali ciascun Ente è chiamato a fare riferimento e orientare l'elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile in funzione delle caratteristiche e delle priorità assegnate dal contesto locale. In particolare, il DM n. 397/2017 "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile" e il successivo DM n. 396/2019, hanno indicato gli obiettivi minimi ai quali la redazione dei PUMS dovrà attenersi. A ogni macro-obiettivo è associato un set di obiettivi specifici rappresentati a loro volta da indicatori utili, sia nella valutazione dello stato di fatto del sistema dei trasporti che nella fase di valutazione *ex ante* degli scenari di Piano, che ancora in quella successiva di monitoraggio, ovvero di valutazione *ex post* del Piano.
- Il terzo pilastro richiama gli obiettivi individuati in ambito locale e regionale, esito del processo partecipativo e degli impegni assunti attraverso gli strumenti di pianificazione e programmazione alle diverse scale territoriali di particolare rilevanza ai fini del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Più nello specifico, l'ascolto strutturato dei portatori di interesse e della comunità locale attraverso gli strumenti della partecipazione ha permesso di caratterizzare gli obiettivi nonché di individuarne la gerarchia e, di conseguenza, fissare i target di conseguimento dell'obiettivo all'orizzonte temporale del PUMS.





3. L'iter di sviluppo del Piano e il ruolo della partecipazione

La Valutazione Ambientale Strategica del PUMS è stata avviata contestualmente con la fase di conoscenza approfondita dello stato di fatto, inteso come descrizione del sistema territoriale, di quello urbano, della mobilità e del contesto ambientale del Comune di Parma nonché come strutturazione del quadro delle necessità riferito allo stesso, anche attraverso la rilevazione e la registrazione delle istanze espresse dalla comunità locale.

Il processo di formazione/approvazione del Piano si è articolato nelle seguenti fasi:

- 19 settembre 2023: Avvio dei lavori nell'ambito degli Stati Generali della Mobilità di Parma
- 7 settembre 2023-10 novembre 2023: Sondaggio, on line e cartaceo, rivolto alla cittadinanza per ricostruire le caratteristiche della domanda di mobilità e le relative criticità
- 1° dicembre 2023: Focus group con stakeholders della logistica urbana
- 23 gennaio 2024: Focus group con stakeholders e comitati di cittadini (CCV) sul trasporto pubblico e la mobilità in sharing
- 23 gennaio 2024: Focus group con stakeholders e comitati di cittadini (CCV) relativo sulla mobilità attiva e lo spazio pubblico
- 23 febbraio 2024: presentazione agli stakeholders delle misure proposte nel Piano della logistica
- maggio 2024 - approvazione del Rapporto preliminare della Valutazione Ambientale strategica (DGC 163 del 15/05/2024)
- da febbraio 2025: Assemblea per il Clima: incontri con cittadinanza per individuazione criticità e proposte d'azione per il raggiungimento della neutralità carbonica
- aprile 2025: adozione del "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS 2025-2035" e del relativo Rapporto Ambientale (DGC n.117 del 02/04/2025)
- 17 aprile 2025-16 giugno 2025: periodo di pubblicazione e osservazioni (BURERT n° 166)

Il percorso di accompagnamento si è quindi articolato in diversi momenti dedicati all'ascolto del territorio e all'approfondimento mirato di alcuni temi. Più nel dettaglio, i principali momenti di confronto sono avvenuti attraverso:

- Una conferenza iniziale di avvio dei lavori, nell'ambito degli Stati Generali della Mobilità di Parma, nella quale – tra le altre cose – è stato pubblicizzato l'avvio del percorso di aggiornamento del PUMS ed è stata lanciata l'indagine rivolta alla popolazione. Dopo una sessione plenaria, tre diversi gruppi di lavoro hanno affrontato e discusso sulle principali tematiche caratterizzanti il sistema della mobilità di Parma (mobilità attiva e sicurezza stradale; logistica e TPL; mobility management), permettendo la raccolta di contributi dal mondo dell'impresa, del lavoro, dell'associazionismo e della scuola.
- Un sondaggio online (e cartaceo) per la caratterizzazione della domanda di mobilità nonché delle principali criticità e aspettative della popolazione rispetto ai temi della mobilità ed ai suoi impatti.
- Focus group tematici, ovvero incontri di partecipazione aperti agli stakeholder e ai rappresentanti di cittadini e associazioni, strutturati per stimolare il dibattito in un contesto "informale". Le tematiche trattate sono state le seguenti: logistica urbana (in collaborazione con gli estensori del Piano della Logistica); trasporto pubblico e mobilità





in sharing; mobilità attiva spazio pubblico. Parallelamente, sono stati organizzati incontri con stakeholder e cittadini nell'ambito del Biciplan, le cui risultanze sono state utili anche per la redazione del PUMS. Il gruppo di lavoro del PUMS, a partire dal febbraio 2025, è inoltre coinvolto direttamente nel percorso di partecipazione dell'“Assemblea cittadina per il clima”, quale strumento di condivisione e coinvolgimento pubblico nelle scelte per il futuro della città. L'Assemblea è formata da cittadini in dialogo con tecnici e professionisti sui temi centrali per la lotta al cambiamento climatico, ed è parte integrante del percorso Parma Climate Neutral 2030 nel contesto della “Missione europea 100 città intelligenti e climaticamente neutrali”. In una serie di momenti di confronto, i cittadini sono stati chiamati a lavorare su quattro temi: mobilità, energia, economia circolare e ambiente urbano, individuando proposte d'azione da mettere in campo per raggiungere l'obiettivo di neutralità climatica.

Parallelamente all'attività di partecipazione rivolta verso l'esterno, ha rivestito un ruolo centrale la ricerca di raccordi e sinergie tra lo strumento del PUMS in fase di elaborazione e i settori interni all'Amministrazione che, a vario titolo, nella loro attività amministrativa influenzano o possono beneficiare di un'integrazione con il settore della mobilità e dei trasporti. In particolare, il gruppo di lavoro del PUMS ha organizzato e condotto incontri tematici di lavoro con i seguenti settori comunali:

- Pianificazione del territorio;
- Attività produttive ed edilizia;
- Imprese e commercio;
- Opere pubbliche;
- Finanziamenti Comunitari e strategici;
- Polizia Locale;
- Transizione Ecologica;
- Energia e Territorio (ARPAE regionale).

Sono stati inoltre organizzati incontri con le società controllate direttamente coinvolte nella pianificazione e gestione della mobilità parmigiana:

- Infomobility – società di proprietà del Comune di Parma al 100% che pianifica, gestisce la sosta sul territorio comunale ed i servizi e i sistemi integrati di mobilità urbana;
- SMTP – società di proprietà del Comune di Parma e della Provincia di Parma avente funzione di Agenzia per la Mobilità ed il Trasporto Pubblico; opera nei territori del Comune e della Provincia di Parma (cd. Ambito Taro) con il compito di progettare, organizzare e promuovere i servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata;
- TEP – società di proprietà del Comune di Parma e della Provincia di Parma, eroga i servizi di trasporto pubblico di superficie della città e del territorio provinciale.



4. La VAS ed il Rapporto Ambientale

La VAS accompagna la formazione del piano articolandosi nelle fasi di orientamento e definizione dell'ambito di ricaduta dei potenziali effetti ambientali (scoping), l'elaborazione del Rapporto ambientale, la consultazione, la valutazione del rapporto ambientale, la decisione e l'informazione sugli esiti della decisione. Il rapporto preliminare – o documento di scoping – definisce la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale, i contenuti e le modalità di redazione del rapporto ambientale (secondo quanto indicato nell'allegato VI alla parte seconda del testo unico ambiente), del piano di monitoraggio e della sintesi non tecnica. Sulla base del rapporto preliminare sono acquisiti contributi e indicazioni finalizzate a un'efficace integrazione della Valutazione Ambientale nel processo di elaborazione del piano, definendo in termini condivisi l'ambito di operatività della VAS e la portata delle informazioni da inserire nel rapporto ambientale. Nel documento di scoping sono dunque definiti sia gli aspetti significativi per la restituzione del Quadro territoriale e ambientale di riferimento, sia i criteri d'individuazione degli obiettivi ambientali di riferimento; il documento espone inoltre la metodologia per l'analisi di coerenza, esterna e interna, e per la valutazione degli effetti, individuando, a livello preliminare, gli effetti ambientali potenzialmente più significativi del PUMS.

Il Rapporto ambientale, che comprende il Piano di monitoraggio (definizione di finalità e criteri generali, schema di processo, elaborati di supporto, indicatori di riferimento) e la Sintesi non tecnica, viene elaborato durante la formazione del Piano e ne documenta obiettivi, opzioni ed effetti attesi. I contenuti del Rapporto ambientale sono sintetizzati nell'Allegato VI alla parte seconda del d.lgs. 152/06 s.m.i. Il rapporto ambientale del PUMS di Parma è articolato nei seguenti punti:

- **Riferimenti normativi:** vengono richiamati i principali riferimenti normativi di livello regionale, nazionale ed europeo in materia di VAS;
- **Articolazione della procedura di VAS:** descrive e sintetizza, a partire dalle previsioni normative sopra richiamate, le principali fasi della procedura di valutazione ambientale del Piano;
- **Autorità competente e procedente:** individua, con riferimento al PUMS di Parma, l'autorità competente per la VAS (Regione Emilia-Romagna) e l'autorità procedente (Settore Mobilità e Trasporti del Comune di Parma).
- **Esiti della fase preliminare (Scoping):** secondo quanto previsto dalle normative (Articolo 13, comma 1 del Testo Unico Ambiente) la VAS del PUMS di Parma ha preso avvio con la pubblicazione di un rapporto preliminare "sui possibili impatti ambientali significativi ... dell'attuazione del piano ..." sulla base del quale l'autorità procedente ha attivato la consultazione con l'autorità competente e con i soggetti competenti in materia ambientale (SCA), "al fine di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale". Il rapporto preliminare è stato presentato e discusso il 19 luglio 2024 in una prima conferenza dei servizi, nell'ambito e a seguito della quale sono stati acquisiti pareri, indicazioni, suggerimenti e integrazioni documentali da parte di Autorità competente e SCA.
- **Riferimenti metodologici e operativi:** si espongono sinteticamente i contenuti e le indicazioni operative di cui ai principali riferimenti metodologici in materia di pianificazione sostenibile della mobilità urbana (le linee guida ELTIS e le linee guida nazionali).
- **Impostazione del rapporto ambientale:** si descrive sinteticamente l'approccio metodologico utilizzato per l'impostazione e la redazione del documento.



- **Ambito territoriale:** delimita e descrive l'ambito territoriale con riferimento al quale sono stati considerati, analizzati e valutati i potenziali effetti ambientali del PUMS.
- **Soggetti competenti in materia ambientale (SCA):** riporta l'elenco dei soggetti coinvolti fin dalla fase preliminare della VAS.
- **Partecipazione e comunicazione:** rende sinteticamente conto delle attività messe in atto per promuovere la partecipazione di pubblico e stakeholder nel processo di formazione dell'aggiornamento del PUMS.
- **Caratterizzazione del contesto ambientale, territoriale e socio-economico:** rende conto delle analisi fatte sul contesto ambientale e territoriale di riferimento per il PUMS, riportando e commentando lo stato e le tendenze di indicatori relativi all'assetto demografico e socio-sanitario, ai fattori di rischio e di mortalità, agli usi del suolo, alle imprese e ai servizi, al turismo, ai trasporti e alla mobilità, alla qualità dell'ambiente urbano e ai fattori di pressione ambientale, alle aree protette e alla tutela della natura.
- **Piani e programmi di riferimento:** vengono riportati, per sommi capi, contenuti e obiettivi di strategie, programmi e piani di rilevanza nazionale, regionale e comunale che possono costituire un utile riferimento per orientare gli obiettivi del PUMS, con riferimento ai profili più specificamente ambientali e di sostenibilità (Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, Piano Aria e Strategia di Mitigazione e Adattamento al Cambiamento Climatico di Regione Emilia Romagna, PAESC del Comune di Parma, ecc.), ai profili di carattere territoriale urbanistico (Piano Territoriale Regionale, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Piano Strutturale Comunale, ecc.), e ancora ai profili di carattere settoriale (Piano Generale della Mobilità Ciclistica, Piano Regionale Integrato dei Trasporti, Piano Provinciale della Mobilità e della Logistica, Piano Generale del Traffico Urbano, ecc.). Di ognuno degli strumenti analizzati vengono evidenziati gli obiettivi (strategici, generali, specifici, operativi) che costituiranno il quadro di riferimento per la analisi di coerenza esterna.
- **Obiettivi e strategie del PUMS 2025-2035:** vengono illustrati i criteri che hanno portato all'individuazione degli obiettivi dell'aggiornamento del PUMS, ovviamente a partire da quanto fatto nel precedente periodo di pianificazione. Con riferimento al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Parma approvato nel 2017, sono stati prodotti due successivi rapporti di monitoraggio per valutare sia l'efficacia delle misure adottate che gli effetti ambientali indotti.
- **Analisi della coerenza esterna:** La lettura incrociata degli obiettivi del PUMS con il contesto programmatico di livello nazionale, regionale e locale precedentemente ricostruito, ha consentito di verificare in che termini il nuovo strumento potrà risultare coerente con il quadro di riferimento degli obiettivi di sostenibilità derivante dalla lettura del contesto programmatico. Ogni obiettivo di PUMS viene dunque caratterizzato, rispetto agli obiettivi di sostenibilità, in termini di:
 - Coerenza diretta: gli obiettivi del PUMS coincidono con gli obiettivi di sostenibilità
 - Coerenza indiretta: gli obiettivi del PUMS hanno finalità simili o delineano sinergie e/o compatibilità con gli obiettivi di sostenibilità
 - Indifferenza: gli obiettivi del PUMS non hanno relazioni con gli obiettivi di sostenibilità
 - Coerenza condizionata: gli obiettivi del PUMS potranno risultare compatibili gli obiettivi di sostenibilità solo se verranno attuate determinate misure
 - Non coerenza: gli obiettivi del PUMS sono discordanti o in contrasto con gli obiettivi di sostenibilità





Nel complesso, non emergono indicazioni di “incoerenza” fra obiettivi del PUMS e obiettivi di sostenibilità: la verifica incrociata porta infatti a individuare situazioni di coerenza diretta o indiretta, coerenza condizionata o indifferenza.

- **Struttura e contenuti del PUMS:** si spiega come è stato costruito il PUMS in coerenza con gli obiettivi assunti, e descrive gli scenari che sono stati impostati, anche ai fini di una valutazione comparativa, sulla base di numerosi elementi: le considerazioni emerse dal quadro conoscitivo, gli esiti del percorso di partecipazione, il monitoraggio del PUMS vigente, le previsioni evolutive del contesto territoriale, gli obiettivi e i target definiti, le strategie sviluppate per il raggiungimento degli stessi e l'intervallo temporale di sviluppo del piano. In particolare, gli scenari individuati sono tre:
 - lo Scenario di Riferimento che comprende interventi da considerarsi invariati, in quanto già previsti/decisi, e che verrebbero realizzati comunque anche in assenza del PUMS, in quanto già finanziati oppure stabiliti da strumenti di pianificazione sovraordinati
 - I due Scenari Alternativi di Piano (SAP1 e SAP2), che propongono un set di azioni e misure coerenti e funzionali a specifici criteri, e che differiscono tra loro come segue: SAP1: miglioramento dell'attuale rete TPL attraverso la realizzazione dei corridoi di qualità, aumento della disponibilità di posti auto nei pressi del centro e attuazione delle previsioni europee in merito allo sviluppo della mobilità elettrica. SAP2: aumento dell'efficienza del TPL attraverso l'inserimento delle linee di Trasporto Rapido di Massa, promozione del trasporto ferroviario, incremento dello sviluppo verso il modello “città 30 km/h” e superamento degli scenari europei di diffusione della mobilità elettrica nelle flotte private
- **Analisi della coerenza interna:** vengono confrontate le misure previste dal PUMS, intese come gli interventi individuati per ciascun ambito, con gli obiettivi fissati dal Piano stesso che coincidono con quanto definito dalle Linee Guida ministeriali. Come già nel caso dell'analisi di coerenza esterna, la valutazione si esprime in cinque diversi gradi di giudizio (coerenza diretta o indiretta, indifferenza, coerenza condizionata, tendenziale incoerenza).
- **Valutazione degli effetti ambientali del Piano:** La valutazione degli effetti ambientali del PUMS è impostata valutando ciascuno degli interventi previsti dagli scenari di piano con le matrici ambientali che possono essere direttamente influenzate dall'attuazione degli stessi e con il contesto sociale e territoriale in cui si inseriscono.

Le matrici considerate sono le seguenti:

- consumo di suolo
- emissioni di inquinanti
- emissioni climalteranti
- rumore
- rete Natura 2000, aree protette e biodiversità
- pericolosità idraulica

Per quanto riguarda la sfera sociale si sono considerati gli effetti degli interventi rispetto a:

- sicurezza – intesa come riduzione dell'incidentalità stradale
- popolazione – considerando in particolare le fasce più deboli quali anziani, disabili e minori

È stata infine analizzata la relazione degli interventi rispetto al contesto territoriale inteso come paesaggio urbano e rurale e rispetto al comparto turistico.





I potenziali effetti sono stati analizzati considerando la variazione rispetto alle condizioni attuali del luogo e considerando l'entità dell'impatto. La valutazione sintetica si basa su una scala di giudizi così articolata:

- Effetto positivo diretto: l'attuazione dell'intervento comporta un miglioramento diretto rispetto alla matrice ambientale, alla sfera sociale, al contesto paesaggistico e/o urbano, al settore turistico
 - Effetto positivo indiretto: l'attuazione dell'intervento comporta un miglioramento qualora si prevedano determinate azioni
 - Indifferente: l'attuazione dell'intervento non comporta variazioni rilevanti rispetto all'ambito considerato
 - Effetto negativo diretto: l'attuazione dell'intervento comporta un peggioramento delle condizioni attuali
 - Effetto negativo indiretto
 - Effetto condizionato: l'attuazione dell'intervento è influenzata dall'esistenza di specifici vincoli o condizioni
- **Piano di monitoraggio:** parte integrante di una VAS è la redazione (e la successiva realizzazione) di un piano di monitoraggio che segua – durante l'implementazione del piano nel prossimo decennio – lo sviluppo dello stesso strumento, documentando sia lo stato di avanzamento delle strategie e delle azioni di governo della mobilità previste, sia l'andamento dei parametri ambientali relativamente ai quali è stata sviluppata la valutazione del PUMS. Il monitoraggio ha quindi il compito di verificare i risultati progressivamente raggiunti dal Piano, valutando le eventuali correzioni da apportare o individuando linee di possibile miglioramento. Le Linee Guida nazionali prevedono che il PUMS sia sottoposto al monitoraggio con cadenza biennale. Il Documento di Piano presenta dunque un capitolo in cui è dettagliatamente descritto il Piano di Monitoraggio del PUMS che individua e descrive indicatori riferiti ai macro-obiettivi fissati dalle Linee Guida, indicatori aggiuntivi derivanti da strumenti di livello europeo, nazionale e regionale finalizzati al contrasto della pandemia e della crisi climatica ed energetica, comprendente una specifica sezione di indicatori riferiti agli obiettivi di sostenibilità ambientale.
 - **Studio per la valutazione di incidenza ambientale (screening di incidenza):** Nel territorio del Comune di Parma ricadono in parte tre siti della Rete Natura 2000, dei quali solo due sono interessati direttamente da almeno uno degli interventi previsti nei due Scenari Alternativi di Piano (SAP): sito Medio Taro (IT4020021, ZSC/ZPS) e il sito Fontanili di Gattatico e Fiume Enza (IT4030023, ZSC/ZPS). Con riferimento agli interventi previsti dal PUMS, una potenziale interferenza riguarda il sito Medio Taro (IT4020021, ZSC/ZPS), relativamente alla realizzazione della nuova infrastruttura della rete ciclabile prevista in prossimità della strada esistente. In questo tratto, considerando la distribuzione degli habitat di importanza comunitaria verificata su apposita cartografia, non si evidenzia comunque un'interferenza diretta; pertanto, la realizzazione dell'intervento non dovrebbe comportare riduzione degli habitat. La seconda interferenza riguarda la realizzazione della cosiddetta "via Emilia bis", che attraversa il sito Fontanili di Gattatico e Fiume Enza (IT4030023, ZSC/ZPS), ove invece potrebbero verificarsi interferenze con gli habitat presenti. Allo stato non sono comunque disponibili adeguate informazioni circa la realizzazione di entrambi gli interventi; si procederà pertanto in fase progettuale a verificare se procedere ad una valutazione appropriata (livello II di VinCA).





5. Consultazioni e partecipazione nella procedura di VAS

In base all'articolo 6 della Direttiva 2001/42/CE, la proposta di piano o di programma e il rapporto ambientale «devono essere messi a disposizione delle autorità di cui al paragrafo 3 dell'articolo e del pubblico». Infatti, «le autorità [...] e il pubblico [...] devono disporre [...] di un'effettiva opportunità di esprimere [...] il proprio parere sulla proposta di piano o di programma e sul rapporto ambientale ... prima dell'adozione del piano o del programma [...]».

La Valutazione Ambientale prevede quindi sia la consultazione dei soggetti con competenze ambientali (SCA) sia la partecipazione del pubblico Interessato, inteso come qualunque soggetto che - in forma singola od organizzata – può (direttamente e/o indirettamente) incidere sulle scelte di piano ovvero ne può subire gli effetti derivanti dall'approvazione/implementazione.

Come già ricordato, nel percorso di formazione del PUMS sono stati coinvolti:

- le istanze di partecipazione pubblica della cittadinanza (comitati di quartiere e associazioni di residenti);
- le parti sociali (sindacati e rappresentanze delle imprese, dei professionisti, ecc.);
- altri portatori di interesse (associazioni ambientaliste, culturali, dei consumatori, ecc.).

Un'attenzione particolare è ovviamente dedicata al settore dei trasporti, coinvolgendo:

- le imprese di trasporto (aziende di TPL, gestori di servizi e di infrastrutture, ecc.),
- i rappresentanti degli utenti e altri specifici gruppi di pressione (associazioni dei pedoni, dei ciclisti, degli automobilisti, ecc.).

5.1. Determina di Scoping

Con Determina del Dirigente del Servizio VIPSA n. 16485 del 09/08/2024 contenente il parere in merito alla procedura in oggetto, la Regione Emilia-Romagna, sulla base dei contributi forniti dai soggetti con competenze ambientali relativamente al Rapporto ambientale preliminare del PUMS del Comune di Parma, ha espresso le proprie considerazioni e raccomandazioni, richiamando puntualmente gli opportuni approfondimenti per il prosieguo del processo di valutazione e formazione del PUMS e, nella fattispecie, per la redazione del Rapporto Ambientale, quale suo elaborato costitutivo.

Si riportano di seguito gli elementi principali della determina:

1. l'aggiornamento del PUMS deve basarsi sul monitoraggio del PUMS vigente, integrato dal monitoraggio degli effetti ambientali attesi, come previsto nel relativo Rapporto ambientale e raccomandato nel parere motivato regionale di VAS del PUMS vigente (DGR n. 239/2017); si evidenzia che il monitoraggio degli effetti ambientali del Piano deve essere orientato a verificare "lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nazionale e regionali" (art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06);
2. l'aggiornamento del PUMS deve recepire i nuovi disposti normativi e programmatici regionali che contengono target particolarmente sfidanti per il sistema locale, di seguito elencati:
 - a. Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna;
 - b. Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2025);





- c. Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile;
 - d. Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT2025);
 - e. Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030);
3. l'aggiornamento del PUMS e del relativo Rapporto ambientale devono tenere conto degli esiti del processo partecipativo e della consultazione dei Soggetti con competenza ambientale; un capitolo del Rapporto ambientale dovrà dare conto di tale recepimento;
4. la valutazione di coerenza interna del Piano, ovvero la coerenza tra le politiche-azioni del Piano e gli obiettivi da questo assunti, debba necessariamente considerare l'efficacia che le azioni del PUMS vigente hanno avuto nel raggiungimento dei propri obiettivi;
5. oltre ai riferimenti della programmazione e pianificazione sovraordinata, alle risultanze del processo partecipativo e agli esiti del monitoraggio del PUMS precedente, la definizione degli obiettivi e delle azioni del PUMS dovrà considerare tutti quegli interventi previsti (come, ad esempio, il progetto dell'ampliamento dell'aeroporto di Parma) che possono avere effetti non trascurabili sul sistema della mobilità; a tal proposito, deve essere mantenuta una stretta relazione tra gli interventi previsti nel PUMS e la componente strategica relativa alla mobilità del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), attualmente in fase di assunzione;
6. si fa presente che il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2025) richiede, analogamente al PAIR2020, che nei nuovi Piani sia effettuata una "relazione relativa agli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del piano o programma e contenente le misure idonee a compensare e/o mitigare tali effetti. Inoltre, richiede che il "parere motivato di valutazione ambientale strategica dei piani e programmi, generali e di settore operanti nella Regione Emilia – Romagna di cui al Titolo II, della Parte seconda del D-lgs. N. 152/06, si conclude con una valutazione che dà conto dei significativi effetti sull'ambiente di tali piani e programmi, se le misure in essi contenute determinano un peggioramento della qualità dell'aria e indica le eventuali misure aggiuntive idonee a compensare e/o mitigare l'effetto delle emissioni introdotte." (art. 8 delle NTA); si segnala, al riguardo, lo stralcio della circolare regionale esplicativa del AIR2020 PG n. 448295/2014 nella quale si precisa che *"La qualità dell'aria si intende "peggiorata" quando si stima un incremento, nell'area considerata, delle concentrazioni degli inquinanti valutati, eventualmente anche attraverso modellistica, rispetto:*
 - agli scenari tendenziali, in caso di nuovo piano o programma; per la definizione degli scenari tendenziali è opportuno considerare come scenari di riferimento quelli utilizzati all'interno del PAIR;
 - agli scenari tendenziali previsti dal piano o programma da variare, tenendo conto inoltre delle modifiche intervenute nel territorio in esame, in caso di variante;
 - e in mancanza di scenari, ai valori relativi all'ultimo anno disponibile, pubblicati sul sito di ARPAE";
7. il Comune di Parma, che rientra tra i comuni ricompresi nella zona "Pianura ovest" soggetta a superamento dei limiti per la qualità dell'aria, dovrà mettere in atto misure, seriamente, efficaci per il contenimento delle emissioni in atmosfera, al fine di contribuire al superamento della condanna all'Italia della Corte di Giustizia Europea del novembre 2020 per la qualità dell'aria per ciò che riguarda il Bacino padano; dovranno essere considerate le misure ritenute necessarie per l'applicazione del principio di non aggravio delle emissioni, che è adottato nel PAIR 2025 in modo trasversale, con la finalità di assicurare che per tutti i nuovi interventi siano ridotte al minimo le emissioni significative sulle aree soggette a superamenti;





8. nella Strategia per la mitigazione e l'adattamento della Regione Emilia-Romagna, con la finalità di sviluppare una cultura della lotta al cambiamento climatico ed allo sviluppo della capacità di resilienza il più diffusa possibile, sono state individuate specifiche azioni/indirizzi generali e trasversali tra cui:
 - introduzione del tema del cambiamento climatico nella predisposizione delle Valutazioni Ambientali Strategiche (VAS) di piani di programmi e nelle Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) di impianti e infrastrutture;
 - integrazione degli scenari di Cambiamento Climatico in tutta la pianificazione e programmazione settoriale, ovvero il documento di Strategia deve essere assunto quale riferimento (insieme e quale parte di una più generale Strategia di sviluppo sostenibile regionale) a cui ricondurre tutte le valutazioni così come definito dal D.lgs. 152/2006; si ritiene debbano essere considerati nel Piano proposto gli indirizzi soprariportati;
9. affrontando il tema della valutazione/comparazione delle alternative, si dovrebbe da un lato stimare come evolverebbe il sistema della mobilità (scenario di riferimento) in assenza dell'aggiornamento del PUMS e dall'altro, si dovrebbe stimare-valutare la proposta di aggiornamento del PUMS, in termini efficacia non solo sulla mobilità (p.e. sulla bicicletta vs sul trasporto pubblico) ma anche sugli effetti attesi sulle matrici ambientali nonché sulla salute;
10. potrebbe essere utilizzata anche un'analisi costi e benefici, in particolar modo nella fase di selezione e prevalutazione delle singole azioni di piano considerate (scenari esplorativi), al fine di definire una metodologia coerente che consenta di accompagnare l'intero processo di costruzione del Piano, fornendo indicatori in grado di descrivere efficacia ed efficienza delle azioni considerate, in relazione ai differenti indicatori di risultato e in funzione del quadro degli obiettivi; le azioni che, avendo conseguito risultati positivi nel processo di valutazione o in base ad altre considerazioni, saranno selezionate per comporre lo scenario base di Piano e le sue varianti temporali di lungo periodo, dovrebbero a loro volta essere sottoposte a valutazione complessiva costi-benefici, per evidenziare e quantificare l'effetto combinato delle azioni selezionate; una metodologia di valutazione di questo tipo non solo consentirebbe di esplicitare gli elementi che porteranno alla scelta delle differenti azioni e misure che compongono il Piano, ma fornirebbe anche un possibile criterio di definizione delle priorità in fase di attuazione, in funzione dell'efficienza degli investimenti effettuati; in tal modo, nella scelta delle politiche-azioni da realizzare, potrebbero essere privilegiate, almeno in prima approssimazione, quelle con rapporti benefici/costi più elevati;
11. già nella fase di valutazione degli effetti ambientali delle azioni, è utile individuare gli indicatori per il monitoraggio della efficacia delle medesime azioni, rispetto al raggiungimento degli obiettivi posti dal Piano, rispetto ad un arco temporale definito e introducendo target periodici di verifica dell'andamento dell'indicatore;
12. in merito alla valutazione degli effetti del Piano sulla salute si ricorda che nell'elenco delle informazioni da fornire con il Rapporto ambientale, è espressamente inserita l'individuazione dei possibili impatti significativi sulla salute umana; gli effetti dei piani e programmi possono influenzare in molti modi la salute umana intesa nella sua accezione più ampia sia direttamente che indirettamente, sia in senso positivo che negativo; le principali opportunità che possono derivare da una effettiva considerazione della salute nella VAS del PUMS sono:
 - ricomprendere obiettivi di miglioramento della salute che il PUMS può contribuire a perseguire; molti degli obiettivi relativi all'ambiente sono collegati





- alla salute, ma è necessario individuare anche gli specifici obiettivi relativi alla salute;
- valutare e comparare i possibili effetti positivi e negativi delle azioni del PUMS sugli obiettivi di sostenibilità inclusi gli obiettivi relativi alla salute;
 - promuovere azioni che possano contribuire ad adottare stili di vita più sani (quali: realizzazione di piste ciclabili, percorsi pedonali, aree verdi);
 - influenzare le scelte che possono determinare condizioni ambientali che incidono sulla salute (modalità di trasporto, riduzione di emissioni di inquinanti, accesso ai servizi, ...);
 - effettuare analisi e valutazioni relative alla salute che possono costituire riferimento per le VAS dei piani attuativi e per le VIA dei progetti che sono previsti nel PUMS valutato;
 - promuovere un sistema di comunicazione e un'ampia ed efficace partecipazione delle comunità anche sui temi più attinenti ai possibili effetti del PUMS, e dei piani collegati, sulla salute;
 - definire ed organizzare un sistema di monitoraggio ambientale e degli effetti sociosanitari in grado di seguire l'attuazione del PUMS verificando che gli obiettivi di sostenibilità fissati siano perseguiti e siano controllati gli effetti dovuti all'attuazione delle azioni del PUMS;
13. pertanto, nel Rapporto ambientale rispetto agli aspetti della salute:
- deve essere verificata la coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di protezione della salute desunti dagli atti normativi di riferimento e dal quadro pianificatorio e programmatico pertinente al PUMS;
 - devono essere esplicitati gli obiettivi di miglioramento della salute che il Piano può contribuire a perseguire (con riferimento ai Target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, tra i quali, ad esempio, "dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020");
14. a tal proposito sarà necessario che nel Rapporto ambientale e nel monitoraggio siano considerati con la medesima importanza sia gli effetti delle politiche-azioni trasportistiche e infrastrutturali che quelle legate/affendenti alla sicurezza e alla riduzione dell'incidentalità;
15. nel Rapporto ambientale dovranno essere individuate le eventuali misure di mitigazione e compensazione per bilanciare eventuali effetti negativi ambientali attesi dall'attuazione del Piano;
16. è necessario che nel Piano sia presa in considerazione la Mappatura Acustica Strategica e il relativo Piano d'Azione del Comune di Parma;
17. il Piano di monitoraggio del Piano dovrà essere unico ed integrato tra quanto disposto dal Decreto Ministeriale 397/2017 (MIT, Linee Guida PUMS) e quanto previsto dal Testo Unico Ambientale in materia di VAS;
18. per la scelta degli indicatori dovranno essere considerati sia indicatori di contesto (ambientale, territoriale, sociale) che indicatori di processo o prestazionalità (efficacia dell'attuazione del piano anche nel raggiungimento degli obiettivi prefissati); si ritiene altresì debbano essere utilizzati, prioritariamente, i dati esistenti e più aggiornati;
19. nel piano di monitoraggio, oltre agli indicatori di contesto e di processo, dovrà essere presentato un sistema di governance del monitoraggio che dovrà considerare i seguenti aspetti:
- identificazione dei soggetti coinvolti e delle specifiche responsabilità nelle diverse fasi di attività previste per il monitoraggio (acquisizione dei dati, elaborazione degli indicatori, verifica del raggiungimento degli obiettivi, ecc.);





- indicazioni delle procedure e delle regole attraverso cui gli esiti del monitoraggio saranno funzionali all'eventuale revisione del Piano;
 - definizione delle modalità di partecipazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico, in continuità con il processo partecipativo attivato nella fase di elaborazione dell'aggiornamento del Piano;
 - redazione di report di monitoraggio e definizione della relativa periodicità di aggiornamento;
 - identificazione delle risorse necessarie per la realizzazione e la gestione delle attività di monitoraggio;
20. qualora vi fossero politiche-azioni del PUMS che potrebbero avere degli effetti sulla Rete Natura 2000 dovrà essere redatto apposito Studio d'incidenza ambientale;
21. particolare cura dovrà essere posta nella redazione della Sintesi non tecnica, nella quale dovranno essere evidenziate, in linguaggio accessibile e in formato comunicativo, le motivazioni delle scelte contenute nel PUMS, alla luce delle alternative considerate, nonché elencati gli effetti attesi, sia positivi che negativi, sull'ambiente e sulla salute dalla realizzazione del Piano, con l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione e compensazione previste;
22. è necessario che nel Rapporto ambientale, in apposito capitolo, venga dato riscontro di quanto sopra elencato.

5.2. Esito della consultazione pubblica sul Piano adottato

Durante periodo di consultazione pubblica, cittadini, Enti, associazioni e stakeholders hanno potuto prendere visione degli elaborati del PUMS 2025-2035 e del Rapporto Ambientale e hanno potuto contribuire attivamente, tramite la formulazione di osservazioni in forma scritta, al miglioramento del Piano stesso.

Durante la fase delle osservazioni sono giunti contributi da parte di 21 soggetti per complessive 81 osservazioni. Le tematiche emergenti risultano essere le seguenti:

- Criticità connesse alla istituzione delle aree LEZ e ULEZ
- Realizzazione della via Emilia bis
- Realizzazione di nuovi interventi infrastrutturali con relativo consumo di suolo
- Potenziamento del trasporto pubblico urbano

Le osservazioni sono state:

- parzialmente accolte n.17 (21%)
- accolte n.18 (22%)
- non accolte n.41 (51%)
- non pertinenti n.5 (6%)

L'esame puntuale dei contributi pervenuti è riportato nell'Allegato 6 "Quadro sinottico delle osservazioni al PUMS e al Rapporto Ambientale".





6. Il parere motivato e il suo recepimento

Con deliberazione di Giunta Regionale Emilia-Romagna n. 1351 del 26 gennaio 2026 l'Autorità competente per la VAS ha trasmesso il Parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sul Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e relativo Rapporto Ambientale del Comune di Parma, con il quale sono state espresse condizioni e raccomandazioni.

Le condizioni indicate sono:

1. occorre allineare le azioni previste dal PUMS con le scelte strategiche previste per il sistema della mobilità del PUG di Parma e, per gli aspetti acustici, con la Zonizzazione Acustica comunale;
2. al fine di limitare gli effetti del consumo di suolo e degli impatti sulle altre componenti ambientali indagate, nel PUMS dovranno essere assunti i principi di mitigazione e compensazione degli impatti (previsti nel PRIT 2025) e dovranno essere previste le misure di mitigazione e compensazione per gli interventi infrastrutturali, eventualmente da sviluppare nelle successive fasi valutative e attuative;
3. in relazione ai cambiamenti climatici e in particolare agli effetti dell'innalzamento della temperatura e della variazione delle precipitazioni, è necessario che la progettazione di ciascuna delle opere previste dal PUMS segua l'attenta valutazione di soluzioni progettuali "a prova di clima" come definito dalle linee guida della Commissione Europea Orientamenti tecnici per le infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027(2021/C 373/01);
4. gli interventi della mobilità urbana sostenibile, in particolare quelle che riguardano la riqualificazione dello spazio stradale e dei parcheggi, devono essere integrati con quelli per l'adattamento al cambiamento climatico previsti nel PAESC e nello stesso PUG di recente adozione;
5. nell'attuazione delle azioni del PUMS dovranno necessariamente essere considerate le condizioni individuate per i casi di "coerenza condizionata" nelle analisi di coerenza esterna e interna; tali condizioni, dove possibile, dovranno essere chiaramente indicate anche nella relazione del PUMS;
6. ai fini della promozione della mobilità sostenibile, gli interventi di potenziamento stradale e in particolare le varianti, così come previsto dal PRIT 2025, devono sempre essere comprensivi della riqualificazione dei tratti sottesi o collegati, finalizzata a migliorare l'accessibilità locale, il trasporto pubblico e la mobilità lenta; in particolare, per le nuove connessioni viabilistiche di valenza sovra-locale che interessano aree agricole, zona di ricarica della falda, aree di tutela paesaggistica e, in generale in contesti in cui sia gli effetti sul suolo che sulle connessioni ecologiche possono essere rilevanti, nelle successive fasi valutative, dovrà essere condotta una analisi trasportistica aggiornata, finalizzata ad una valutazione delle alternative che ne riconosca l'effettiva efficacia e l'effettiva attualità, anche in confronto alla rifunzionalizzazione delle viabilità esistenti, a soluzioni non infrastrutturali o infrastrutture per la mobilità sostenibile (TPL e mobilità ciclabile);
7. gli interventi infrastrutturali contenuti nel PUMS dovranno essere, necessariamente, assunti e valutati in sede di pianificazione territoriale ed urbanistica; nelle successive fasi attuative e di valutazione dovrà essere svolta una ricognizione puntuale degli elementi vincolistici interferiti dalle previsioni viabilistiche in progetto che ne possono condizionare il tracciato e la fattibilità;





8. deve essere redatto un unico piano di monitoraggio, integrando gli indicatori derivanti dalle linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con gli indicatori aggiuntivi proposti nel PUMS e quelli ambientali proposti nel Rapporto Ambientale;
9. in relazione al monitoraggio, occorre definire un meccanismo di adeguamento del Piano in caso di non raggiungimento degli obiettivi;
10. il progetto attuativo del nuovo itinerario ciclabile in corrispondenza al sito IT4020021 dovrà essere assoggettato a Valutazione di Screening di incidenza (Livello I);
11. il progetto definitivo/esecutivo della via Emilia bis, qualora sia confermato il tracciato rappresentato negli scenari di piano, dovrà essere assoggettato a valutazione di incidenza;

Le raccomandazioni sono:

12. ai fini del perseguimento degli obiettivi derivati dalla pianificazione e programmazione regionale, valutare, anche in corso di attuazione del PUMS, l'introduzione di misure sperimentali innovative, che possano limitare la necessità di spostamento con mezzi alimentati a combustibile fossile, come, ad esempio, l'utilizzo dello smart working in giornate in cui si prevedono maggiori afflussi o in giornate in cui si prevede il superamento dei limiti di qualità dell'aria e/o l'adozione di politiche degli orari e dei servizi della città che consentano l'ulteriore diminuzione della necessità di spostamento e/o l'ulteriore riduzione della congestione degli spostamenti;
13. anticipare le azioni che possano portare alla diminuzione del traffico veicolare, in particolare sulla Via Emilia Est, con riferimento agli interventi sulle piste ciclabili;
14. devono essere monitorate con particolare attenzione e priorità le azioni del PUMS che concorrono alla riduzione delle emissioni in atmosfera e climalteranti; nel caso in cui il monitoraggio evidenzia il mancato raggiungimento delle percentuali di veicoli elettrici sul totale del parco veicolare, dovranno essere necessariamente introdotte azioni aggiuntive al fine di ottenere la diminuzione delle emissioni, privilegiando azioni che incidano sui comportamenti individuali;
15. proseguire con il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini e stakeholders tramite la condivisione dei Rapporti di monitoraggio e l'attuazione dell'azioni previste nell'intervento "H10 Campagne di sensibilizzazione" che avranno particolare importanza per l'efficace attuazione del PUMS, o prevedendo l'attivazione di "tavoli locali della mobilità" come indicato dal PRIT 2025; in particolare, per le opere infrastrutturali, oltre alle attività di partecipazione, al fine di raccogliere contributi dalla comunità locale e condividere le soluzioni progettuali valutare l'utilizzo degli strumenti del dibattito pubblico(art.40 del d.lgs. n.36 del 2023);
16. dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale, anche per dare concretezza al principio del "riscontro"; in particolare, nella fase di attuazione e monitoraggio del PUMS mantenere un confronto aperto sui risultati dei monitoraggi, anche per condividere eventuali riorientamenti del PUMS alla luce delle nuove esigenze e delle modifiche intervenute;
17. come indicato nel parere di ARPAE, nelle successive fasi di valutazione e attuazione delle azioni infrastrutturali del PUMS, oltre a verificare la compatibilità con la pianificazione della ZAC, dovranno essere verificate le sinergie o i contrasti con il Piano d'azione.

L'Autorità procedente, ricevuto il Parere motivato, ha provveduto ad individuare e definire gli ambiti di recepimento e ha riportato puntualmente le integrazioni ai documenti di piano e al Rapporto Ambientale:





1. Le azioni strategiche del PUMS risultano coerenti con il quadro degli obiettivi ambientali e di sostenibilità e sono state ulteriormente allineate, ove necessario, all'interno del Piano.
2. Nel Rapporto Ambientale è stato introdotto uno specifico paragrafo che richiama quanto indicato.
3. Il riferimento è stato recepito nelle condizioni finali del PUMS e nel Rapporto Ambientale al paragrafo 17.3.
4. Sono state inserite specifiche raccomandazioni nel PUMS sia nel paragrafo della rete viaria che in quello del sistema della sosta.
5. Il riferimento è stato recepito puntualmente nelle condizioni finali del PUMS in uno specifico paragrafo "Condizioni e raccomandazioni finali".
6. Il Piano prevede l'introduzione di azioni di moderazione della velocità (zone 30) e interventi di riqualificazione dello spazio pubblico, ovvero la dismissione del tracciato viario esistente, nei casi in cui sia prevista la realizzazione di nuovi itinerari in variante. Con riferimento all'analisi trasportistica, la relativa condizione è stata esplicitamente richiamata e inserita tra le condizioni finali del Piano.
7. Il riferimento è stato recepito nelle condizioni finali del PUMS e nel Rapporto Ambientale al paragrafo 17.3.
8. Il tema è stato recepito nel PUMS, assicurando un approccio al monitoraggio coordinato tra Piano e procedura di VAS.
9. Il meccanismo di adeguamento del Piano in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi è stato meglio definito e chiarito nel capitolo dedicato.
10. Si prende atto della condizione indicata
11. Si prende atto della condizione indicata
12. Il riferimento è stato recepito nelle raccomandazioni finali del PUMS.
13. Il completamento progressivo degli itinerari portanti è già previsto nel quadro delle azioni del Piano e sarà perseguito in coerenza con le priorità temporali individuate (2030).
14. Il tema è stato precisato nel capitolo dedicato al monitoraggio, che consentirà di verificare nel tempo l'efficacia delle azioni intraprese.
15. Il riferimento è stato recepito nelle raccomandazioni finali del PUMS
16. La restituzione pubblica dei risultati è già prevista nell'ambito del sistema di monitoraggio del Piano, anche al fine di garantire trasparenza e informazione.
17. Il riferimento è stato recepito puntualmente nelle condizioni finali del PUMS in uno specifico paragrafo "Condizioni e raccomandazioni finali".





7. Integrazione della dimensione ambientale nel programma e alternative

Il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ha svolto un ruolo determinante nell'orientare la redazione del Piano verso una sistematica integrazione delle componenti ambientali sin dalle fasi preliminari. Tali istanze risultano già recepite nella definizione iniziale degli obiettivi e trovano piena esplicitazione nel PUMS attraverso l'individuazione di specifici obiettivi connessi alla sostenibilità ambientale.

Nel complesso, il quadro degli obiettivi del PUMS evidenzia una sostanziale coerenza con i traguardi di sostenibilità riferiti alla qualità dell'aria, al contenimento dell'inquinamento acustico e alla mitigazione dei cambiamenti climatici. L'attuazione del Piano rappresenta, in particolare, lo strumento principale per incidere sul contributo emissivo riconducibile al traffico veicolare.

Le stime modellistiche su scala comunale indicano, rispetto allo Scenario di Riferimento che già è in grado di ottenere significativi miglioramenti rispetto allo stato di fatto, una riduzione delle emissioni di NOx pari al 27,7%, del PM2,5 del 6,8% e del PM10 del 6,1% mentre, con riferimento alla CO₂, l'implementazione delle misure previste comporta una contrazione delle emissioni prossima al 17%. Tali risultati confermano l'efficacia delle azioni proposte in termini di miglioramento della qualità ambientale.

Assumono rilievo positivo anche gli interventi finalizzati al potenziamento del Trasporto Pubblico Locale, volti a rafforzare l'offerta alternativa all'uso dell'autovettura privata, tra cui l'ampliamento delle linee filoviarie e la realizzazione di un sistema di Trasporto Rapido di Massa. Analogamente, le misure dedicate allo sviluppo e alla valorizzazione della mobilità ciclabile e pedonale favoriranno un progressivo trasferimento di quote di spostamento verso modalità attive, contribuendo alla riduzione della domanda di traffico privato.

Tra gli obiettivi prioritari del Piano si colloca la riduzione del traffico veicolare privato al di sotto del 40% all'interno del centro urbano, da perseguire mediante l'attuazione integrata delle azioni previste: incremento dei servizi di TPL su gomma, estensione e connessione della rete ciclabile anche in ambito sovracomunale, nonché adeguamenti normativi funzionali a rafforzare le competenze dei Comuni nella regolamentazione dell'accesso e della sosta nei centri urbani.

Sotto il profilo sanitario e della sicurezza, si prevedono effetti positivi riconducibili principalmente al miglioramento della qualità dell'aria e alla riduzione del rischio di incidentalità, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile (pedoni e ciclisti). La promozione della mobilità attiva, oltre ai benefici ambientali, favorirà l'adozione di stili di vita più salutari.

Per quanto concerne il rumore, il Piano include l'istituzione di diverse Zone 30 sia nel capoluogo sia nelle frazioni, che comportando una diminuzione delle velocità medie, determineranno un contenimento delle emissioni acustiche. A tali effetti si sommano quelli derivanti dalla diffusione dei veicoli elettrici, caratterizzati da minori emissioni sonore rispetto ai mezzi tradizionali.

In relazione al tema energetico, contribuiscono in maniera positiva tutte le azioni orientate alla riduzione dell'uso dell'auto privata a favore di modalità di trasporto più efficienti, quali il TPL e la bicicletta. L'evoluzione tecnologica nel settore della mobilità elettrica e la crescente integrazione di fonti energetiche rinnovabili nel mix energetico lasciano prevedere, nel medio periodo, un miglioramento delle prestazioni anche sotto il profilo dei consumi energetici rispetto ai veicoli a combustione interna.





PUMS 2025-2035 PARMA

Dichiarazione di Sintesi

Da ultimo, riveste carattere strategico il sistema di monitoraggio previsto dal PUMS, finalizzato a verificare nel tempo l'effettivo andamento degli indicatori e il progressivo conseguimento degli obiettivi di sostenibilità definiti dal Piano.



8. Piano di monitoraggio

Il processo di VAS prevede l'individuazione di una serie di indicatori che in funzione della relativa evoluzione (in miglioramento o del peggioramento) consentano di verificare l'andamento degli interventi previsti dal piano.

Tale processo, nell'ambito della VAS, rappresenta uno strumento dinamico, in grado di individuare spazi di miglioramento delle azioni previste anche in relazione alla possibile evoluzione del contesto.

Il monitoraggio ha il compito quindi di verificare i risultati intermedi raggiunti dal Piano valutando le eventuali correzioni da apportare o individuando linee di possibile miglioramento.

Nell'ambito di tale verifica dovrà essere esaminato non solo il progressivo avanzamento degli interventi previsti, ma anche l'effetto del Piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Le Linee Guida nazionali prevedono che il PUMS sia sottoposto al monitoraggio con cadenza biennale.

Il Documento di Piano riporta un capitolo in cui è dettagliatamente descritto il Piano di Monitoraggio del PUMS individuando gli indicatori riferiti ai macro-obiettivi fissati dalle Linee Guida e alcuni indicatori aggiuntivi derivanti da strumenti di livello europeo, nazionale e regionale finalizzati al contrasto della pandemia e della crisi climatica ed energetica. In tale capitolo sono stati inseriti gli indicatori attinenti la sfera ambientale, tratti dal Rapporto Ambientale, al fine di garantire un approccio integrato alla fase di costruzione del monitoraggio del Piano.

Per ciascun ambito individuato dalle Linee Guida (A. - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, B. - Sostenibilità energetica ed ambientale, C. - Sicurezza della mobilità stradale e D. - Sostenibilità socio-economica) si riportano gli indicatori previsti rimandando al Documento di Piano per il dettaglio di ciascuno (calcolo del valore per l'anno base e stima del valore target al 2035).

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Indicatori
A. - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità		
Obiettivo A.1 - Miglioramento del TPL		Aumento dei passeggeri trasportati
Obiettivo A.2 - Riequilibrio modale della mobilità (spostamenti totali (tutti i motivi) interni al centro abitato di Parma nelle ore di punta (dalle 7:30 alle 9:30))		% spostamenti in mobilità privata motorizzata
		% spostamenti sulla rete integrata de TPL
		% spostamenti mobilità attiva
Obiettivo A.3 - Riduzione della congestione sulla rete primaria		Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete stradale congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione
Obiettivo A.4 - Miglioramento della accessibilità di persone e merci	A.4a - Miglioramento della accessibilità di persone - TPL	Sommatoria numero popolazione residente che vive a 250 metri da fermata autobus e 800 m da stazione ferroviaria
	A.4b - Miglioramento della accessibilità di persone - Sharing	Numero di veicoli condivisi (bici)/popolazione residente
		Numero di veicoli condivisi (auto)/popolazione residente



Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Indicatori
		Numero di veicoli condivisi (moto)/popolazione residente
		Numero di veicoli condivisi (monopattino)/popolazione residente
	A.4c - Miglioramento accessibilità persone servizi mobilità taxi e NCC	Numero licenze/numero residenti
	A.4d - Accessibilità - Pooling	Numero licenze/numero residenti
	A.4e - Miglioramento della accessibilità sostenibile delle merci	Forme di incentivi al pooling censiti
	A.4f - Sistema di regolamentazione complessivo ed integrato da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli premiale di un ultimo miglio ecosostenibile	N° veicoli commerciali "sostenibili" (cargo bike, elettrico, metano, idrogeno) attivi in ZTL
Obiettivo A.5 – Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)	A.5 - Previsioni urbanistiche servite da un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza	Sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli (accessi a pagamento ZTL) premiale di ultimo miglio ecosostenibile
Obiettivo A.6 – Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	A.6a - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	m ² delle aree verdi per abitante
		m ² delle aree pedonali per abitante
		m ² delle ZTL per abitante
		m ² delle Zone 30 per abitante
	A.6b - Miglioramento della qualità architettonica delle infrastrutture	% di progetti infrastrutturali accompagnati da un progetto di qualità rispetto al totale dei progetti
B. – Sostenibilità energetica e ambientale		
Obiettivo B.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi (dati provinciali)		Consumo annuo di carburante (GPL per autotrazione, benzina e gasolio), vendite
		Consumo da fonti rinnovabili
Obiettivo B.2 - Miglioramento della qualità dell'aria (valori calcolati sugli spostamenti totali (tutti i motivi) interni al centro abitato di Parma nelle ore di punta (dalle 7:30 alle 9:30))	B.2a – Riduzione delle emissioni	Emissioni NOx da traffico veicolare
		Emissioni PM10 da traffico veicolare
		Emissioni PM2,5 da traffico veicolare
		Emissioni CO ₂ da traffico veicolare
	B.2b – Riduzione del numero di ore di sfioramento limiti europei NO ₂	Numero di ore di sfioramento dei limiti europei NO ₂
	B.2c – Riduzione del numero di ore di sfioramento limiti europei PM10	Numero di giorni di sfioramento dei limiti europei PM10
Obiettivo B.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico		Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare (giorno)





Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Indicatori
		Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare (notte)
C. – Sicurezza della mobilità stradale		
Obiettivo C.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale		Tasso di incidentalità stradale
Obiettivo C.2 - Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti		Indice di mortalità stradale
		Indice di lesività stradale
Obiettivo C.3 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti con morti e feriti		Tasso di mortalità per incidente stradale
		Tasso di lesività per incidente stradale
Obiettivo C.4 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)		Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli
		Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli
D. – Sostenibilità socio economica		
Obiettivo D.1 - Miglioramento inclusione sociale (fisico-ergonomica)	D.1a – accessibilità stazioni: presenza di dotazioni di ausilio al superamento delle barriere	N° stazioni dotate di impianti atti a superare le barriere/tot. stazioni
	D.1b – accessibilità parcheggi di scambio: presenza di dotazioni di ausilio al superamento delle barriere	N° parcheggi di scambio dotati di impianti atti a superare le barriere/tot. parcheggi
	D.1c – accessibilità parco mezzi: presenza di dotazioni di ausilio in vettura al superamento delle barriere	N° bus dotati di ausili (pedane estraibili manuali o elettriche, area ancoraggio sedia a ruote) /tot. parco bus N° bus dotati di ausili (annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso di fermata/direzione, pulsantiera richiesta fermata con msg tattile in braille) /tot. parco bus
Obiettivo D.2 - Aumento della soddisfazione della cittadinanza		Livello di soddisfazione per il sistema della mobilità urbana con focus su utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini) Giudizio positivo (6 o superiore su 10) sulla percezione livello di sicurezza del trasporto pubblico
		Livello di soddisfazione per il sistema della mobilità urbana con focus su utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini) Giudizio positivo (6 o superiore su 10) sulla percezione livello di sicurezza del trasporto personale
		Livello di soddisfazione per il sistema della mobilità urbana con focus su utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini) Giudizio positivo (6 o superiore su 10) sull'attenzione ai clienti con disabilità a bordo
Obiettivo D.3 - Aumento del tasso di occupazione		Tasso di occupazione provinciale n° occupati/popolazione attiva (15-64 anni)
Obiettivo D.4 - Riduzione della spesa per la mobilità (connessi	D.4a-riduzione tasso di motorizzazione	Tasso di motorizzazione





Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Indicatori
alla necessità di usare il veicolo privato)	D.4b-azioni di mobility management	N° occupati interessati da azioni di mobility management/totale occupati

Agli indicatori ambientali che contribuiscono alla valutazione dell'efficacia del Piano già riportati nella tabella soprastante (celle con campitura azzurra) si possono affiancare ulteriori indicatori così come riportati nella tabella che segue.

	Indicatore	Unità di misura
Consumo di suolo	Suolo consumato per la realizzazione di nuovi assi viari	km ² per ciascuna tipologia di uso di suolo
	Suolo consumato per la realizzazione di nuove connessioni stradali	km ² per ciascuna tipologia di uso di suolo
	Suolo consumato per la realizzazione di by-pass	km ² per ciascuna tipologia di uso di suolo
	Suolo consumato per interventi di riqualificazione della rete	km ² per ciascuna tipologia di uso di suolo
	Suolo consumato per interventi di riqualificazione dei nodi	km ² per ciascuna tipologia di uso di suolo
	Suolo consumato per interventi sulla rete ciclabile	km ² per ciascuna tipologia di uso di suolo
Biodiversità	Interferenza tra habitat di interesse comunitario e interventi di realizzazione di nuovi assi viari	km ² /habitat
	Interferenza tra habitat di interesse comunitario e interventi di realizzazione di nuove connessioni stradali	km ² /habitat
	Interferenza tra habitat di interesse comunitario e interventi di realizzazione di by-pass	km ² /habitat
	Interferenza tra habitat di interesse comunitario e interventi di riqualificazione della rete	km ² /habitat
	Interferenza tra habitat di interesse comunitario e interventi di riqualificazione dei nodi	km ² /habitat
	Interferenza tra habitat di interesse comunitario e interventi sulla rete ciclabile	km ² /habitat
Pericolosità Idraulica	Interferenza tra aree ricadenti in classe di pericolosità P3 e P2 e	km ² /classe P3 e km ² /classe P2





	Indicatore	Unità di misura
	interventi di realizzazione di nuovi assi viari	
	Interferenza tra aree ricadenti in classe di pericolosità P3 e P2 e interventi di realizzazione di nuove connessioni stradali	km ² /classe P3 e km ² /classe P2
	Interferenza tra aree ricadenti in classe di pericolosità P3 e P2 e interventi di realizzazione di by-pass	km ² /classe P3 e km ² /classe P2
	Interferenza tra aree ricadenti in classe di pericolosità P3 e P2 e interventi di riqualificazione della rete	km ² /classe P3 e km ² /classe P2
	Interferenza tra aree ricadenti in classe di pericolosità P3 e P2 e interventi di riqualificazione dei nodi	km ² /classe P3 e km ² /classe P2
	Interferenza tra aree ricadenti in classe di pericolosità P3 e P2 e interventi sulla rete ciclabile	km ² /classe P3 e km ² /classe P2

Oltre agli indicatori sopra riportati, il PUMS ha individuato ulteriori elementi per il monitoraggio delle azioni del piano distinguendoli per macro ambiti. Ogni indicatore riporta sia il valore riferito all'anno base sia il valore target per il 2035. Di seguito si riporta la tabella riassuntiva degli indicatori individuati e si rimanda al Documento di Piano per i dettagli.

Macro Ambito	Indicatore	Unità di misura	Valore di riferimento	Target
Sistema della Viabilità	Velocità medie (intero comune)	km/h	-	36,7
	Velocità medie (centro abitato)	km/h	-	36
	Persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati (intero comune)	%	-	54%
	Persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati (centro abitato)	%	-	44%
Regolamentazione e moderazione	Contrassegni per ZTL per residenti rispetto alla popolazione	%	-	riduzione proporzionale
	Autorizzazioni ingresso ZTL giornalieri	valore assoluto	-	riduzione





Macro Ambito	Indicatore	Unità di misura	Valore di riferimento	Target
	Zone scolastiche in corrispondenza di scuole primarie e secondarie	%	-	100% di scuole primarie e secondarie
Trasporto pubblico e collettivo	Aumento dei posti offerti dal trasporto pubblico locale per abitante	posti*km offerti dal TPL per abitante	Strategia Regionale Agenda 2030 (GOAL 11): Posti*km offerti dal trasporto pubblico locale per abitante entro 2030: 3.670 km (Emilia-Romagna)	
	Rete TPL automobilistica	km	-	incremento
	Numero di corse TPL urbano	valore assoluto	-	462
	Servizio TPL offerto urbano	bus*km/anno	-	incremento
	Servizio TPL offerto extraurbano (bacino di Parma)	bus*km/anno	-	incremento
	Velocità commerciale urbano	km/h	-	22,1
	Parco mezzi del trasporto pubblico locale suburbano in esercizio con dispositivi/spazi per il trasporto a bordo delle biciclette sul totale	%	-	25%
	Numero di utenti del servizio ferroviario che annualmente beneficiano dell'integrazione urbana ferro-gomma	%	Strategia Regionale Agenda 2030 (GOAL 9): raddoppiare livello regionale da 30.000 utenti/anno (2019) a 60.000 utenti/anno	30%
	Passeggeri trasportati sulle linee autobus urbane (7:30-9:30)	passeggeri	-	18.615
	Passeggeri trasportati sulle linee autobus extraurbane (7:30-9:30)	passeggeri	-	7.385
	Passeggeri trasportati sulle linee ferroviarie (7:30-9:30)	passeggeri	-	6.632
	Percentuale autobus elettrici su parco veicolare TPL urbano	%	PRIT 2025: 35% di immatricolazione PNIEC: 85% di immatricolazione elettrico o metano	100%
	Età media del parco	anni	PRIT 2025: riduzione età media -20% al 2025 rispetto al 2014	7,3





Macro Ambito	Indicatore	Unità di misura	Valore di riferimento	Target
Ciclabilità	Lunghezza complessiva percorsi sul territorio comunale	km	Strategia Regionale Agenda 2030 (GOAL 11): Km di piste ciclabili rispetto al 2020: 1.120 (2020) +1.000 km ER 2025	408
	Percentuale di piste ciclabili separate rispetto al totale	%		>70%
	Spostamenti in bici (7:30-9:30)	passengeri*km		11.604
Sosta	Posti auto su strada e piazzale	valore assoluto	-	stabile o riduzione
	Parcheggi scambiatori	valore assoluto	-	incremento
	Parcheggi in struttura	valore assoluto	-	stabile
Logistica urbana	Veicoli commerciali leggeri elettrici (e ibrido elettrico) rispetto al totale	%	-	45,1%
	Veicoli commerciali pesanti elettrici (e ibrido elettrico) rispetto al totale	%	-	15%
	Cargo-bike	valore assoluto	-	incremento
Mobilità elettrica privata	Punti di ricarica per veicoli elettrici ogni mille abitanti	punti di ricarica/1.000 abitanti	Strategia Regionale Agenda 2030 (GOAL 11): nuove colonnine di ricarica sul territorio regionale: 708 (2020) a + 2.500 ER 2025	incremento
		valore assoluto		>2.459
	% auto elettriche sul totale del parco veicolare privato	%	PRIT 2025: 20% di immatricolazione	20,9%

