



**1° Workshop tecnico**

**Comune di Parma**

**PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE - PUMS**

**LINEE DI INDIRIZZO  
E  
SVILUPPO DEL PIANO PUMS 2015/2025**

Roma, 16 giugno 2016



# Pum e Pums

**Nel 2007** il Comune di Parma approva, come allegato del Piano Strutturale Comunale PSC, il Piano Urbano della Mobilità (PUM) .

**Nel 2011** viene redatto l'aggiornamento del PUM vigente che non arriva ad approvazione.

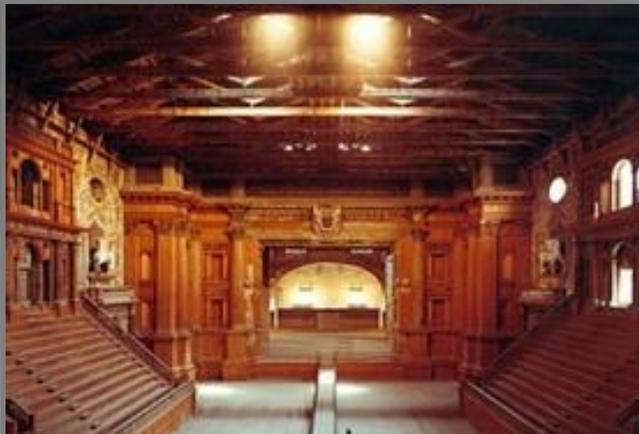
## I PASSI SUCCESSIVI

- La partecipazione del Comune di Parma al Progetto EU-BUMP, focalizzato sull'innovazione degli strumenti di pianificazione e sulla formazione dei tecnici degli EELL
- La partecipazione al Tavolo tecnico Ministero Infrastrutture-Ambiente per la revisione delle Linee guida PUM (l.n. 340/2000) e il loro adeguamento al percorso avviato a livello comunitario
- **Redazione delle «linee di indirizzo del PUMS (approvate in G.C. settembre 2015) secondo il nuovo approccio alla pianificazione strategica rappresentato dalle Linee guida della Commissione EU per la redazione del PUMS/SUMP (progetto Eltis Plus)**

Parma città storica e compatta

189.000 abitanti

Seconda città dell'Emilia Romagna



# Il percorso per arrivare alle linee di indirizzo del PUMS (1° fase)



*Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è lo strumento attraverso il quale i cittadini e i decisori pubblici definiscono le strategie e la visione della mobilità per la città di domani.*

- **Quadro aggiornato delle conoscenze (territorio, mobilità, impatti piani e programmi della Pubblica Amministrazione)**
- **Un percorso per individuare/selezionare gli obiettivi del Piano: l'ascolto dei cittadini e della comunità dei decisori**
- **La visione di Parma 2025, le strategie del PUMS**



# Obiettivi e visione del PUMS



Coinvolgimento dei cittadini (**1.340 risposte**) e dei decisori locali (interviste con le strutture tecniche/workshop con gli amministratori)

Sondaggio online – telefonico – cartaceo (giugno 2015)

NOTIZIE / 23.06.15 / MOBILITÀ E TRASPORTI



## Mobilità sostenibile

Il Comune interpella i parmigiani con un questionario. [Vai al sondaggio](#)



Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è lo strumento attraverso il quale la collettività e le istituzioni preposte definiscono le strategie e la visione futura della mobilità. Il PUMS sposta l'attenzione dalla gestione del traffico alla gestione della mobilità delle persone e delle merci. Un piano quindi che si pone l'obiettivo di rendere le città più vivibili: questo lo scopo principale del PUMS, commissionato dal Comune di Parma ad un'azienda specializzata di Milano, in esito a regolare gara.

## Sondaggi

Apertura il 22.06.15 ore 11.24 - Chiusura il 07.07.15 ore 23.59 - Mobilità



### Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

[Visualizza i risultati](#)

Il Comune di Parma sta elaborando il PUMS e ha preparato questo breve questionario per capire come ti muovi e quali sono i bisogni di chi vive, studia e lavora in città. Puoi compilare il questionario on-line: richiede meno di 5 minuti del tuo tempo e puoi far sentire la tua voce.



[www.comune.parma.it/notizie/news/MOBILIT%C3%80+E+TRASPORTI/2015-06-23/Mobilita-sostenibile-il-Comune-interpella-i-parmigiani-1.aspx](http://www.comune.parma.it/notizie/news/MOBILIT%C3%80+E+TRASPORTI/2015-06-23/Mobilita-sostenibile-il-Comune-interpella-i-parmigiani-1.aspx)



# Un percorso di definizione degli obiettivi



Se mi sposto **a piedi** il mio problema è...



<b>1</b>	<b>Velocità delle auto</b>	<b>3,12</b>
2	Sicurezza degli attraversamenti	2,86
3	Auto / moto in sosta sui marciapiedi	2,53
4	Illuminazione dei percorsi	2,52
5	Mancanza di marciapiedi	2,38

Se uso la **bicicletta** il mio problema è...



<b>1</b>	<b>Sicurezza degli attraversamenti o negli incroci</b>	<b>3,48</b>
2	Velocità delle auto	3,38
3	Pavimentazione dei percorsi ciclabili	3,34
4	Insufficienza di punti di sosta / rastrelliere	3,24
5	Mancanza di percorsi e piste ciclabili	3,01
6	Illuminazione dei percorsi	2,77

6



# Un percorso di definizione degli obiettivi



Se uso il **bus** a Parma il mio problema è...



<b>1</b>	<b>Costo (prezzo del biglietto)</b>	<b>3,01</b>
<b>2</b>	<b>Pulizia / Comfort</b>	<b>3,00</b>
3	Orario / Frequenza bassa	2,93
4	Puntualità / Regolarità	2,89
5	Accessibilità alle fermate e sicurezza	2,46
6	Difficoltà nel reperire informazioni (orari, percorsi)	2,25

Se uso il **trasporto pubblico extraurbano** il mio problema è...



<b>1</b>	<b>Pulizia / Comfort</b>	<b>3,46</b>
<b>2</b>	<b>Costo (prezzo del biglietto)</b>	<b>3,16</b>
<b>3</b>	<b>Puntualità / Regolarità</b>	<b>3,12</b>
<b>4</b>	<b>Orario / Frequenza bassa</b>	<b>3,10</b>
5	Accessibilità alle fermate e sicurezza	2,68
6	Difficoltà nel reperire informazioni (orari, percorsi)	2,48



# Un percorso di definizione degli obiettivi



Se uso l'auto in città il mio problema è...



<b>1</b>	<b>Parcheggio in città*</b>	<b>4,01</b>
<b>2</b>	<b>Manutenzione delle strade</b>	<b>3,96</b>
<b>3</b>	<b>Traffico in città</b>	<b>3,10</b>
4	Traffico in accesso/uscita della città	2,85

\*) solo campione questionari cartacei (306 casi)



# Un percorso di definizione degli obiettivi



Il PUMS assume la **sostenibilità** come criterio guida per la selezione degli obiettivi e delle misure e individua **4 macrocategorie** nell'ambito delle quali declinare gli obiettivi generali e specifici del piano:

- **Mobilità sostenibile**
- **Equità, sicurezza e inclusione sociale**
- **Qualità ambientale**
- **Innovazione ed efficienza economica**



## La gerarchia degli obiettivi della comunità dei decisori pubblici

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI
<b>MOBILITA' SOSTENIBILE</b> Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, restituendo gli spazi pubblici urbani alla condivisione tra tutti gli utenti	<b>1a</b>	<b>Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada</b> (pedoni, ciclisti e utenti del TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole)
	<b>1b</b>	<b>Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto</b> (piedi, bici, TPL) con particolare attenzione agli spostamenti interni alla città
	<b>1c</b>	<b>Garantire accessibilità alla città</b> mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato
	<b>1d</b>	<b>Incentivare i comportamenti corretti di mobilità</b> e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli (automobilisti/ciclisti/pedoni)
	<b>1e</b>	<b>Ottimizzare e razionalizzare la mobilità delle merci</b> in termini di orario di accesso e ottimizzazione dei carichi

10

## La gerarchia degli obiettivi della comunità dei decisori pubblici

2	<b>EQUITA', SICUREZZA E INCLUSIONE SOCIALE</b>  Garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti	2a	<b>Ridurre l'incidentalità stradale</b> , con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali (cfr. <i>Visione Rischio Zero</i> )
		2b	<b>Ridurre le barriere di accesso</b> ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico
		2c	<b>Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili</b> , diffondendo e migliorando l'informazione resa a residenti e utenti della città sull'offerta dei servizi di mobilità

11

## La gerarchia degli obiettivi della comunità dei decisori pubblici

<b>3</b>	<b>QUALITA' AMBIENTALE</b>  Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità	<b>3a</b>	<b>Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti</b> 'di area vasta' attribuibili al settore dei trasporti (PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub> , NO <sub>2</sub> e precursori Ozono), nonché di <b>inquinanti locali</b> legati al 'traffico di prossimità' ( <i>Black carbon</i> )
		<b>3b</b>	<b>Migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e</b> la sua impermeabilizzazione
		<b>3c</b>	<b>Ridurre i consumi energetici</b> ed in particolare quelli di combustibili fossili (benzina/GPL/ gasolio/ecc.) impiegati dal settore dei trasporti
		<b>3d</b>	<b>Ridurre le emissioni di gas climalteranti</b> (CO <sub>2</sub> ) derivanti dal settore dei trasporti
		<b>3e</b>	<b>Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore</b> (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili (scuole/presidi sanitari/residenti)
		<b>3f</b>	Politiche di <b>incentivazione mobilità elettrica/logistica</b> merci

## La gerarchia degli obiettivi della comunità dei decisori pubblici

4	<b>INNOVAZIONE ED EFFICIENZA ECONOMICA</b>  Valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate	4a	Garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e <b>rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica</b> destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità
		4b	Rendere espliciti ed <b>internalizzare nelle politiche pubbliche i costi</b> ambientali, sociali e sanitari dei diversi modi di trasporto
		4c	Promuovere l' <b>efficienza economica del traffico commerciale</b> (distribuzione urbana delle merci)
		4d	<b>Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità</b> , valorizzando forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici, di promozione dell'innovazione tecnologica e gestionale nell'ambito del settore
		4e	Sostenere le attività imprenditoriali di trasporto persone e merci con veicoli ciclo a pedalata assistita (biciclette elettriche/cyclo logistics)

# La visione di Parma 2025 – Le strategie del PUMS



<p>Un piano che <b>dialoga con il suo territorio</b> –capacità di prendere in considerazione le relazioni tra la città e l’area vasta, ovvero tra Parma e i comuni contermini</p>	<p>Un piano per <b>favorire l’uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale</b> e che assume come criterio guida l’uso efficiente delle risorse pubbliche</p>
<p>Un piano <b>strategico che guarda alla mobilità del prossimo decennio</b>, senza dimenticare la necessità e l’urgenza di definire azioni di breve-medio periodo</p>	<p>Un piano per <b>ridurre la dipendenza dall’uso dell’auto</b> negli spostamenti di breve distanza, attraverso azioni per ridurre il tasso di motorizzazione e disaccoppiare la proprietà dall’uso dell’auto</p>
<p>Un piano che <b>promuove l’integrazione tra politiche di mobilità-territoriali-ambientali</b>, perché la sostenibilità e la mobilità efficiente sono obiettivi che si rafforzano a vicenda- scelte insediative non coerenti determinano un modello di mobilità dissipativo di risorse scarse</p>	<p>Un piano per <b>incentivare i comportamenti virtuosi</b> da parte della collettività e della comunità degli operatori attraverso il rispetto delle regole di circolazione e sosta</p>
<p>Un piano per <b>ottimizzare e integrare le infrastrutture e i servizi alla mobilità</b> delle reti lunghe (area provinciale/regionale) con quelle delle reti corte (area urbana e vasta) - mobilità dei passeggeri e merci</p>	<p>Un piano per sostenere <b>l’impiego di tecnologie (ITS) applicate al sistema della mobilità</b> passeggeri e merci. La mobilità è uno dei settori che maggiormente hanno beneficiato dello sviluppo rapido delle tecnologie la loro diffusione presso larghi strati della popolazione deve essere impiegata per gestire al meglio servizi e infrastrutture</p>
<p>Un piano per la cura-manutenzione e qualità spazio pubblico: <b>città accessibile a tutti, città a rischio zero</b>, assegnando priorità alla (Visione Zero Rischio) modello di Città 30</p>	<p>Un piano che candida <b>la città a sperimentare applicazioni concrete avanzate in accordo con i propri centri di ricerca</b> (driveless car) città test per le applicazioni ISA (Intelligent Speed Adaptation)</p>



## SVILUPPO DEL PIANO (SECONDA FASE)

Confronto con gli strumenti di pianificazione locale e regionale  
Coinvolgimento degli stakeholder  
Indagini sul campo  
Elaborazione della proposta di Piano

## LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - VAS.

D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.,



V.A.S. deve essere applicata a piani e programmi che sono elaborati per la valutazione e la gestione per i settori dei trasporti, tra cui anche il PUMS.

La V.A.S.



sarà sviluppata in parallelo all'iter di predisposizione del PUMS, attraverso verifiche ambientali progressivamente più approfondite e puntuali, coerentemente con il livello di definizione dei contenuti del Piano stesso.

Autorità proponente



Comune di Parma

Autorità competente



Regione Emilia-Romagna

Documento di Scoping



Schema del percorso metodologico del processo di V.A.S. da includere nel Rapporto Ambientale

Rapporto Ambientale



valutazione di obiettivi e azioni e degli effetti significativi che l'attuazione del Piano potrebbe avere sull'ambiente

## CONCLUSE

- Condivisione delle strategie con gli stakeholder (focus group)
- Indagini ad hoc

## IN CORSO

- Definizione degli scenari di Piano (politiche e misure) breve-medio-lungo periodo

## PREVISTE

- Valutazione degli scenari di Piano sulla base del conseguimento degli obiettivi di sostenibilità (definiti da indicatori/target)
- Documento di Piano e iter di approvazione e adozione

## **PUMS:**

## ***focus group sui temi:***

**Coinvolgimento degli stakeholder**

- **Logistica** → 13 maggio 2016
- **Spazio pubblico – ambiente** → 17 maggio 2016
- **TPL – servizi di sharing** → 18 maggio 2016

## **VAS:**

## ***conferenza di scoping***

**Coinvolgimento degli enti interessati**

- **Termine presentazione osservazioni 30 giugno 2016**

## **PUMS:** *focus group sui temi:*

- FOCUS GROUP “**LOGISTICA**” – ESITI (1):
  - Perdita di efficacia del progetto Ecologistics, a causa delle numerose filiere escluse e della presenza di un elevato numero di deroghe concesse nel tempo; inoltre il monitoraggio GPS non funziona
  - Avvertito un aumento del traffico nel centro storico (cfr. permessi per mezzi ecocompatibili), che penalizza anche le consegne delle merci
  - Criticità sono state sollevate in relazione alle prescrizioni del PAIR (100% del centro storico in ZTL)
  - Esigenza di tenere in considerazione alle necessità delle attività legate al «food» in particolare in specifiche zone dove queste si stanno polarizzando
  - Più in generale, viene richiesta una regolamentazione specifica per ciascuna filiera

## PUMS: *focus group*

### ■ FOCUS GROUP “LOGISTICA” – ESITI (2):

- Necessità di rivedere la posizione (ma non il numero) delle piazzole carico/scarico in centro storico. Serve maggiore controllo sull’occupazione abusiva (nuove tecnologie?)
- Cycle logistics apprezzata, ma viene segnalata la necessità di strutture a supporto (magazzini) e di incentivi per la diffusione
- Le «pack station» (a supporto dell’e-commerce) non sono ben viste per questioni di decoro e sicurezza; viene sottolineata l’importanza degli esercizi commerciali (edicole, tabaccherie) come luoghi per il ritiro dei pacchi

## PUMS: *focus group*

- Focus group “**Spazio pubblico – Ambiente**” – Esiti:
  - Necessità di migliorare la rete ciclo-pedonale esistente attraverso interventi di messa in sicurezza e di risoluzione delle criticità puntuali
  - Su fronte degli itinerari, viene segnalata l’assenza di collegamenti centro-frazioni (es. Porporano, Mariano e Vicofertile)
  - Viene suggerito di potenziare l’offerta di sosta in struttura a scapito di quella in superficie. Necessità di maggiori spazi di sosta sul lato meridionale del centro storico
  - La realizzazione di grossi poli commerciali fuori dall’area urbana rappresenta un ostacolo alle politiche di mobilità sostenibile. Occorre invertire la rotta
  - Si propone la pedonalizzazione di v. Mazzini e v. della Repubblica (da Mazzini a XXII Luglio); le pedonalizzazioni temporanee in prossimità delle scuole sono buone misure da estendere

## PUMS: *focus group*

- Focus group “TPL – Servizi di sharing” – Esiti:
  - Viste le condizioni attuali al contorno, le rete del TPL urbano appare adeguata
  - La presenza delle linee filoviarie è valore aggiunto che occorre potenziare/estendere
  - Occorre attivare politiche e misure che rendano il traffico automobilistico sconveniente (in termini di costo e velocità) rispetto al mezzo pubblico: più frequenza sulle linee portanti, rimozione della sosta su strada, corsie preferenziali, aumento tariffe parcheggi
  - È opportuno mantenere i servizi di TPL sulle strade pedonalizzate/in ZTL o nelle immediate vicinanze
  - Gli studenti del Campus lamentano scarsa comodità nei collegamenti TPL, in particolare per le provenienze da fuori città (necessità di interscambio alla stazione)
  - Servizi di sharing: l’utente-tipo è quello già abituato ad utilizzare il TPL; viene quindi segnalata la necessità di sensibilizzare gli automobilisti

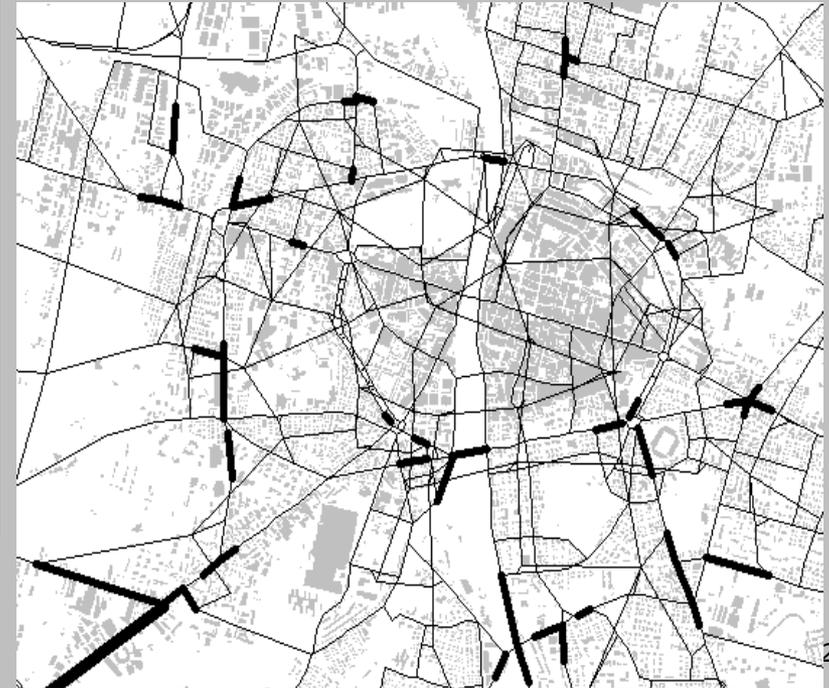
## Sistema di monitoraggio comunale (spire)

### Flussi inverno 2013-2014-2015 – confronto con i dati del 2012

Le singole postazioni di rilievo (corsie in ingresso alle intersezioni stradali) che sono risultate confrontabili tra il 2012 e gli anni successivi sono circa 60. Queste sono collocate principalmente nell'area urbana più prossima al centro di Parma.

**Il confronto effettuato mostra che il traffico urbano, tra il 2015 ed il 2012, si è ridotto dell'1%.**

In 47 casi il traffico è variato tra +/-5% ed in 32 casi è variato in un intervallo del +/- 3% dimostrando che, **dopo la riduzione di circa l'11% registrata tra il 2004 ed il 2012**, i flussi di traffico si sono mediamente assestati.



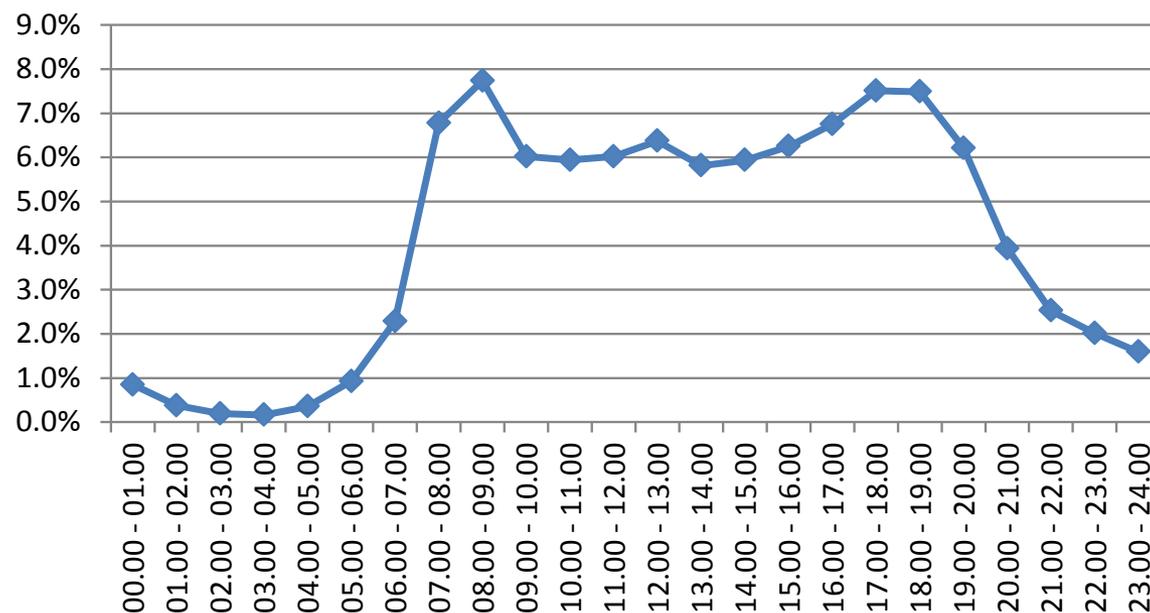
Fonte: elaborazioni TRT su dati Comune di Parma

22

Ora	ora/giorno
00.00 - 01.00	0.8%
01.00 - 02.00	0.4%
02.00 - 03.00	0.2%
03.00 - 04.00	0.2%
04.00 - 05.00	0.4%
05.00 - 06.00	0.9%
06.00 - 07.00	2.3%
07.00 - 08.00	<b>6.8%</b>
08.00 - 09.00	<b>7.7%</b>
09.00 - 10.00	6.0%
10.00 - 11.00	5.9%
11.00 - 12.00	6.0%
12.00 - 13.00	6.4%
13.00 - 14.00	5.8%
14.00 - 15.00	5.9%
15.00 - 16.00	6.2%
16.00 - 17.00	6.8%
17.00 - 18.00	<b>7.5%</b>
18.00 - 19.00	<b>7.5%</b>
19.00 - 20.00	6.2%
20.00 - 21.00	3.9%
21.00 - 22.00	2.5%
22.00 - 23.00	2.0%
23.00 - 24.00	1.6%
<b>giorno</b>	<b>100.0%</b>

## Sistema di monitoraggio comunale (spire) Andamento giornaliero dei flussi di traffico e fattore dell'ora di punta

### Andamento orario dei flussi di traffico



Fonte: elaborazioni TRT su dati Comune di Parma



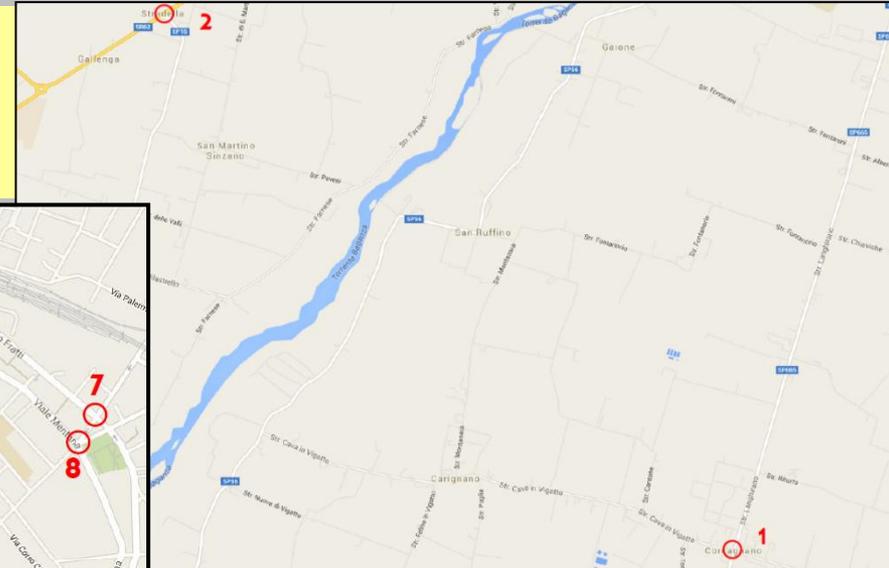
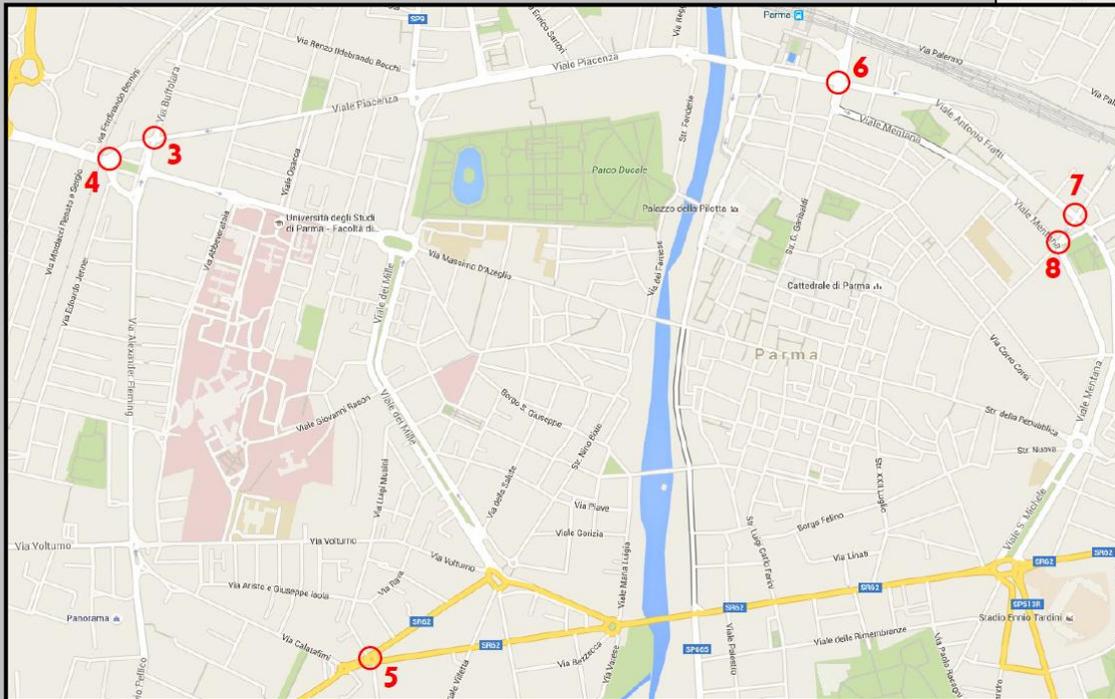


# Aggiornamento della Base dati del traffico



Rilevazioni integrative su alcune intersezioni Rilievo video dei flussi e delle manovre di svolta nelle ore di punta del mattino per un giorno feriale tipo

Sono state rilevate 8 intersezioni **per confronti ed integrazione** con la base dati disponibile dal sistema di monitoraggio comunale



**Primi riscontri:** sulla sezione 3 in viale Piacenza (ore 7-9):  
Dato monitoraggio - 941 veicoli  
Rilievi maggio 2016 - 934 veicoli



## Attività in fase di svolgimento

- **Aggiornamento del grafo stradale con le nuove realizzazioni 2010-2015**
- **Aggiornamento della matrice degli spostamenti OD:**
  - **Movimenti sistematici da matrice ISTAT 2011**
  - **Nuovi dati sulla frequentazione TPL**
  - **Dati di traffico mobilità privata dal sistema di monitoraggio Regionale, Comunale ed integrazione conteggi 2016**
- **Calibrazione dello stato di fatto**
- **Espansione futura della matrice degli spostamenti all'anno orizzonte del PUMS**
- **Sistematizzazione e dimensionamento, in termini di impatto sulla mobilità, degli interventi urbanistici previsti dai Piani vigenti ed in fase di aggiornamento, all'anno orizzonte del PUMS**
- **Aggiornamento dell'offerta di trasporto (reti e servizi) per lo Scenario di Riferimento futuro**

## PUMS: *strumenti di pianificazione*

**Confronto  
con gli strumenti di  
pianificazione locale  
(PUMS-PSC-PAES) e  
regionale (PAIR)**

- PSC – PUMS orientamenti / strategie per la città e disegno del futuro assetto della mobilità
- Impegni assunti nell'ambito del PAES in merito alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti
- Target stabiliti nell'ambito del PAIR 2020
  - -20% flussi veicolari nei centri urbani 2020
  - 20% quota modale bici
  - 100% ZTL (superficie centro storico)
  - 20% zone pedonali (superficie centro storico)



# Sviluppo delle attività (seconda fase)



PARMA PUMS- Cronoprogramma		Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre
<b>2^</b>	<b>Elaborazione Scenari di Piano e valutazione</b>						
	Condivisione delle linee di indirizzo PUMS con la comunità locale (focus group)						
	Costruzione dello Scenario di Riferimento (SR)						
	Interviste dirette strutturate agli Uffici della PA ed alle sue agenzie dedicate alla mobilità						
	Scenario di riferimento e prevalidazione azioni di piano						
	<b>Scenari alternativi di Piano (SAP)</b>						
	Individuazione/selezione degli interventi Scenari alternativi di Piano						
	Condivisione con la struttura tecnica e politica dell'assessorato degli interventi SR e SAP						
	<b>Modello multimodale</b>						
	Rilievi di traffico integrazione e aggiornamento base dati per calibrazione modello multimodale						
	Aggiornamento e Calibrazione modello multimodale						
	Valutazione degli scenari alternativi (tecnica/ambientale/economica)						
<b>3^</b>	<b>Stesura della Proposta di Piano</b>						
	<b>Selezione dello Scenario di Piano da parte dell'Amministrazione</b>						
	<b>Valutazioni tecnica-economica-ambientale a valle della selezione da parte della PA</b>						
	Quantificazione delle risorse di investimento/esercizio dello Scenario di Piano						
	<b>Rapporto ( Bozza Proposta di Piano)</b>						
	Acquisizione osservazioni della Giunta e aggiornamento del documento finale di Proposta di Piano						
	<b>Rapporto ( Proposta di Piano)</b>						
	<b>Condivisione con i decisori pubblici 2016</b>						
	Presentazione in Consiglio Comunale del Quadro conoscitivo e linee di indirizzo PUMS (sintesi 1° Rapporto)	◆					
	Condivisione con Giunta della bozza della Proposta di Piano				◆		
	Condivisione con Consiglio della bozza della Proposta di Piano						◆
<b>4^</b>	<b>ITER di Approvazione adozione PUMS - vedi procedura VAS</b>						
	<b>PUMS Documento Finale - Approvazione in Consiglio Comunale - a valle della procedura di VAS</b>						



1° Workshop tecnico

**Grazie per l'attenzione**

**Angela Chiari**

