



Comune di Parma

SEGRETERIA GENERALE

DELIBERAZIONE N. **GC-2022-188** DELLA GIUNTA COMUNALE IN DATA **28/04/2022**

L'anno 2022, questo giorno Ventotto (28) del mese di Aprile alle ore 14:44 in Parma si è riunita la Giunta Comunale per la trattazione di diversi argomenti e, fra essi, del provvedimento di cui all'oggetto, sotto la presidenza del Signor Marco Bosi nella sua qualità di Vice Sindaco e la partecipazione del Segretario Generale del Comune Dott.ssa Anna Messina.

Dopo che il Segretario Generale ha dato lettura dell'oggetto della proposta specifica di delibera, seguono brevi interventi da parte dei componenti dell'organo di governo dell'Ente.

Al momento della votazione della deliberazione proposta, con la Presidenza del Vice Sindaco risultano presenti e votanti n. 7 componenti di Giunta di cui appresso:

PIZZAROTTI FEDERICO	ASSENTE
BOSI MARCO	PRESENTE
ALINOVI MICHELE	PRESENTE
BENASSI TIZIANA	PRESENTE
CASACRISTIANO	ASSENTE
FERRETTI MARCO	ASSENTE
GUERRA MICHELE	PRESENTE
PACI NICOLETTA LIA ROSA	PRESENTE
ROSSI LAURA	PRESENTE
SELETTI INES	PRESENTE

Con voti unanimi la Giunta Comunale approva la proposta di provvedimento che segue (**deliberazione GC-2022-188**) e reca l'oggetto infra esplicitato, quindi, ne vota l'immediata eseguibilità e proseguono i lavori.

Oggetto: Area Verde Parma - Approvazione dell'aggiornamento al documento "progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno delle tangenziali" e Istituzione della nuova Zona a Traffico Limitato e del sistema di regolamentazione degli accessi. I.E.

Comune di Parma

Proposta n. 2022-PD-1220 del 14/04/2022

OGGETTO Area Verde Parma – Approvazione dell’aggiornamento al documento “progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all’interno delle tangenziali” e Istituzione della nuova Zona a Traffico Limitato e del sistema di regolamentazione degli accessi. I.E.

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

obiettivo strategico del Comune di Parma è lo sviluppo coordinato e sostenibile della realtà urbana, nei suoi aspetti ambientali, sociali ed economici e nella salvaguardia di tutti i cittadini con la creazione di opportunità di crescita e migliore qualità della vita possibile per tutti e la mobilità è elemento fondante del complesso meccanismo di vita della città e dei suoi cittadini in quest’ottica;

in tutti i suoi piani strategici e di settore il Comune di Parma ha tenuto conto di questi obiettivi e per questo ha sviluppato processi progettuali partecipativi che hanno consentito di pervenire, fra i primi in Italia, all’approvazione con Delibera di Consiglio Comunale n.25 del 21/03/2017, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015- 2025 (PUMS), dotato di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con parere motivato espresso con Delibera di Giunta Regionale n.239 del 06/03/2017;

il PUMS, piano strategico di prospettiva decennale, già previsto tra l’altro come Piano Urbano dall’art.22 della L.340 del 24/11/2000, ed al quale si è pervenuti con un articolato percorso iniziato a gennaio 2015, passato attraverso l’approvazione con Delibera di Giunta Comunale n. 269 del 23/09/2015 delle "Linee di indirizzo", individua la visione della città in termini di mobilità e ne delinea i progetti di sistema come insieme organico di interventi, azioni e misure finalizzate ad assicurare il fabbisogno di mobilità della popolazione e al tempo stesso finalizzati a ridurre i livelli di inquinamento e aumentare la sicurezza stradale;

Premesso inoltre che:

con Delibera di Giunta Comunale n. 330 del 12/09/2018, nell’ambito del PUMS e proprio per promuovere e accompagnare le azioni strategiche ivi richiamate, è stato attivato lo strumento operativo del Master Mobility Plan (MMP) finalizzato a coordinare e governare le strategie del PUMS attraverso la formazione di tavoli tematici con il supporto di pool di esperti nonché l’attivazione di quanto utile per il Monitoraggio del PUMS;

con Delibera di Consiglio Comunale n. 85 del 15/11/2021 si è preso atto del Primo Monitoraggio biennio 2017/2019 del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e azioni sviluppate nel biennio 2020/2021, nell’ambito del quale si è dato impulso ad

iniziative atte a velocizzare processi determinanti per l'applicazione delle strategie del PUMS in area urbana, anche alla luce della necessità di fronteggiare i mutamenti intervenuti, accelerati in parte e per alcuni di essi dall'emergenza pandemica (inquinamento, aria, spazi pubblici, condivisione), con particolare riguardo alla necessità di strutturare schemi di regolazione dei flussi veicolari in accesso all'area urbana in funzione delle caratteristiche ambientali e tipologia dei mezzi (cap.3 "Dal PUMS ai suoi strumenti attuativi", par.3.3 "Proposte per riorientare le misure attuali e nuove misure");

Tenuto conto che:

l'Italia e l'Unione Europea sono alle prese con le sfide che riguardano da una parte la sfera socio-economica, con un progressivo invecchiamento della popolazione che mette in crisi il sistema del welfare, complice anche il calo demografico e le crisi economiche connesse alla globalizzazione, dall'altra il costante aumento dei consumi energetici con la produzione di gas di serra e altre sostanze inquinanti, con impatti negativi sull'ambiente;

il sistema dei trasporti è al centro delle dinamiche in atto, in quanto influenzato dagli scenari socio-economici in corso e dalla pandemia nonché dall'insostenibilità legata alle esternalità connesse al trasporto individuale motorizzato, fra le principali cause dell'inquinamento atmosferico e del mutamento climatico, così come ben dichiarato nell'Agenda Europea 2030;

Tenuto conto anche dei numerosi piani e programmi volti a ridurre gli impatti climalteranti connessi al settore della mobilità, promuovendo e incentivando la decarbonizzazione dei trasporti e la riduzione delle emissioni a favore di una migliore qualità dell'aria, quali in sintesi:

- il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) che delinea la strategia nazionale per il perseguimento degli obiettivi europei in materia di energia e ambiente tra cui, di maggior rilievo per il settore dei trasporti, la decarbonizzazione e l'efficienza energetica;
- il Piano d'azione per il miglioramento della qualità dell'Aria che prevede l'introduzione di criteri ambientali per la regolamentazione della circolazione in ambito extraurbano, limitatamente ai tratti autostradali adiacenti ai centri urbani e per il controllo delle zone a traffico limitato, con disincentivo all'utilizzo di veicoli maggiormente inquinanti, prevedendo tra gli altri la proposta di modifica del D.lgs. 30/4/1992, n.285, volta a introdurre il criterio ambientale per l'adozione di provvedimenti di limitazione della circolazione;
- il Decreto Rilancio, contenente misure per la mitigazione degli effetti connessi alla pandemia da Covid-19, che ha introdotto ulteriori misure per la decarbonizzazione dei trasporti e la riduzione degli impatti climalteranti dovuti alle emissioni inquinanti provenienti dal trasporto stradale motorizzato e ha rafforzato quelle già previste nel Decreto Clima;
- il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che promuove la realizzazione di un sistema infrastrutturale di mobilità più moderno e digitalizzato, che sostiene la ricerca e sviluppo sull'idrogeno e la sua sperimentazione per il trasporto stradale e ferroviario, lo sviluppo di infrastrutture per la ricarica elettrica, il rinnovo delle flotte bus e dei treni verdi, nonché lo sviluppo della leadership industriale nelle principali filiere della transizione, in particolare energie rinnovabili e batterie, idrogeno, bus elettrici;

- il Piano dell'Aria Integrato Regionale (PAIR), approvato nel 2017, che persegue gli obiettivi di risanamento della qualità dell'aria secondo i valori limite fissati dalla direttiva europea 2008/50/CE e, a livello nazionale, dal decreto legislativo di recepimento di questa direttiva (155/2010), declinate sui trasporti nelle limitazioni alla circolazione di veicoli particolarmente inquinanti nel periodo invernale, dal lunedì al venerdì, dalle 8:30 alle 18:30, dal primo ottobre al 31 marzo, (prolungato nel 2021 al 30 aprile) e domeniche ecologiche;
- l'Accordo di Bacino Padano sulla qualità dell'aria fra le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna anche alla luce della sentenza della Corte di Giustizia Europea del 10 novembre 2020 in relazione alla violazione della direttiva sulla qualità dell'aria (C-644/18) per superamento dei limiti dal 2008 al 2017 ed alla relazione del Ministero della Transizione Ecologica (MITE);
- il Piano Energetico Regionale (PER), approvato nel 2017, che relativamente al settore dei trasporti prevede un'azione congiunta a livello nazionale e regionale per favorire la diffusione di veicoli a basse emissioni di CO₂ e, nel caso del trasporto passeggeri, una riduzione degli spostamenti sui mezzi privati a favore di un incremento degli spostamenti collettivi, mentre nel caso del trasporto merci, una razionalizzazione della logistica ed uno spostamento dei trasporti su modalità diverse dalla gomma (e in particolare verso il ferro);

Riconosciuto che, seppur la Comunità Europea si sia impegnata nella regolamentazione delle emissioni di inquinanti da parte dei veicoli stradali sin dagli anni '70, solo nel 1991 ha adottato la prima definizione degli standard di emissione EURO, con l'obiettivo di disciplinare in modo più coordinato e sistematico gli standard di emissione dei veicoli di nuova omologazione, al fine di ridurre l'impatto del trasporto stradale motorizzato sulla qualità dell'aria ambiente, poi facendo seguire tutta una serie di provvedimenti che hanno condotto ad oggi, all'adozione della categoria di omologazione EURO6 d Final, in vigore da gennaio 2020, passando per le categorie EURO 2, 3, 4, 5, 6a, 6b, 6c, 6d, con previsione dell'entrata in vigore della categoria EURO7 al 2025/26;

Preso atto che nonostante il Piano dell'Aria Integrato Regionale (PAIR) il settore dei trasporti e in particolare del trasporto stradale, risulta essere ancora la principale fonte emissiva degli ossidi di azoto e del PM₁₀, più particolarmente della componente di PM_{2,5} ricompresa nel PM₁₀, oltre che del monossido di carbonio e dell'anidride carbonica;

Avuto presente che secondo i dati disponibili dall'Annuario dei Dati Ambientali dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), per riferimento ad alcune delle città italiane che hanno ad oggi considerato l'implementazione di misure per il miglioramento della qualità dell'aria durante l'intero anno solare, Parma rientra nei limiti di legge in vigore per questi due gas; tuttavia la città si colloca solo al 276 posto nella lista delle 323 città Europee (monitorate dall'urban audit) per qualità dell'aria rispetto al PM_{2,5}, secondo i dati monitorati dall'Agenzia Europea dell'Ambiente (AEA);

Avuto riguardo che:

- i veicoli maggiormente inquinanti sono i veicoli alimentati a gasolio sino alla categoria di omologazione EURO 5, notandosi come dalla EURO 6 in poi i veicoli a gasolio e quelli a benzina presentino standard di emissione simile e non molto

superiori a quelle dei veicoli alimentati a gas/metano o ibridi, che risultano essere i meno impattanti.

- nel corso del 2021/2022 la Commissione Europea è attesa proporre standard di CO₂ più severi per le nuove automobili in Europa come parte di un pacchetto di politiche volte a raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra dell'Unione Europea almeno del 55% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990, per poi raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

Tenuto conto pertanto di come, proprio per tutto quanto sopra riassunto in termini di scenari e programmi nazionali ed europei, in attuazione del PUMS, il Comune di Parma abbia elaborato un Master Plan della Mobilità che ha focalizzato un obiettivo sulla finalizzazione di integrare gli strumenti di regolamentazione degli accessi all'area urbana con quelli applicati nell'area centrale (ZIL e Isole ambientali), attraverso l'impiego di tecnologie di controllo e monitoraggio elettronico, e finalizzati per l'immediatezza a rendere stabili durante tutto l'arco dell'anno solare le misure adottate con il Piano dell'Aria Integrato Regionale (PAIR) e per i prossimi anni ad introdurre con gradualità regolamentazioni sempre più coerenti con il necessario miglioramento delle categorie ambientali dei mezzi circolanti (categorie omologazione EURO) per coadiuvare gli sforzi tesi a raggiungere gli scopi prefissi e sopra richiamati riguardando l'obiettivo della graduale estensione delle restrizioni ai veicoli a motore per il trasporto di persone e merci alimentati a gasolio sino alla categoria EURO 5 inclusa, nel 2025, e sino alle categorie EURO 6 a, b e c, nel 2029, senza ulteriori restrizioni per i veicoli a benzina rispetto alla categoria EURO2 inclusa;

Considerato che, per perseguire quanto sopra, con Delibera di Giunta Comunale n. 456 del 22/12/2021 è stato approvato il documento dal titolo "Area Verde Parma. Progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno dell'anello delle tangenziali";

Evidenziato che il progetto approvato prevede:

- la realizzazione di una nuova Zona a Traffico Limitato denominata "Area Verde", delimitata dall'anello delle tangenziali di Parma, nella quale si prevede di estendere all'intero anno solare, a partire dal 1° maggio 2022, le misure restrittive già previste nei provvedimenti adottati per il periodo invernale sulla qualità dell'aria, in attuazione di quanto previsto dal Piano dell'Aria Integrato Regionale (PAIR), in particolare considerando l'inibizione nei giorni feriali dalle 8:30 alle 18:30 dei veicoli a motore per il trasporto di persone e merci alimentati a gasolio sino alla categoria EURO4 inclusa, di quelli alimentati a benzina sino alla categoria EURO2 inclusa, di quelli alimentati a gas/metano e dei motoveicoli sino alla categoria EURO1 inclusa;
- la graduale estensione delle restrizioni, in un orizzonte temporale al 2030, sempre nei giorni feriali e nella fascia oraria 8:30/18:30, ai veicoli a motore per il trasporto di persone e merci alimentati a gasolio sino alla categoria EURO5 inclusa, nel 2025, e sino alle categorie EURO 6 a, b e c, nel 2029, senza ulteriori restrizioni per i veicoli a benzina;
- di introdurre a partire dal 2025 il blocco dei veicoli a motore per il trasporto di persone e merci alimentati a gas/metano e dei motoveicoli alimentati a gasolio/benzina sino alla categoria EURO2 inclusa;
- di mantenere il sistema delle deroghe già vigenti con il PAIR, nonché la struttura dei corridoi di transito per l'accesso ai principali parcheggi, nodi di interscambio e

polarità funzionali, lungo gli assi e le strade già definite dalla vigente ordinanza sulla qualità dell'aria, organizzando inoltre un graduale "adattamento" per i veicoli inibiti alla circolazione con un numero massimo di accessi annuali per i primi tempi dell'inibizione;

Valutata la necessità di predisporre un aggiornamento al documento approvato con DG 456 del 22/12/2021 per mantenere la coerenza con la proroga concessa dall'Ordinanza del PAIR in atti come Ordinanza Sindacale rep. OSFP/2021/82 al p.g.221138 del 27/12/2021, in modo da proseguire le regolamentazioni prorogate in essere;

Visto dunque il documento pervenuto in data 22/04/2022 dalla società specializzata TPLAN Consulting srl di Imola (BO) incaricata con Determina Dirigenziale n.2466 del 03/12/2020, agli atti al p.g. 79283 del 26/04/2022, come in **Allegato 1**, in aggiornamento al documento "Area Verde. Progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno delle tangenziali" precedentemente approvato con DG456 del 22/12/2022;

Avuto presente che il suddetto aggiornamento tiene conto quindi della proroga concessa dall'Ordinanza del PAIR in atti come Ordinanza Sindacale rep. OSFP/2021/82 al p.g.221138 del 27/12/2021 assunta anche sulla base del Decreto del Presidente della Giunta Regionale n.2 del08/01/2021 che, anche considerata la sospensione della limitazione strutturale per i veicoli diesel della classe EURO 4 durante lo stato di emergenza connesso alla pandemia da Covid-19, prevede il blocco dei veicoli diesel solo sino alla classe EURO 3, dei benzina solo sino alla classe EURO 2 e dei veicoli gas/metano e motocicli solo sino alla classe EURO1, rimanendo esclusi i ciclomotori;

Ritenuto che, al fine di accompagnare in modo graduale l'introduzione del provvedimento di "Area Verde" affinché resti in coerenza con le misure del PAIR anzidette, è necessario proseguire dal 1 Maggio 2022 con quanto previsto dal PAIR senza inasprire ulteriormente perciò le misure come inizialmente previsto nel progetto, prevedendo quindi l'estensione dal 1 Maggio 2022 del blocco dei veicoli diesel solo sino alla categoria EURO 3, dei benzina solo sino alla categoria EURO 1 e dei veicoli gas/metano e motocicli solo sino alla categoria EURO1, rimanendo esclusi i ciclomotori e rinviando l'ipotesi del blocco per i veicoli diesel categoria EURO4 e benzina categoria EURO2 a partire da ottobre 2022, da confermarsi anche sulla base dell'evoluzione della normativa regionale di settore;

Dato atto che, con prot. 52917 del 18/03/2022, è stato assunto il documento denominato "Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) per la città di Parma 2022" di cui ad incarico affidato con Determina Dirigenziale n.2813 del 28/12/2020 e successiva Determina Dirigenziale n.611 del 17/03/2022, ove si rappresenta il progetto di "Area Verde" come intervento del piano;

Avuto presente inoltre che al fine di gestire il monitoraggio e il controllo degli accessi, l'Amministrazione Comunale si doterà gradualmente di un sistema di controllo elettronico degli accessi da integrare, da parte della società di gestione del Piano della Sosta Infomobility S.p.A., alla Centrale varchi elettronici ZIL/Isole Ambientali/Corsie preferenziali;

Ritenuto pertanto di poter procedere con l'istituzione di una nuova Zona a Traffico Limitato denominata "Area Verde" all'interno dell'anello delle tangenziali, il cui perimetro è individuato nell'Allegato A e con l'istituzione del relativo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione dei veicoli dalle ore 8:30 alle ore 18:30 dal lunedì al venerdì, esclusi i giorni festivi, sulla base delle categorie di omologazione EURO, secondo quanto indicato nelle tabelle di cui all'Allegato B;

Ritenuto inoltre opportuno, al fine di rendere meno impattante l'entrata in vigore della suddetta regolamentazione, prevedere le seguenti deroghe e disposizioni:

- all'interno della nuova ZTL "Area Verde" saranno istituiti dei corridoi di transitabilità per garantire l'accesso ai principali parcheggi, nodi di interscambio e polarità funzionali; l'elenco delle strade facenti parte di questi corridoi è riportato nell'Allegato C;
- i veicoli che con l'entrata in funzione della ZTL "Area Verde" saranno soggetti alle limitazioni, potranno transitare lungo suddetti corridoi per un numero minimo di 15 accessi annuali; gli accessi lungo questi assi saranno illimitati munendosi del permesso elettronico di transito e sosta "Parma! iMobility";
- i veicoli che con l'entrata in funzione della ZTL "Area Verde" saranno soggetti a limitazioni, munendosi del permesso elettronico di transito e sosta "Parma! iMobility", potranno beneficiare:
 - di un numero di accessi liberi variabile tra 30 e 60 a seconda dell'alimentazione, per i primi 5 mesi di funzionamento del provvedimento, sino a fine settembre 2022;
 - di un numero di accessi liberi variabile tra 15 e 45 a seconda dell'alimentazione, per il periodo da ottobre 2022 a settembre 2023, fermo restando il rispetto delle limitazioni previste dal PAIR nel periodo di vigenza dello stesso;
- in concomitanza con l'introduzione delle limitazioni per le ulteriori categorie veicolari, è prevista la possibilità di beneficiare di un numero di accessi liberi, in numero pari a 45 il primo anno (60 per i veicoli gpl/metano) e a 30 il secondo anno (45 per i veicoli gpl/metano) rispetto all'introduzione della limitazione, sempre munendosi del permesso elettronico di transito e sosta "Parma! iMobility" e fermo restando il rispetto delle limitazioni previste dal PAIR nel periodo di vigenza dello stesso;
- saranno inoltre esclusi dalle limitazioni una serie di veicoli elencati nell'Allegato D;

Dato atto che le disposizioni conseguenti alla presente deliberazione verranno attuate mediante apposita ordinanza in ottemperanza al nuovo Codice della Strada;

Dato atto che il responsabile del Procedimento del presente atto è individuabile nella persona dell'Ing. Nicola Ferioli - Dirigente del Settore Mobilità ed Energia, nominato per l'incarico di responsabilità del Settore Mobilità ed Energia con Decreto del Sindaco di Parma, Prot. 176595 II/1.5 del 30/10/2020 DSFP 2020/33;

Ravvisata la necessità di stabilire che la presente deliberazione venga resa immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del T.U. n. 267 del 18.08.2000, al fine di poter adottare per tempo gli atti conseguenti e necessari all'attuazione della nuova regolamentazione a partire dal 1° maggio 2022;

Preso atto che il presente atto deliberativo non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico/finanziaria o sul patrimonio dell'Ente, trattandosi di documento strategico di pianificazione;

Acquisito il parere di conformità di cui all'art. 70, comma 1, del vigente Statuto comunale come in atti;

DELIBERA

di approvare l'aggiornamento del documento "Area Verde. Progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno delle tangenziali" come trasmesso dalla società specializzata TPLAN Consulting srl di Imola (BO) in data 22/04/2022, agli atti al p.g. 79283 del 26/04/2022, come in **Allegato 1**;

di istituire una nuova Zona a Traffico Limitato denominata "Area Verde" all'interno dell'anello delle tangenziali, il cui perimetro è individuato nell'**Allegato A**

di istituire un sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione dei veicoli dalle ore 8:30 alle ore 18:30 dal lunedì al venerdì, esclusi i giorni festivi, sulla base delle categorie di omologazione EURO, secondo quanto indicato nelle tabelle di cui all'**Allegato B**;

di approvare, al fine di rendere meno impattante l'entrata in vigore della suddetta regolamentazione, le seguenti deroghe e disposizioni:

- all'interno della nuova ZTL "Area Verde" saranno istituiti dei corridoi di transitabilità per garantire l'accesso ai principali parcheggi, nodi di interscambio e polarità funzionali; l'elenco delle strade facenti parte di questi corridoi è riportato nell'**Allegato C**;
- i veicoli che con l'entrata in funzione della ZTL "Area Verde" saranno soggetti alle limitazioni, potranno transitare lungo suddetti corridoi per un numero minimo di 15 accessi annuali; gli accessi lungo questi assi saranno illimitati munendosi del permesso elettronico di transito e sosta "Parma! iMobility";
- i veicoli che con l'entrata in funzione della ZTL "Area Verde" saranno soggetti a limitazioni, munendosi del permesso elettronico di transito e sosta "Parma! iMobility", potranno beneficiare:
 - di un numero di accessi liberi variabile tra 30 e 60 a seconda dell'alimentazione, per i primi 5 mesi di funzionamento del provvedimento, sino a fine settembre 2022;
 - di un numero di accessi liberi variabile tra 15 e 45 a seconda dell'alimentazione, per il periodo da ottobre 2022 a settembre 2023, fermo restando il rispetto delle limitazioni previste dal PAIR nel periodo di vigenza dello stesso;
- in concomitanza con l'introduzione delle limitazioni per le ulteriori categorie veicolari, è prevista la possibilità di beneficiare di un numero di accessi liberi, in numero pari a 45 il primo anno (60 per i veicoli gpl/metano) e a 30 il secondo anno (45 per i veicoli gpl/metano) rispetto all'introduzione della limitazione, sempre

munendosi del permesso elettronico di transito e sosta “Parma! iMobility” e fermo restando il rispetto delle limitazioni previste dal PAIR nel periodo di vigenza dello stesso;

- saranno inoltre esclusi dalle limitazioni una serie di veicoli elencati nell’Allegato D;

di dare atto che le disposizioni conseguenti alla presente deliberazione verranno attuate mediante apposita ordinanza in ottemperanza al nuovo Codice della Strada;

di dare atto che il responsabile del Procedimento del presente atto è individuabile nella persona dell’Ing. Nicola Ferioli, Dirigente del Settore Mobilità ed Energia;

di prendere atto che la presente deliberazione non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico/finanziaria o sul patrimonio dell’Ente, trattandosi di documento strategico di pianificazione;

di rendere la presente deliberazione venga resa immediatamente eseguibile ai sensi dell’art. 134, comma 4, del T.U. n. 267 del 18.08.2000, al fine di poter adottare per tempo gli atti conseguenti e necessari all’attuazione della nuova regolamentazione a partire dal 1° maggio 2022.

Allegato alla proposta di deliberazione della Giunta Comunale

P.D. n. 2022-PD-1220 del 14/04/2022

PAREREEXART.49, 1° comma T.U. n. 267 del 18/8/2000

Sulla proposta n. 2022-PD-1220 del 14/04/2022 del SETTORE MOBILITA' ED ENERGIA di deliberazione della Giunta Comunale che reca ad oggetto:

Area Verde Parma – Approvazione dell'aggiornamento al documento “progettazione del nuovo sistema di regolamentazione degli accessi e della circolazione all'interno delle tangenziali” e Istituzione della nuova Zona a Traffico Limitato e del sistema di regolamentazione degli accessi. I.E.

si esprime parere favorevole per la regolarità tecnico-amministrativa e si attesta che l'atto medesimo non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente e, pertanto, non è soggetto all'attestazione di regolarità contabile.

F.to digitalmente dal Dirigente di Settore- Servizio o suo delegato
(estremi del firmatario in calce alla

pagina)

DELIBERAZIONE N. GC-2022-188 DEL 28/04/2022

Il presente verbale viene letto, approvato, sottoscritto digitalmente e trasmesso per la pubblicazione all'Albo Pretorio online all'indirizzo www.comune.parma.it.

IL SEGRETARIO GENERALE
MESSINA

IL VICE SINDACO
BOSI