



**Osservazione 1: VIA EMILIA BIS E RACCORDO TANGENZIALE NORD E SUD: STRALCIO TRACCIATI V07 E V05 E SOSTITUZIONE CON BYPASS SAN PROSPERO (GIÀ COMPRESO NEL PUMS 2017-2025) E CONTESTUALE POTENZIAMENTO E QUALIFICAZIONE ROTATORIA E TRATTO VIA EMILIA EST ESISTENTE**

Nome documento: PROPOSTA DI PIANO – DOCUMENTO PUMS

Capitolo/Paragrafo: Capitolo 8.1; Capitolo 10

Pagina, Tabelle e Figure: come riportato più in basso

**Motivazioni**

Si chiede di stralciare i riferimenti alla variante alla Via Emilia Est (cosiddetta Via Emilia Bis codice V07) nel testo e nelle tabelle degli scenari alternativi di Piano (cap. 8.1) nonché nel capitolo 10 (tabella 10.2) e nelle tavole cartografiche corrispondenti in quanto: priva di reali prospettive di finanziamento; non coerente con gli obiettivi dichiarati del PUMS, in particolare con il concetto di sostenibilità sia ambientale che economica; non in grado di dare risposte nel breve come nel lungo termine ai problemi di traffico di attraversamento di San Prospero e ai rallentamenti lungo la Via Emilia nelle ore di punta legati in maniera preponderante al semaforo di Via Quingenti.

Il tracciato, di valore puramente grafico non supportato da alcun progetto preliminare e reale approfondimento (non può considerarsi tale lo studio commissionato dalla Giunta comunale impropriamente definito DocFap), risulta inoltre fortemente impattante in un'area agricola classificata di pregio paesaggistico contraddistinta da produzioni tipiche ed elementi naturali protetti come i fontanili.

Non si ritiene inoltre serio riportare nel dettaglio dei costi stimati (tab. 10.2) un importo di 22,5 milioni di euro per il tratto Parma – Sant'Ilario d'Enza che non ricomprende il costo del ponte sull'Enza senza il quale l'opera stradale non avrebbe alcun senso trasportistico. Il territorio di Parma non ha bisogno di una seconda Tirreno Brennero.

Si aggiunge che anche il raccordo Tangenziale Nord-Tangenziale Sud codice V05, per quanto inserito in piani sovraordinati, non appare giustificato da reali necessità trasportistiche essendo la chiusura dell'anello delle tangenziali già garantita da una strada a 4 corsie. Il progetto di raccordo V05, anch'esso non finanziato e fortemente impattante sul medesimo territorio agricolo di pregio paesaggistico, appare funzionale solo al tracciato di variante della Via Emilia V07 e non risponde agli attuali fabbisogni.

Per dare risposta concreta in tempi e costi ragionevoli alle criticità di traffico dell'abitato di San Prospero, a cui lo stesso PUMS 2025-2035 attribuisce massima priorità (p. 65 ultimo paragrafo), si propongono in sostituzione della variante alla Via Emilia Est tre interventi che hanno anche il vantaggio di non creare impatti sul territorio agricolo di pregio a nord della ferrovia:

- Potenziamento/riqualificazione della rotatoria di raccordo tra tangenziale Sud e Via Emilia Est con raccordo by pass diretto alla statale per chi proviene dalla carreggiata sud
- Potenziamento e riqualificazione con risoluzione delle interferenze di attraversamento del tratto di Via Emilia esistente compreso tra la suddetta rotatoria e una nuova rotatoria da realizzarsi prima dell'ingresso di San Prospero di raccordo con un nuovo by pass dell'abitato



(punto successivo).

- Reinserimento del progetto di bypass dell'abitato di San Prospero già previsto nel PUMS 2017-2035 ricompreso tra la Via Emilia e la ferrovia

#### Testo da eliminare o sostituire

Testo da eliminare:

Pag. 64-65 da "Negli scenari alternativi di Piano individuati..." fino a fine pagina 65;

Pag. 66 Tabella 8.1: Prima riga "Nuovi assi viari - V07"

Pag. 118 - Rivedere la tavola SR2035 togliendo dalla simulazione dei veicoli equivalenti il tracciato V05

Pag. 140 Tabella 10.2: Prima riga "Nuovi assi viari - V07"

Pag. 133 - 134 Rivedere le tavole Sap1 e Sap2 di assegnazione dei veicoli equivalenti al 2035 togliendo dalla simulazione i tratti V05 e V07

Eliminare nelle tavole di Piano il tracciato V07. Riportare con grafia tratteggiata il tracciato V05 per evidenziarne la non priorità per il PUMS 2025-2035

#### Testo da inserire

In Tabella 8-1 (p.66):

- nella sezione By pass [B], inserire "**By pass di San Prospero**";
- nella sezione Riqualificazione interventi sulla rete [Q] inserire un nuovo punto "**Via Emilia Est (tratto rotatoria tangenziale sud - raccordo by pass di San Prospero)**"
- nella sezione Riqualificazioni: interventi sui nodi [N] inserire un nuovo punto "**Rotatoria Tangenziale Sud - Via Emilia Est**"

Aggiornare di conseguenza la tabella 10.2 nonché le tavole, gli scenari e le simulazioni di traffico. Per il tracciato del bypass di San Prospero fare riferimento al PUMS 2017-2025



## Osservazione 2: STRALCIO BY PASS B03 (GAIONE), B04 (CURVA DELL'ANTOGNANO)

Nome documento: PROPOSTA DI PIANO - DOCUMENTO PUMS

Capitolo/Paragrafo: Capitolo 8.1 - Capitolo 10

Pagina, Tabelle e Figure: come riportato più in basso

### Motivazioni

I bypass in oggetto su Strada Montanara presentano un costo elevato (in totale 4,5 milioni di euro) e un forte impatto in termini di consumo di suolo e di paesaggio che non appare giustificato da reali esigenze di traffico e di mobilità sostenibile.

In particolare, il bypass "Curva dell'Antognano" impatterebbe su un lembo di campagna di grande valore storico e paesaggistico di cui lo stesso tracciato sinuoso della strada Montanara è parte integrante insieme all'argine del Cinghio e al non lontano argine del Baganza. Nella proposta di Piano non si trovano motivazioni di mobilità o messa in sicurezza che giustificano un tale intervento.

Anche la prevista rotatoria in prossimità all'accesso al Campus Universitario da Strada Montanara, del costo di 0,6 milioni di euro, si ritiene sia un intervento invasivo sovradimensionato rispetto alle reali esigenze e in contraddizione con gli altri obiettivi ed interventi del PUMS, in particolare il Trasporto Rapido di Massa da Stazione al Campus, che se accompagnato con altre misure (si veda osservazione 4 per istituzione di una ZEZ) deve portare ad una riduzione del traffico veicolare nell'area universitaria e non ad un incremento. Le criticità dell'accesso con il relativo riverbero su Strada Montanara possono essere risolte allargando la carreggiata e prevedendo una corsia di decelerazione e svolta a sinistra per chi proviene da Parma, un intervento di minore impatto e costo della prevista rotonda.

Per quanto riguarda il bypass di Gaione, la messa in sicurezza della mobilità ciclo pedonale interna all'abitato può essere perseguita con interventi di moderazione della velocità sul tratto di attraversamento dell'abitato - già adesso regolato da semafori con sensori - istituendo una zona 30, cosa peraltro prevista dallo stesso PUMS 2025-2035 (si veda tav. 4). Appare quindi del tutto incoerente con questo provvedimento la giustificazione dell'intervento riportata a pag. 64 ("*garantire maggiore sicurezza alla mobilità ciclo-pedonale interna alle frazioni*").

### Testo da eliminare o sostituire

p. 64 eliminare il paragrafo "*il by pass dei centri abitati esterni all'area urbana di Gaione e Vigatto [si veda osservazione successiva], in parte per ovviare a vincoli legati al tipo e alla dimensione della carreggiata, in parte per garantire maggiore sicurezza alla mobilità ciclopeditone interna alle frazioni*" e il seguente testo nel paragrafo successivo "*lungo la SP56 Strada Montanara, nei pressi della cosiddetta curva dell'Antognano (che comprende anche la realizzazione di una rotatoria in prossimità della strada di accesso al Campus universitario)*".

p.66 Tabella 8.1: eliminare riga B03 Gaione e B04 Curva dell'Antognano



Comune di Parma

PUMS 2025-2035 PARMA  
MODULO OSSERVAZIONI

p. 66 Tabella 8.1: nella riga N11 sostituire il testo dell'intervento con "*adeguamento Strada Montanara con corsia per svolta di accesso al Campus*"

p. 140 Tabella 10.2 (costi stimati): eliminare riga B03 e B04; adeguare costi stimati e denominazione dell'intervento N11 come sopra

Eliminare i tracciati B03 e B04 dalle tavole di Piano



### Osservazione 3 STRALCIO BYPASS VIGATTO (B05)

Nome documento: PROPOSTA DI PIANO - DOCUMENTO PUMS

Capitolo/Paragrafo: Capitolo 8.1 - Capitolo 10

Pagine, Tabelle e Figure: come riportato più in basso

#### Motivazioni

Il bypass di Vigatto presenta un costo stimato di 2 milioni di euro e, come per il bypass di Gaione, non appare motivato da reali esigenze di traffico né di messa in sicurezza della mobilità ciclo pedonale che il PUMS già persegue con interventi di moderazione della velocità e l'istituzione della zona 30. La giustificazione appare quindi incoerente tenuto conto anche degli interventi di messa in sicurezza pedonale già realizzati in passato nel tratto di attraversamento.

Per quanto riguarda il traffico veicolare, il bypass di Vigatto appare ancora meno motivato, considerata la prevista realizzazione della tangenziale di Corcagnano che fluidificando il traffico su Via Langhirano drena il traffico parassita sulla strada Martinella.

Si chiede quindi di stralciare l'intervento che pare non avere altre funzioni se non ampliare il perimetro del territorio urbanizzato e promuovere ulteriore consumo di suolo.

#### Testo da eliminare o sostituire

p. 64 eliminare il paragrafo *"il by pass dei centri abitati esterni all'area urbana di Gaione e Vigatto, in parte per ovviare a vincoli legati al tipo e alla dimensione della carreggiata, in parte per garantire maggiore sicurezza alla mobilità ciclopedonale interna alle frazioni"*.

p.66 Tabella 8.1: eliminare riga B05 Vigatto

p. 140 Tabella 10.2 (costi stimati): eliminare riga B05

Eliminare il tracciato B05 dalle tavole del Piano



Comune di Parma

**PUMS 2025-2035 PARMA**  
**MODULO OSSERVAZIONI**

<b>Osservazione 4 ZEZ CAMPUS UNIVERSITARIO</b>
Nome documento: PROPOSTA DI PIANO – DOCUMENTO PUMS
Capitolo/Paragrafo: Capitolo 8.1.2
Pagine, Tabelle e Figure: come riportato più in basso
<b>Motivazioni</b> <p>Tenuto conto: 1) degli obiettivi di neutralità carbonica al 2030; 2) dell'impegno dell'Università degli Studi di Parma sul tema della sostenibilità attraverso la rete europea EU-Green; 3) della prevista realizzazione di un Trasporto Rapido di Massa a trazione elettrica dalla Stazione al Campus Universitario con cadenzamento frequente; 4) della possibilità di attivare navette a guida autonoma sfruttando anche l'expertise sviluppata dalla specifica spin-off universitaria; 5) del valore pedagogico e anche dell'attrattività a livello europeo e mondiale che avrebbe per gli studenti un Campus <i>carbon neutral</i>; si propone l'attivazione di una Zero Emission Zone (ZEZ) al Campus che limiti la circolazione ai soli veicoli a zero emissioni potenziando anche le infrastrutture di ricarica e sfruttando le aree parcheggio per la produzione di energia attraverso pensiline fotovoltaiche</p>
<b>Testo da inserire</b> <p>p. 76, tab. 8.3: inserire nell'ambito "Zona a traffico limitato" una nuova riga: L06 Zero Emission Zone del Campus universitario.</p> <p>Tavola 4 Scenario PUMS Moderazione velocità: inserire in cartografia la nuova ZEZ L06</p>



## Osservazione 5 INTEGRAZIONE INTERVENTI DI DE-SEALING E DI ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO CON ISTITUZIONE ZONE 30 E REVISIONE DELLA SOSTA A BORDO STRADA

Nome documento: PROPOSTA DI PIANO – DOCUMENTO PUMS

Capitolo/Paragrafo: Capitolo 8.1.2 – Capitolo 8.1.5

Pagine, Tabelle e Figure: come riportato più in basso

### Motivazioni

Le politiche e gli interventi della mobilità urbana sostenibile, in particolare quelle che riguardano il ridisegno 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 adottato.

Nello specifico, prendendo spunto dalle esperienze di numerose città europee, l'istituzione delle zone 30 (p.80) così come la prevista "progressiva riduzione della disponibilità di sosta a bordo strada" (p.95) o di nuovi parcheggi su piazzale a raso per la sosta di quartiere (p.95), deve essere occasione per interventi mirati di de-pavimentazione e de-sealing finalizzati ad incrementare la permeabilità dell'ambito urbano, ad aumentare la dotazione di verde, ad abbattere l'effetto isola di calore e l'inquinamento attraverso la vegetazione.

### Testo da inserire

p. 80 Focus Zone 30. Dopo ultimo paragrafo *"le azioni di moderazione della velocità devono essere accompagnate da misure integrative che possano favorire la realizzazione di aree ad uso della collettività da destinare alla socialità"* inserire *"ed essere occasione per interventi di riqualificazione dello spazio urbano e di de-pavimentazione finalizzati ad incrementare la permeabilità e ad aumentare la dotazione di verde in accordo con le strategie di adattamento al cambiamento climatico e con gli obiettivi di neutralità carbonica"*.

p.95 Cap. 8.1.5 Sosta. Nel paragrafo che inizia con *"la progressiva riduzione della disponibilità di sosta a bordo strada..."* aggiungere in fondo, tra gli esempi tra parentesi, il seguente testo *"interventi di de-pavimentazione per l'incremento della dotazione di verde e l'adattamento al cambiamento climatico"*



## Osservazione 6 RIQUALIFICAZIONE DELL'APPETTIBILITA' DEI PARCHEGGI NEL CONTESTO DEGLI OBIETTIVI DI NEUTRALITA' CARBONICA E ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI CON INSTALLAZIONE DI PENSILINE FOTOVOLTAICHE, INFRASTRUTTURE DI RICARICA ELETTRICA E INCREMENTO PERMEABILITA'

Nome documento: PROPOSTA DI PIANO - DOCUMENTO PUMS

Capitolo/Paragrafo: Capitolo 8.1.5

Pagine, Tabelle e Figure: come riportato più in basso

### Motivazioni

In coerenza con gli obiettivi di neutralità carbonica e di adattamento al cambiamento climatico, così come agli impegni presi dal Consiglio comunale e, di recente, dalla stessa Giunta comunale con la delibera n.200 del 04/06/2025, gli interventi del PUMS tesi a migliorare l'appetibilità dei parcheggi scambiatori (p.95) e a realizzare parcheggi su piazzale a raso per la sosta di quartiere (p.95) devono prevedere l'installazione di pensiline fotovoltaiche, che garantiscono ombra producendo energia rinnovabile, il potenziamento delle infrastrutture di ricarica elettrica e garantire sempre un saldo positivo in termini di de-impermeabilizzazione, anche attraverso la sostituzioni di superfici asfaltate con pavimentazioni permeabili

### Testo da inserire

p. 95 nel primo paragrafo dopo *"il miglioramento generale dell'appetibilità dei parcheggi scambiatori"* aggiungere *"in coerenza anche con gli obiettivi di neutralità carbonica e adattamento al cambiamento climatico."* Alla fine dello stesso paragrafo aggiungere: *"a questo fine va promossa la copertura degli stalli con pensiline fotovoltaiche, il potenziamento delle infrastrutture di ricarica elettrica, l'incremento della permeabilità e la riduzione dell'effetto isola di calore con utilizzo di adeguate pavimentazione e ombreggiature"*

p.95 nel paragrafo *"l'individuazione, in varie zone della città, di aree da destinare alla realizzazione di parcheggi su piazzale a raso con funzione di incremento della sosta di quartiere"* aggiungere *"senza ulteriore consumo di suolo, ma garantendo invece un saldo positivo in termini di de-impermeabilizzazione anche considerando la riduzione degli stalli a bordo strada. Come per i parcheggi scambiatori andrà prevista l'installazione di pensiline fotovoltaiche e il potenziamento delle infrastrutture di ricarica elettrica"*

Tabella 8.7 – Ambito sosta nei quartieri R03. Sostituire il testo dell'intervento con *"Parcheggi attrezzati a raso di quartiere con saldo positivo di consumo di suolo"*





### Osservazione 7 SOSTITUIRE CONTRIBUTI PER ACQUISTO DI VEICOLI ELETTRICI CON INCENTIVI PER INFRASTRUTTURE DI RICARICA ELETTRICA PRIVATA E CONDOMINIALE

Nome documento: PROPOSTA DI PIANO - DOCUMENTO PUMS

Capitolo/Paragrafo: Capitolo 8.1.6

Pagine, Tabelle e Figure: come riportato più in basso

#### Motivazioni

Il capitolo 8.1.6 "Mobilità elettrica e carburanti alternativi" prevede l'erogazione di contributi e incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici per privati ed aziende. Al di là della mole di risorse necessarie per garantire contributi minimamente significativi, si ritiene che non sia compito di un Comune fornire incentivi per l'acquisto di veicoli da parte di privati e aziende, siano pur essi elettrici. Il Comune dovrebbe favorire piuttosto la condivisione dei veicoli sia in termini di car pooling che di car-sharing, anche da parte dei privati e delle flotte aziendali. Da questo punto di vista si nota l'assenza di un capitolo del PUMS espressamente dedicato alla sharing mobility (si veda specifica osservazione).

In modo più realistico e più consono alle proprie funzioni, il Comune, in coerenza anche con la regolamentazione europea sull'efficienza energetica degli edifici, potrebbe invece fornire incentivi - anche in sede di rilascio di permessi edilizi per ristrutturazioni profonde - per l'installazione di wall box e di colonnine di ricarica condominiale. Si dovrebbe inoltre fare partire attiva con il soggetto gestore della rete elettrica per potenziare le cabine e reti di distribuzione a servizio degli stessi condomini

#### Testo da eliminare o sostituire

p. 98 Cap. 8.1.6 Mobilità elettrica e carburanti alternativi.

Togliere il punto "all'erogazione di contributi per l'acquisto di veicoli elettrici per privati e aziende"

Nella tabella 8.8 sostituire il testo dell'intervento E06 con il seguente: "Incentivi per l'installazione di wall-box e colonnine di ricarica condominiali"



## Osservazione 8 INTRODURRE UN CAPITOLO DEDICATO ALLA MOBILITA' CONDIVISA

Nome documento: PROPOSTA DI PIANO - DOCUMENTO PUMS

Capitolo/Paragrafo: nuovo capitolo da inserire e sviluppare

### Motivazioni

Nella proposta di Piano manca un capitolo dedicato alla sharing mobility / mobilità condivisa nonostante questa forma di mobilità, grazie anche allo sviluppo continuo di app, sia in costante incremento e rappresenti una valida alternativa all'utilizzo (e quindi all'acquisto) di veicoli di proprietà e una forma molto più efficiente di uso (i veicoli di proprietà esclusiva, oltre a rappresentare un investimento e costo fisso notevole per le famiglie, restano fermi e inutilizzati per oltre il 96% del tempo).

Invece di prevedere incentivi per l'acquisto di mezzi privati, ancorché elettrici, il PUMS dovrebbe promuovere e rafforzare tutte le forme di mobilità condivisa anche per ridurre il numero dei veicoli, liberare spazi di sosta per altri usi e abbattere i costi per le famiglie.

Nella proposta di Piano, la sharing mobility è affrontata in modo parziale e frammentario, in capitoli distinti, per lo più facendo riferimento a servizi a pagamento, pubblici o privati, forniti da società di scopo. Non sono esplorate né promosse forme di condivisione di condominio, di comunità, di strada e di quartiere. Il car-pooling non viene praticamente considerato.

Si chiede pertanto che nel PUMS sia sviluppato un capitolo specifico che faccia riferimento a tutte le forme di mobilità condivisa e prenda spunto dai migliori modelli ed esperienze in ambito italiano ed europeo

### Testo da inserire

Inserire e sviluppare nel documento di Piano un capitolo dedicato alla mobilità condivisa considerando tutte le opzioni già sperimentate con successo in varie città europee e non soltanto quelle connesse con servizi a pagamento forniti da società di scopo