



Associazione del Commercio
Turismo e Terziario



ASCOM
PARMA
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

Parma, 17 GIU. 2016
Prot.n. 2331

Gentilissimi

Federico Pizzarotti
Sindaco Comune di Parma
sindaco@comune.parma.it

Gabriele Folli
Assessore all'Ambiente e Mobilità
del Comune di Parma
folli@comune.parma.it

pums@comune.parma.it

e p.c.
Consiglieri Comunali

Via mail

Oggetto: osservazioni Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Gentilissimi,

al termine del percorso partecipativo da voi programmato in queste ultime settimane per la presentazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, nei termini previsti dall'iter di adozione di tale provvedimento, le Scriventi Associazioni evidenziano con la presente in maniera ufficiale le osservazioni all'impianto del provvedimento in oggetto.

Le linee d'indirizzo del Piano Urbano della Mobilità approvate lo scorso settembre dalla vostra Amministrazione e che ci sono state sottoposte hanno al centro dell'impianto la realizzazione di una mobilità sostenibile e "dolce" per i prossimi 10 anni.

Molti degli obiettivi contenuti nel vostro provvedimento si basano su progetti di origine europea e sono contestualizzati all'interno di una serie di obiettivi e parametri individuati dalla Regione Emilia Romagna nel PAER 2020.

Il documento a noi sottoposto non contiene al proprio interno ben definite azioni di intervento sulla viabilità, ma descrive vere e proprie linee di indirizzo generali che però sono il naturale preludio ad effettivi interventi nella gestione della viabilità urbana di Parma e pertanto nel nostro documento ci permetteremo di declinare in anticipo alcuni potenziali e a nostro avviso probabili interventi che queste linee programmatiche preannunciano.

La predisposizione delle linee d'indirizzo si basa su una metodologia di raccolta dati nel periodo 2008-2015 e una importante azione partecipativa ottenuta attraverso la realizzazione di un questionario on line realizzato nel 2015 a cui hanno risposto circa 1.300 cittadini.

Pertanto la formulazione delle direttive d'indirizzo nascono dall'interpretazione dei dati sopra esposti e diventa quindi fondamentale analizzare in maniera neutra i contenuti di questi dati, la portata delle indicazioni che forniscono e, non meno importante, anche la correttezza dei dati stessi.

Come sopra già evidenziato scopo delle linee d'indirizzo sono la ricerca di una mobilità sostenibile per la città nei prossimi 10 anni 2015-2025. Questa mobilità sostenibile viene individuata attraverso quattro principali canali:

- a. Limitazione degli accessi al centro storico di autoveicoli attraverso un eventuale ampliamento delle aree pedonali e ZTL sulla base dei contenuti del PAER 2020.
- b. Ridefinizione della logistica urbana attraverso un ripensamento dell'attuale progetto ecologico declinato sulla necessità di un minor numero di veicoli commerciali all'interno del centro storico e l'ottimizzazione degli stessi nella consegna delle merci.
- c. Implementazione della mobilità dolce attraverso il potenziamento delle piste ciclabili e l'incentivazione dell'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto principale per il centro storico.
- d. Aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico locale TPL nei prossimi 10 anni con un miglioramento della qualità dei mezzi a disposizione per tale trasporto.

Questi 4 obiettivi, è giusto ricordarlo, erano presenti già nel PUM del 2007, aggiornato successivamente nel 2011.

Andiamo ora ad analizzare se esistono attualmente i presupposti per l'effettiva realizzazione dei 4 obiettivi sopra indicati.

A. LIMITAZIONE ACCESSI AL CENTRO STORICO DI AUTOVEICOLI

La difficoltà di parcheggio è stata segnalata come la principale criticità emersa nel sondaggio realizzato nel 2015 e utilizzato come base della predisposizione delle linee programmatiche del PUMS.

Un dato in netto contrasto con l'affermazione contenuta nelle linee programmatiche che valuta adeguato il numero dei parcheggi in struttura esistenti a Parma, avvalorando tale affermazione con la percentuale media di occupazione dei parcheggi stessi.

Questa differenza va a nostro avviso ricercata in un errore, già segnalato in occasione dei recenti incontri del percorso di condivisione del PUMS, nel calcolo dei parcheggi in struttura in cui non si è tenuto conto che nel Toschi e nel Goito il 50% circa dei parcheggi sono privati e dunque non a rotazione. Inoltre per il parcheggio Duc devono essere tolti i parcheggi riservati ai dipendenti comunali. Pertanto, al netto di quanto sopra indicato e aggiungendo i posti disponibili nel nuovo parcheggio in stazione, il numero dei posti auto cala da 3.341 a 2.520.

Di questi però 568 (Abbeveratoia + Fleming) sono posizionati a oltre 2 km dal centro e dunque non possono essere considerati come di servizio allo stesso.

Restano pertanto effettivamente fruibili per l'accesso al centro storico circa 1.900 parcheggi, e chiaro che con le modifiche sopra apportate, dovrebbero anche cambiare le percentuali di occupazione relative ai parcheggi Goito e Toschi.

Questa reale disponibilità pone Parma ad enorme distanza dai livelli di servizio garantiti dalle migliori esperienze europee, che vedono in queste realtà la presenza media di 1 posto auto a rotazione in struttura ogni 45/65 abitanti, mentre Parma è a 1 posto ogni 99 abitanti.

Portiamo alcuni esempi con dati del 2012/2013:

- Bristol 1 ogni 50 abitanti
 - Friburgo 1 ogni 55 abitanti
-

- Nantes 1 ogni 36 abitanti
- Muster 1 ogni 55 abitanti
- Vitoria 1 ogni 68 abitanti

La stessa segnaletica di indicazione ai parcheggi attualmente esistente a Parma è largamente insufficiente essendo stata realizzata solo al 50% del piano originario (14 posizioni su un totale programmato di 28). Inoltre 2 parcheggi (Kennedy e Stazione) non sono inseriti nell'impianto della segnaletica.

In merito invece ai posti auto a raso in parcheggi scambiatori, il Piano Urbano della Mobilità ne conteggia 2.534. Punto debole di questi parcheggi è il servizio di collegamento con il centro cittadino, che si effettua esclusivamente con utilizzo di mezzi urbani e non con un servizio navetta dedicato, tant'è che solo il 17% degli automobilisti diretti verso il centro lo utilizzano.

La stessa dislocazione dei parcheggi in struttura non dà un servizio omogeneo per il centro storico di Parma, infatti mentre la zona nord è fornita dai parcheggi Toschi, Stazione, Duc e Dus per un totale di 1.119 parcheggi, la zona sud può contare esclusivamente sul Goito per 390 parcheggi. L'Oltretorrente ha solo a disposizione il Kennedy con 72 posti. La zona sud-ovest dell'Oltretorrente (Via Bixio) non ha parcheggi in struttura.

Consci che la realizzazione di nuovi parcheggi in struttura non sarà di fatto realizzabile nel prossimo futuro, per motivi di carattere economico, diventa indispensabile soprattutto nelle aree più scoperte trovare soluzioni legate a un diverso utilizzo del piano sosta. In questo ambito rinnoviamo la richiesta già avanzata nello scorso mese di settembre di valutare l'inserimento di una prima mezz'ora gratuita nelle righe blu limitrofe al centro (Viale Mentana, Viale Fratti, Via Pasini, Viale Vittoria, Viale dei Mille). Inoltre ricordiamo che già in passato il Comune di Parma, con un apposito studio, aveva individuato una serie di aree da convertire in parcheggi a raso nelle seguenti zone:

- o zona Oltretorrente, Piazzale Rondani, zona ex Robuschi, Borgo Parente
- o zona Via XXII Luglio, Via Padre Onorio – parcheggio Maria Luigia
- o zona Viale Mentana, Via del Campo – area interna ex carcere

Di queste aree era stata data informazione a questa Amministrazione sin dal giugno 2012.

Altra soluzione che può essere ricercata per favorire l'accessibilità al centro storico è una diversa impostazione delle convenzioni in essere con i principali gestori dei parcheggi in strutture.

Attualmente il tariffario di queste strutture disincentiva con prezzi molto elevati la sosta breve, in realtà è necessario a nostro avviso favorire, almeno in alcuni periodi (periodo natalizio, sabato...), la permanenza media da 1 a 3 ore con un abbassamento delle tariffe.

B. REDEFINIZIONE DELLA LOGISTICA URBANA

L'esperienza maturata dal 2009 in avanti con il progetto Ecologista ha evidenziato come una progettazione calata dall'alto e inquadrata con linee molto stringenti, ma al contempo non adeguate alla realtà che dovevano regolamentare, ha fatto sì che il progetto originario sia stato di fatto fortemente modificato attraverso una serie ampia di deroghe, deroghe che sono risultate assolutamente indispensabili per mantenere un livello sufficiente di fornitura merci alle realtà del centro storico.

Bisogna pertanto partire dalle esperienze di questi ultimi anni per ricalibrare sulle attuali esigenze del centro storico un nuovo piano di logistica. Questo piano deve garantire un servizio di consegna delle



Associazione del Commercio
Turismo e Terziario



ASCOM
PARMA
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

merci adeguato ed economicamente sostenibile sia alle realtà commerciali medio piccole, che rappresentano ancora la maggioranza degli esercizi nel centro storico di Parma, ma anche per gli esercizi superiori ai 400/500 mq (sia alimentari che non). Queste strutture sono di fatto per lo più di proprietà di catene nazionali o internazionali, che in caso di difficoltà di approvvigionamento delle loro strutture possono rapidamente decidere di dismettere la loro presenza su Parma, facendo venire meno una serie di attrattori fondamentali per i principali assi commerciali del centro.

Le esperienze di Ecologicistic ci ha insegnato che le problematiche maggiori si registrano nel settore del food e del fresco, un settore che grazie alla sempre più marcata vocazione eno-gastronomica della nostra città sarà un settore in forte espansione nei prossimi anni. Pertanto diventa assolutamente necessario definire strategie d'intervento diverse a seconda della tipologia di esercizi che dovranno essere serviti nei prossimi anni.

Sistemi innovativi su cui si è discusso negli ultimi incontri di condivisione del piano, quali il cycle logistic, possono essere di utilità, anche se non esaustivi del problema, se supportati da una preventiva verifica di basi d'appoggio logistiche all'interno o nelle vicinanze del centro storico.

Si condivide inoltre la necessità di trovare soluzioni per una miglior gestione delle piazzole di carico e scarico all'interno del centro. Questo può essere risolto attraverso la realizzazione di nuove e meglio localizzate aree di sosta e ad una reale attività di monitoraggio e sanzionamento in caso di utilizzo da parte di terzi non autorizzati delle stesse aree di sosta.

Naturalmente la possibilità di coniugare un adeguato rifornimento di merci al centro storico con gli obiettivi di una mobilità ad emissioni zero può avvenire esclusivamente attraverso una graduale incentivazione economica a favore sia delle aziende della logistica, che per i mezzi in contro proprio che permettano nei prossimi 10 anni una trasformazione dei veicoli da una prevalenza dei motori diesel all'utilizzo del metano, del gpl e naturalmente dell'elettrico.

C. MOBILITA' DOLCE

Storicamente è volontà delle Amministrazioni Comunali della nostra città puntare sull'incentivazione della mobilità dolce legata all'utilizzo della bicicletta. In questo senso anche la Regione Emilia Romagna nel programma PAER 2020 punta all'innalzamento di tale tipologia di mobilità. In questi anni molto si è investito sullo sviluppo delle piste ciclabili, che sono passate da 87,6 km del 2009 ai 125,4 del 2015. Tutti questi investimenti hanno di fatto portato ad un aumento dell'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti interni a Parma pari al 25% (come da risultato di sondaggio del 2015), risultato che comunque è ben lontano dal quel 40% che il vecchio PUM del 2007 prevedeva per il 2020, che si basava su una rete potenziale di 180 km. Le motivazioni che limitano l'utilizzo della bicicletta derivano anche dalla tipologia di piste ciclabili che sono state realizzate negli ultimi anni e alla loro inadeguata manutenzione. Esempi come la pista ciclabile di Via Venezia o di Via Montebello non devono trovare nei prossimi anni imitazioni. Esperienze esistenti in Europa di piste ciclabili a raso meno impegnative economicamente ma estremamente più duttili e sicure nel loro utilizzo devono invece essere prese come esempio. Comunque, prevedendo il bilancio comunale nei prossimi due anni (2015-2017), la realizzazione di soli ulteriori due piste ciclabili, riteniamo sia utopistico pensare di risolvere la problematiche della mobilità della città con il solo mezzo della bicicletta.

In questo contesto invece riteniamo efficace un allargamento eventuale delle zone 30 già sperimentate in alcuni quartieri della città, scelta sicuramente più efficace rispetto alle zone ztl o pedonali.

D. AUMENTO UTILIZZO TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

I dati contenuti nelle linee di indirizzo del PUMS in merito al trasporto locale sono *discordanti con la* volontà di puntare nei prossimi anni su questa modalità di trasporto per sostituire il mezzo auto per l'accesso al centro. Infatti i dati evidenziano come nel periodo 2008-2013 a Parma si è registrato un calo

significativo della flotta di autobus e filobus – 17% e – 27% rispettivamente. Al contempo, sempre nello stesso periodo, si è registrato un calo delle linee urbane che sono passate da 23 a 19. I passeggeri urbani sono calati 2.600.000 unità nello stesso periodo, calo dovuto anche al fatto che gli automezzi sono passati da 399 a 340, di cui per il solo utilizzo urbano da 262 a 218.

E' chiaro che si deve registrare una forte contrazione della reale offerta del trasporto urbano, forse anche dovuto al calo degli utenti e al fatto che la copertura economica di tale servizio è di fatto un'utopia gravando sulle casse dei principali soci di TEP, Comune e Provincia.

E' giusto anche rilevare che sempre nel piano investimenti del Comune di Parma nel periodo 2015-2017 non registriamo investimenti nel settore del trasporto urbano.

In realtà è fondamentale il potenziamento di un adeguato trasporto pubblico per disincentivare l'utilizzo dell'auto come mezzo principe per gli spostamenti sia urbani che extra urbani.

Gli stessi risultati contenuti nelle linee d'indirizzo del PUMS evidenziano che confrontando i dati del 2011 e quelli del sondaggio del giugno-luglio 2015 si scopre come l'utilizzo dell'auto/moto per i movimenti sistematici interni a Parma è assolutamente stabile attestandosi al 57%. Il livello di utilizzo dell'autobus cala da un 13,3% ad un 9%. L'utilizzo della bici cresce dal 17% al 26% compensando il calo degli spostamenti a piedi, che passa dal 12% al 6,5%. E' chiaro come in questi 4 anni si sia assistito ad un calo dei soggetti che utilizzano il trasporto pubblico, soggetti che hanno scelto la bicicletta come mezzo alternativo, mentre l'utilizzo delle autovetture è restato invariato.

Diverse città europee sono riuscite ad una effettiva diminuzione delle autovetture come mezzo di spostamento nelle città solo grazie a forti e importanti investimenti nel miglioramento del trasporto urbano. Investimenti che sono certamente auspicabili anche nella nostra realtà, ma che possono essere realizzati esclusivamente con capacità di investimenti che attualmente sembrano mancare. In questo contesto la realizzazione di un potenziamento del tratto nord-sud con nuovi mezzi di grandi dimensioni sulla scorta di quanto avvenuto per la linea 5 sull'asse est-ovest può risultare sicuramente positiva per facilitare la fruibilità del centro storico di Parma. L'importanza di servire i principali assi commerciali con un adeguato servizio di trasporto pubblico è evidente guardando a scelte del passato che hanno condannato zone della città ad una morte commerciale, quando si è deciso di escluderle dai percorsi dei principali bus (Via Imbriani, Oltretorrente, Via Bixio e Via XXII Luglio).

In sintesi riteniamo giusto rilevare come le linee di indirizzo del PUMS si basino su una serie di dati estremamente datati, infatti è difficile riscontrare informazioni risalenti al 2014, mentre la maggior parte dei dati inseriti si riferiscono al periodo 2008-2013 dunque troppo vecchi per una reale valutazione su cui basare linee guida per i prossimi 10 anni. Inoltre nel piano non viene dato nessun tipo di confronto fra la realtà di Parma e altre città italiane o europee nei termini quantitativi e qualitativi delle infrastrutture legate allo spostamento urbano. E' chiaro che per poter definire obiettivi raggiungibili per il futuro è indispensabile comprendere come la nostra città è posizionata rispetto ad altre realtà, in particolar modo quelle che hanno risolto la problematica di accesso ai centri storici.

Una buona Amministrazione deve a nostro avviso valutare con attenzione le esperienze del passato, siano esse positive o negative, per delineare le linee future d'intervento. Oltremodo gli obiettivi come per qualsiasi azienda devono essere reali e raggiungibili, tenendo conto delle disponibilità economiche a propria disposizione. E' molto facile scrivere dei "libri dei sogni" ed è molto più difficile portare a concretezza scelte obiettive.

Per quanto ci riguarda è chiaro che bisogna guardare al futuro delle nostre città ragionando sulla sostenibilità ambientale e sulla capacità di accoglienza per i propri cittadini. Pensare ad un centro storico in cui il trasporto con autoveicoli sia in futuro la principale modalità di spostamento è utopistico, ma al contempo è necessario che la disincentivazione delle auto sia compensata da un sostanziale ed



Associazione del Commercio
Turismo e Terziario



ASCOM
P A R M A
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

importante aumento delle modalità di spostamento alternative ed in modo particolare di quella del trasporto pubblico (attualmente sottoutilizzata e sottodimensionata).

Scelte che hanno privilegiato la pedonalizzazione di aree del nostro centro storico senza il supporto di sistemi sostitutivi quali parcheggi, linee di trasporto pubblico, etc. hanno comportato la desertificazione di queste aree con gravissimi costi sociali.

A sostegno di questa tesi portiamo 4 esempi:

1. Via Imbriani. La pedonalizzazione della via e dell'area del Piazzale della Annunziata e la soppressione delle linee di trasporto pubblico hanno provocato a partire dal 2009, in soli 6 anni, la situazione di degrado sociale in cui ci troviamo oggi.
2. Primo tratto di Via Bixio. La scelta di intervenire esclusivamente con criticabili iniziative di ristrutturazione urbana, l'introduzione della ZTL e per un certo periodo l'interruzione di due linee di trasporto pubblico hanno creato da Piazza Corridoni a Via Costituente un "non luogo" fatto di vetrine chiuse.
3. Via Verdi. L'introduzione nel 2006-2007 della zona ZTL ha portato a un progressivo spopolamento sia delle attività di servizio che delle attività commerciali con gravi ripercussioni sulla sicurezza della via. Tant'è che nel 2012 questa Amministrazione ha correttamente provveduto a limitare la ZTL nel solo secondo tratto della via con un miglioramento della situazione.
4. Via XXII Luglio. L'introduzione prima della ZTL e successivamente nel 2010 del varco elettronico hanno di fatto ridotto del 50% la capacità commerciale della via.

Per questo motivo, come già espresso in sede dei recenti incontri, siamo come Associazione fortemente preoccupati dai vincoli contenuti nell'Art. 15 del PAER 2020, che obbliga entro il 2020 tutti i Comuni entro i 30.000 abitanti a coprire con aree ZTL tutti i centri storici.

Per Parma questo significa l'estensione dell'area ZTL anche sulla parte finale di via Bixio e di Via D'Azeglio, situazione che in questo momento vede queste zone prive di parcheggi in strutture e con una realtà commerciale in forte difficoltà.

La stessa recente decisione di ampliare la zona ZTL 2 anche alla parte finale di Via Repubblica ha provocato una serie di reazioni negative da parte delle attività commerciali. Riteniamo pertanto che una precipitosa adesione a normative, che peraltro devono ancora essere licenziate dall'assemblea regionale, sia deleteria. Nel caso specifico dell'ultima estensione della ZTL in Via Repubblica rimandiamo alle nostre proposte inviate al competente assessorato nelle settimane scorse, proposte che prevedono sì l'introduzione della ZTL, ma esclusivamente in orari che non influiscano sulle attività commerciali della zona.

Anche le scelte fatte a livello regionale di vietare, sin dal prossimo ottobre, l'accesso ai veicoli commerciali Diesel euro 3 che rappresentano la percentuale più alta dei veicoli in conto proprio in possesso degli operatori economici legati alla logistica per le PMI sono particolarmente preoccupanti. Altrettanto preoccupante è la scelta anch'essa contenuta nel Paer 2020 di allargare le zone di limitazione al traffico per i veicoli più inquinati a tutta l'area comunale.

E' su questi argomenti che chiediamo alla vostra Amministrazione di intervenire in sede di confronto con le altre Amministrazioni Comunali a livello regionale.

Le scelte dei prossimi anni dovranno basarsi a nostro avviso su studi particolareggiati sulle singole zone dove si vorrà intervenire verificando le particolarità esistenti e studiando soluzioni che integrino



Associazione del Commercio
Turismo e Terziario



ASCOM
PARMA
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

viabilità, urbanistica e rete commerciale/artigianale, pensando preventivamente il tipo di contesto urbano che si vuole ottenere.

Non bisogna mai dimenticare che la scelta di andare o non andare in un luogo dipende da valutazioni che non possono prescindere da

- Facilità di accesso
- Economicità
- Sicurezza
- Vivibilità

Per questo bisogna contestualizzare quali sono i requisiti che mancano attualmente in diverse aree della nostra città e lavorare su queste mancanze per migliorare la situazione.

Tali scelte dovranno essere necessariamente condivise con le categorie economiche e caratterizzate da periodi iniziali di sperimentazione, al fine di renderle definitive solo dopo una positiva valutazione sul campo dei provvedimenti.

Confermando la disponibilità delle scriventi a continuare su questo argomento e sui futuri singoli interventi un dialogo costruttivo e propositivo si resta a disposizione per ogni eventuale chiarimento.

Distinti saluti.

La Direzione Confesercenti
Luca Vedrini Torricelli

La Direzione Ascom Parma
Claudio Franchini