



simpla



Relazione di armonizzazione



Comune di Livorno

Comune di	Livorno
Regione	Toscana
Popolazione	158.916
Densità per Km ²	1.526,6
Superficie	104,10 Km ²

Introduzione



Il Comune di Livorno presenta la propria candidatura a beneficiare delle attività del progetto SIMPLA nel maggio 2017, nominando come rappresentante l'assessore alla mobilità e all'ambiente Giuseppe Vece.

Sul versante energia, il Comune di Livorno aderisce al Patto dei Sindaci in data 8 febbraio 2013 ed approva con Delibera di Consiglio Comunale n. 166 di data 07/11/2014 il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile, fissando come riduzione di CO₂ al 2020 un valore pari al 26% in meno rispetto alle emissioni registrate nell'anno 2004 (anno base).

All'inizio della fase di formazione nel giugno 2017, quindi, Livorno ha un PAES del 2014 di cui è in corso il monitoraggio, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 188 di data 31/07/2017.

Nel documento aggiornato del PAES sono stati evidenziati i risultati raggiunti dalle azioni implementate nel corso degli anni, sono state motivate le scelte che hanno portato alla modifica di alcune azioni previste nella prima stesura del documento e sono state aggiunte nuove azioni che si prevede di implementare entro il 2020.

L'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ al 2020 è rimasto invariato al 26% in meno rispetto al valore del 2004 (anno base), nonostante l'Inventario delle Emissioni al 2014 abbia evidenziato un ulteriore calo dei valori di CO₂ emessi sul territorio comunale; la scelta di non variare l'obiettivo di riduzione è dovuta al fatto che si auspica una ripresa dell'economia locale che porterebbe all'aumento dei consumi energetici e, di conseguenza, delle emissioni in atmosfera di gas climalteranti.

Successivamente Livorno aderisce al nuovo Patto dei Sindaci per l'Energia ed il Clima con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 47 di data 14/02/2018.

Sul versante mobilità, il 'Piano strategico ricognitivo delle azioni/interventi di mobilità', adottato con Deliberazione della Giunta n. 297 di data 17/05/2017, è propedeutico alla redazione di un PUMS per cui si prevede l'intervento di consulenti esterni in due fasi successive e separate, rispettivamente la predisposizione del quadro conoscitivo e la redazione del piano. Il Quadro Conoscitivo è stato consegnato in bozza il 14/9/18 e, dopo successive integrazioni di dati, è stato consegnato nella forma definitiva il 5/11/18. Il capitolato tecnico prestazionale di gara per la redazione del PUMS (Determinazione dirigenziale n. 6340/2018) prevede esplicitamente all'art. 4 che il PUMS vanga *'predisposto tenendo conto dell'adesione dell'amministrazione comunale al percorso di armonizzazione tra PAES e PUMS proposta dall'Area Science Park di Trieste e finanziata dal progetto SIMPLA'* ed inoltre all'art. 3 che sia *'coerente con gli altri strumenti di pianificazione dell'Amministrazione Comunale e redatto pertanto in sinergia ed integrazione con il Piano Strutturale ed in allineamento con la redazione del nuovo Piano Operativo del Comune di Livorno'* e *'coordinato con il redigendo PUMS della Provincia di Livorno'*.

Fase 1: Avvio

1.1 Impegno politico

Il Comune di Livorno aderisce alla seconda fase (coaching) delle attività previste dal progetto SIMPLA con Delibera di Giunta n. 732 di data 12/12/2017, rimandando la formazione della squadra a successivo provvedimento del Segretario Generale.

1.2 La squadra

La Determinazione n. 229 di data 05/01/2018 del Segretario Generale costituisce la squadra per seguire il processo di armonizzazione, indicando come coordinatrice la dott.ssa Sabina Borgogni, titolare di P.O. dell'Ufficio Unico Mobilità e come componenti l'ing. Cesare Vallini (staff tecnico mobilità), la dott.ssa Eleonora Commone (Ufficio Unico Mobilità), la dott.ssa Licoris Toncinich (Ufficio Ambiente). A partire dal mese di marzo 2018, la dottoressa Borgogni viene sostituita nel ruolo di coordinatrice dalla dott.ssa Stella Savi.

Fase 2: Pianificazione

2.1 Valutazione iniziale

Insieme ai tecnici del Comune di Livorno è stata predisposta una collezione di norme e strumenti pianificatori sul versante ambiente/energia e sul versante mobilità che fornisce un quadro d'insieme di riferimento completo ed esaustivo, utile come strumento da consultare nel corso dei lavori di armonizzazione e in fase di stesura e/o aggiornamento degli strumenti di piano comunali.

Livello nazionale:

- Legge 10/91 "Norme per l'attuazione del Piano Energetico Nazionale in materia di uso razionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia"

- D.P.R. 412/93 "Regolamento recante norme per la progettazione, l'installazione, l'esercizio e la manutenzione degli impianti termici degli edifici ai fini del contenimento dei consumi di energia, in attuazione dell'articolo 4/IV della Legge 9 gennaio 1991, n. 10"
- "Decreti gemelli" D.M. 20 luglio 2004
- D.Lgs. 192/2005 di attuazione della Direttiva 2002/91/CE, poi integrato dal D.Lgs. 311/2006 e dalla L. 90/2013
- D.P.R. 59/2009, attuazione del D.Lgs. 192/2005
- D.M. 26/06/2009 "Linee Guida Nazionali per la certificazione energetica degli edifici"
- D.Lgs. 28/2011, recepimento della Direttiva 2009/28/CE "Promozione dell'uso di energia da fonti rinnovabili"
- D.M. 28 Dicembre 2012, "Conto termico"
- Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico 28 dicembre 2012, "Determinazione degli obiettivi quantitativi nazionali di risparmio energetico che devono essere perseguiti dalle imprese di distribuzione dell'energia elettrica e il gas per gli anni dal 2013 al 2016 e per il potenziamento del meccanismo dei certificati bianchi"
- D.Lgs. 102/2014, recepimento della Direttiva Europea 2012/27/UE, successivamente integrato dal D.Lgs. n. 141 del 18 Luglio 2016
- Circolare 18 Dicembre 2014 del Ministero dello Sviluppo Economico
- Decreto interministeriale 26 giugno 2015 "Applicazione delle metodologie di calcolo delle prestazioni energetiche e definizione delle prescrizioni e dei requisiti minimi degli edifici"
- Decreto interministeriale 26 giugno 2015, "Adeguamento del decreto del Ministro dello sviluppo economico, 26 giugno 2009 – Linee guida nazionali per la certificazione energetica degli edifici"
- Conto termico 2.0, DM 16 febbraio 2016 "Aggiornamento della disciplina per l'incentivazione di interventi di piccole dimensioni per l'incremento dell'efficienza energetica e per la produzione di energia termica da fonti rinnovabili"
- D.M. 11 gennaio 2017, "Determinazione degli obiettivi quantitativi nazionali di risparmio energetico che devono essere perseguiti dalle imprese di distribuzione dell'energia elettrica e il gas per gli anni dal 2017 al 2020 e per l'approvazione delle nuove Linee Guida per la preparazione, l'esecuzione e la valutazione dei progetti di efficienza energetica"
- Decreto del Ministero dell'Ambiente D.M. 27 settembre 2017 "Criteri Ambientali Minimi per l'acquisizione di sorgenti luminose per illuminazione pubblica, l'acquisizione di apparecchi per illuminazione pubblica, l'affidamento del servizio di progettazione di impianti per illuminazione pubblica"
- D.M. n. 186 del Ministero dell'Ambiente, "Regolamento recante la disciplina dei requisiti, delle procedure e delle competenze per il rilascio di una certificazione dei [generatori di calore alimentati a biomasse](#) combustibili solide"
- Legge Finanziaria 2018 (Legge 27 dicembre 2017, n. 205)
- D.M. 11 dicembre 2017, SEN (Strategia Energetica Nazionale)
- D. M. dello Sviluppo Economico 2 marzo 2018, "Promozione dell'uso del biometano e degli altri biocarburanti avanzati nel settore dei trasporti"

- D.M. Ambiente 29 marzo 2018, "Riconoscimento agli impianti geotermici dei premi e delle tariffe premio"
- D.M. Ambiente 28 marzo 2018, "Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di illuminazione pubblica"
- Direttiva 2018/844/UE, che modifica la [Direttiva 2010/31/UE](#)

Livello regionale:

- L.R.T. 18 maggio 1998, n. 25 e smi. Norme per la gestione dei rifiuti e la bonifica dei siti inquinati.
- L.R.T. 1 dicembre 1998, n. 89 e smi. Norme in materia di inquinamento acustico.
- L.R.T. 13 agosto 1998, n. 63 e smi. Norme in materia di zone a rischio di episodi di inquinamento atmosferico e modifiche alla LR 5 maggio 1994, n. 33.
- LRT 10 novembre 2014, n. 65 "Norme per il governo del territorio" – link <http://raccoltanormativa.consiglio.regione.toscana.it/articolo?urndoc=urn:nir:regione.toscana:legge:2014-11-10;65>
- Regolamenti di attuazione:
 - 1) Regolamento - n. 58/R - Verifiche nelle zone a bassa sismicità;
 - 2) Regolamento - n. 36/R - Attività di vigilanza e verifica delle costruzioni in zona sismica;
 - 3) Regolamento - n. 53/R - Indagini geologiche.
- Valutazione Ambientale Strategica (VAS)
- Legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 e smi - "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)" - link <http://www.regione.toscana.it/valutazione-ambientale-strategica>
- Pianificazione – Programmazione Regionale
- PIT: Piano di indirizzo Territoriale della Regione Toscana con valenza di Piano paesaggistico – link <http://www.regione.toscana.it/-/piano-di-indirizzo-territoriale-con-valenza-di-piano-paesaggistico>
- Attualmente in revisione per la parte con valenza di piano paesaggistico
- Il PIT costituisce il fondamento della attività pianificatoria degli enti locali i cui atti di programmazione e di governo del territorio debbono conformarsi. In particolare, per quanto di interesse specifico l'elaborato 18 attiene al territorio della Maremma Grossetana che include anche il comune di Grosseto. Il Piano, attraverso una lettura "strutturale" del territorio, ne individua le "invarianti" che costituiscono i beni comuni irrinunciabili, la cui persistenza, nel tempo, deve essere tutelata, permettendo esclusivamente interventi che non ne alterino le caratteristiche, a salvaguardia della loro conservazione e fruibilità anche per le generazioni future.
- PAER: Piano Ambientale ed Energetico – DCRT n. 10 del 11/02/2015 (BURT 10 del 6 marzo 2015 – link <http://www.regione.toscana.it/-/piano-ambientale-ed-energetico>
- Strumento per la programmazione ambientale ed energetica che si prefigge i seguenti obiettivi:

- a) Contrasto ai cambiamenti climatici e promuovere l'efficienza energetica e le energie rinnovabili;
- b) Tutela e valorizzare le risorse territoriali, la natura e la biodiversità;
- c) Promozione della integrazione tra ambiente, salute e qualità della vita;
- d) Promozione di un uso sostenibile delle risorse naturali.

- PRQA: Piano Regionale per la qualità dell'aria (attualmente in itinere procedura di VAS) – link <http://www.regione.toscana.it/-/piano-regionale-per-la-qualita-dell-aria>
- DCRT n. 72 del 18 luglio 2018 – Adozione del PRQA

Atto di governo del territorio che muove dal Programma Regionale di sviluppo 2016-2020, in coerenza con il PAER. L'obiettivo verso il quale si tende, è la riduzione di tutte le emissioni in atmosfera in correlazione ai superamenti rilevati attraverso interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni di materiale particolato fine PM 10 (componente primaria e precursori) e di ossidi di azoto, che costituiscono elementi di parziale criticità per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria imposti dall'Unione Europea con la Direttiva 2008/50/CE e dal D.Lgs. 155/2010. L'obiettivo del Piano si concretizza attraverso l'adozione delle misure necessarie finalizzate a garantire il mantenimento della qualità dell'aria, laddove è buona, migliorandola negli altri casi.

Il PRQA costituisce quadro conoscitivo in materia di emissioni di sostanze climalteranti e, in accordo con il PAER, si prefigge di mitigare gli effetti negativi riducendo l'immissione di sostanze inquinanti nell'aria.

Il raggiungimento dell'obiettivo di Piano presuppone una elevata integrazione con la pianificazione in materia di energia, nel settore dei trasporti, delle attività produttive, agricole e complessivamente con la pianificazione territoriale.

- PRB: Piano regionale di gestione dei rifiuti e bonifica dei siti inquinati (PRB) - link <http://www.regione.toscana.it/-/rifiuti-e-bonifica-dei-siti-il-piano-regionale>
- DCRT 18 novembre 2014, n. 94
- Aggiornamento DCRT 26 luglio 2017, n. 55

Strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di prevenzione, riciclo, recupero e smaltimento dei rifiuti (obiettivo end of waste), nonché di gestione dei siti inquinati da bonificare. In ordine a quest'ultimo aspetto si segnala la banca dati Sira/SISBON, istituita ex DGRT 15 marzo 2010, n. 301: "L.R. 25/1998 - Art. 5 - Comma 1 (Lett. E bis) - Linee guida e indirizzi operativi in materia di bonifica di siti inquinati", attraverso la quale sono stati censiti e georeferenziati tutti i siti contaminati ricadenti all'interno del territorio regionale, permettendo l'aggiornamento sia della parte procedimentale che cartografica.

Livello locale:

- Piano Strutturale del Comune di Livorno
- DUP – Documento Unico di Programmazione 2018-2020
- PAC Piano di azione per la qualità dell'aria – Deliberazione di Giunta n. 319/2016;
- Piano comunale per la ricarica elettrica – Deliberazione di Giunta n. 461/2018;
- Bike sharing a flusso libero: indirizzi agli uffici per l'avvio del servizio – Deliberazione di Giunta 3/2018.

2.2 Coinvolgimento partner e stakeholder

Il capitolato per la redazione del PUMS prevede espressamente che l’Affidatario debba elaborare e attuare l’attività di partecipazione, individuando i soggetti da coinvolgere nelle diverse fasi di attività, definendo gli ambiti e le modalità di partecipazione. L’elaborazione del progetto di partecipazione sarà da realizzarsi in conformità a quanto previsto dalle Linee Guida ELTIS che accompagneranno il PUMS in tutte le sue fasi. Le linee guida già prevedono l’integrazione e l’allineamento con gli strumenti pianificatori e normativi di livello locale e sovra-locale, tuttavia ai fini dell’armonizzazione con il PAES, questa specifica è espressamente prevista all’interno dei requisiti del capitolato tecnico per la redazione del PUMS.

2.3 Piano di lavoro

Il metodo di organizzazione dei lavori per le amministrazioni italiane segue i passi previsti dalle linee guida ed in particolare le cinque fasi descritte dal ‘Rapporto di armonizzazione’ e dal ‘Questionario di autovalutazione’, garantendone un’adeguata personalizzazione sulla base delle specifiche condizioni di partenza e, al contempo, un costante scambio di informazioni e risultati ottenuti a livello nazionale tra tutte le città aderenti e a livello regionale tra i membri dei quattro raggruppamenti. Il Comune di Livorno fa parte del raggruppamento ‘Regione Toscana’.

La prima riunione del raggruppamento ‘Regione Toscana’ si tiene a Firenze in data 31/01/2018 (si veda foglio presenze allegato). Partecipano decisori politici ed esperti tecnici del Comune di Livorno e Prato (Grosseto parteciperà, invece, ad una serie di riunioni dedicate). La riunione, che completa i lavori preparatori seguiti al corso di formazione, è l’occasione per descrivere i dettagli della metodologia di intervento, fare il punto sugli sviluppi intercorsi e pianificare i passi successivi. I successivi contatti avvengono per email o telefono.

Insieme al Comune di Livorno si è deciso di lavorare sui seguenti documenti:

- Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile (PAES), approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 159 del 5/11/2014 e modificata con deliberazione consiliare n.166 del 7/11/2014;
- Aggiornamento e monitoraggio del Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n.188 del 31/07/2017;
- Piano di Azione Comunale per la Qualità dell’Aria (PAC), il cui aggiornamento è stato approvato con Deliberazione della Giunta Comunale n.319 del 28/06/2016;
- Piano Strategico-Ricognitivo delle azioni/interventi di Mobilità sostenibile approvato con deliberazione della Giunta Comunale n.319 del 28/06/2016 e adottato con Deliberazione della Giunta Comunale n.297 del 17/05/2017
- Quadro Conoscitivo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Livorno approvato con Deliberazione della Giunta Comunale n.988 del 19/12/2018.

La riunione in presenza di Livorno del 25/07/2018 (si veda foglio presenze allegato) è l’occasione per fare il punto e rilanciare le attività. Nel periodo settembre 2018 - gennaio 2019, sono state effettuate riunioni telefoniche con il Comune di Livorno al fine di condividere il processo di comparazione delle strategie, dei dati e delle azioni dei piani in oggetto. Di seguito l’elenco delle date, i temi trattati e le principali conclusioni. Si rimanda ai verbali delle riunioni in allegato per ulteriori informazioni di dettaglio.

- 8/10/2018 – piano di lavoro
- 4/12/2018 – piano di lavoro, dataset
- 10/12/2018 – analisi delle azioni e delle strategie

- 18/12/2018 – analisi delle azioni
- 14/01/2018 – analisi delle azioni

Fase 3: Attuazione

3.1 Armonizzazione della visione

La visione strategica alla base della revisione dei documenti di piano e della documentazione propedeutica alla redazione del PUMS in corso, trova i suoi fondamenti nel DUP – Documento Unico di Programmazione 2018-2020¹ che guida e orienta il mandato dell'attuale amministrazione ed esprime la visione della città che gli interventi della macchina comunale nel suo complesso intendono raggiungere.

Di seguito una sintesi degli obiettivi strategici:

Promuovere la mobilità sostenibile: Elaborare, con un percorso partecipato, secondo le linee guida UE, e secondo le linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (individuate con il Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell'art. 3, comma 7, del D.Lgs n. 257 del 16.Dicembre 2017), del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile -PUMS- e contestuale revisione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) approvato con Delibera C.C. n. 53 del 21/3/2000.

Ridurre i problemi creati dall'uso dell'auto e migliorare la qualità e sicurezza stradale : Realizzazione di interventi che prevedono la riduzione e moderazione del traffico privato - zone 30 - sviluppo ztl e arre pedonali - sicurezza e protezione dei percorsi ciclo/pedonali - Azioni volte al miglioramento dell'accessibilità in particolare per le persone in situazioni di disabilità temporanea o permanente; 2. Azioni di sensibilizzazione e progetti -anche con risorse UE, nazionali e regionali -sui temi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile;

Ottimizzazione del trasporto pubblico locale: 1. Sostegno all'utilizzo del mezzo pubblico – iniziative di sostegno all'uso del mezzo pubblico in particolare a favore di disoccupati, pensionati, soggetti a basso reddito, persone in situazione di disabilità e studenti 2. Capillarità del servizio-monitoraggio della rete del tpl sulla base delle analisi dei flussi e dei bisogni dei cittadini, miglioramento della copertura del servizio negli orari e per le zone più frequentate per fornire ai cittadini alternative valide ai mezzi privati 3. Puntualità e velocità del servizio - Attuazione progetti per potenziamento e controllo delle corsie preferenziali; 4. Piano delle fermate.

Potenziare e migliorare i percorsi ciclabili - Promuovere e incentivare l'uso della bicicletta – Promuovere l'uso di mezzi ecologici: 1. Piano della mobilità ciclabile e revisione della rete delle piste ciclabili urbane 2. Applicazioni e progetti innovativi per il monitoraggio della mobilità ciclabile 3. Iniziative, eventi e progetti per promuovere l'uso della bicicletta e incentivare all'uso della bici per i percorsi casa-lavoro e casa-scuola 4. Promuovere e incentivare l'uso dei mezzi elettrici e sviluppare infrastrutture per la ricarica elettrica (Piano della mobilità elettrica). 5. Realizzazione di ciclostazioni e ciclo parcheggi nelle zone ZTL e ZSC.

¹<http://www.comune.livorno.it/uploads/DUPfebbraioEmendatoConsiglio2.pdf>

Interventi e progetti sull'uso efficiente delle risorse

Incremento performance ambientali per il benessere della città e per lo sviluppo delle politiche energetiche da fonti rinnovabili attraverso attività di governance su modelli europei: Implementazione delle attività volte a migliorare le condizioni di confort ambientale e di vivibilità della città. Miglioramento della qualità dell'aria, 2016/2019, Diminuzione di emissioni CO2 secondo le previsioni del PAES, 2016/2019, percentuale di riduzione CO2.

3.2 Condivisione dei dati

Il processo di armonizzazione per il Comune di Livorno è stato condotto prendendo in esame i seguenti documenti:

- PAES (2014) e successivi monitoraggi e aggiornamenti;
- Piano d'azione comunale per la qualità dell'aria;
- Piano strategico ricognitivo delle azioni ed interventi di mobilità sostenibile;
- Piano comunale per la ricarica di veicoli elettrici;
- Analisi cartografica della rete di piste ciclabili comunali;
- Quadro conoscitivo per la redazione del PUMS
- Capitolato di gara per l'affidamento della redazione del PUMS;
- Tutti gli atti formali dell'Amministrazione relativi alla summenzionata documentazione ed al processo di armonizzazione coordinato dal progetto SIMPLA.

Sulla base delle risultanze del processo di analisi e comparazione dei suddetti documenti e delle relative basi di dati, il Comune di Livorno ha deciso di dotarsi in prima battuta di un sistema di condivisione dati basato su una serie di cartelle condivise sul server comunale, organizzate secondo le seguenti categorie e sotto-categorie:

- Dati generali (dati demografici, volumi edificati, densità abitativa, imprese e dinamiche occupazionali, tasso di occupazione, superficie comunale, etc.)
- Dati sulla mobilità privata (parco veicolare, spostamenti sistematici, ripartizione modale, etc.)
- Dati su trasporto pubblico (consistenza flotte, classificazione veicoli, passeggeri trasportati, etc.)
- Dati relativi alla mobilità sostenibile (numero colonnine di ricarica elettrica, quantità biocombustibili venduta, lunghezza piste ciclabili, estensione zone 30, etc.)

È in corso lo studio di una possibile integrazione delle basi di dati così raccolte ed elaborate all'interno del SIT (Sistema Informativo Territoriale) gestito dall'Amministrazione. Nel medio periodo si potranno vedere i risultati del processo in termini di produzione di un banca dati condivisa e costantemente aggiornata, funzionale all'elaborazione ed al monitoraggio dei piani strategici comunali ed alla formulazione delle politiche e delle scelte operative per la comunità livornese.

3.3 Basi di dati e metodi di raccolta di dati comuni per IBE/IME e analisi di contesto

I dati sono stati raggruppati nelle seguenti categorie:

- Dati generali (dati demografici, volumi edificati, densità abitativa, imprese e dinamiche occupazionali, tasso di occupazione, superficie comunale, etc.)
- Dati sulla mobilità privata (parco veicolare, spostamenti sistematici, ripartizione modale, etc.)
- Dati sul trasporto pubblico (consistenza flotte, classificazione veicoli, passeggeri trasportati, etc.)
- Consumi e emissioni
- Dati relativi alla mobilità sostenibile (numero colonnine di ricarica elettrica, quantità biocombustibili venduta, lunghezza piste ciclabili, estensione zone 30, etc.)
- Dati generali non compresi nelle precedenti categorie di interesse per l'amministrazione beneficiaria anche per motivi non strettamente legati all'armonizzazione, come ad esempio monitoraggi futuri, aggiunta di nuove azioni, passaggio al PAESC, etc.

Le voci riportate in tabella sono circa 500, per ognuna sono stati riportati i seguenti dati: Valore, Anno di riferimento, Pagina, Sotto documento contenente il dato (solo per il PUMS), Fonte del dato, Eventuali Note. Nei pochi casi in cui non è stato possibile riportare il dato per intero nel campo "Valore", perché espresso in forma complessa, è presente un rimando al piano.

I dati del PAES

I dati presenti nel PAES si riferiscono per la maggior parte all'anno di redazione del PAES stesso e pertanto al 2014. Il monitoraggio tiene conto dei dati disponibili al 2014 per redigere l'Inventario delle Emissioni di CO₂ al 2014 e di tutte le iniziative e progetti parzialmente e completamente realizzati fino a dicembre 2016 dai soggetti pubblici e privati che erano stati coinvolti nella elaborazione originaria del PAES e che hanno permesso di monitorare lo stato di attuazione delle azioni e dei risultati conseguiti.

Il PAES prevede azioni a breve e a medio-lungo termine (fino al 2020).

I dati dei documenti preliminari al PUMS

Il quadro conoscitivo predisposto dal Comune di Livorno è stato approvato a dicembre 2018, contiene pertanto un aggiornamento significativo sulla situazione comunale e contiene numerose informazioni aggiornate che potrebbero dimostrarsi utili al fine dell'aggiornamento del PAES.

3.4 Armonizzazione degli anni di monitoraggio e delle procedure di monitoraggio e aggiornamento delle azioni

Il Comune di Livorno si appresta a completare e approvare il proprio PUMS che nella sua redazione terrà conto in maniera significativa della metodologia e delle risultanze del percorso di armonizzazione svolto nell'ambito di SIMPLA. Il PAES, il cui ultimo monitoraggio risale all'estate 2017, si evolverà in PAESC secondo la linea tracciata dalla firma del nuovo Patto dei Sindaci per l'Energia e il Clima del febbraio 2018. In questo contesto di introduzione di nuovi strumenti pianificatori contestuale all'aggiornamento e alla crescita di quelli esistenti, è essenziale tener conto delle opportunità offerte dall'allineamento dei piani, un'armonia che va mantenuta anche attraverso l'allineamento delle scadenze di monitoraggio, occasione per sfruttare sinergie ed economia di scala.

Pare particolarmente utile fare riferimento alle scadenze previste dall'Ufficio del Patto dei Sindaci, che richiede un monitoraggio del PAES/PAESC ogni 2 anni e la predisposizione di un Inventario di Monitoraggio delle Emissioni almeno ogni 4 anni. Parallelamente, ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 il PUMS - predisposto su un orizzonte temporale decennale - è aggiornato con cadenza almeno quinquennale. Tuttavia i soggetti destinatari delle linee guida sono chiamati a predisporre un monitoraggio biennale volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive, al fine di sottoporre il piano a costante verifica. L'allineamento dei periodi e delle scadenze di monitoraggio appare pertanto un'opzione praticabile e in linea con le prescrizioni.

La seguente dicitura è riportata all'interno della revisione del PAES ed indicata per la redazione del PUMS: 'L'Amministrazione prenderà le misure necessarie a fare in modo che i periodi di monitoraggio e le relative scadenze del presente piano coincidano con quelli definiti per il PUMS/PAES. In caso di deroghe e proroghe rispetto alle scadenze concordate con l'Ufficio del Patto dei Sindaci per il monitoraggio del PAES/PAESC, gli stessi slittamenti verranno applicati per il monitoraggio del PUMS, concordando le operazioni, se del caso, con le competenti strutture ministeriali.'

3.5 Armonizzazione delle azioni

Analisi comparata delle linee strategiche

Le strategie del PAES

L'obiettivo del PAES del Comune di Livorno è ridurre le emissioni di CO₂ al 2020 almeno del 26% rispetto al valore del 2004. Il Piano, nell'individuare il suddetto obiettivo, tiene anche conto dei potenziali effetti derivanti dalla pianificazione urbanistica del Comune di Livorno per il periodo compreso tra il 2014 ed il 2020. Tali previsioni riguardano principalmente le nuove costruzioni, la mobilità ed il nuovo assetto commerciale e produttivo della città. La stima delle emissioni si basa, inoltre, su standard qualitativi per il consumo energetico degli edifici e di sostenibilità migliori rispetto a quelli attuali, anche rispetto alle previsioni di legge, e che il piano propone di implementare attraverso un processo di revisione del regolamento edilizio.

Il PAES riprende e riorganizza gli interventi che l'Amministrazione Comunale ha programmato nei settori della mobilità, del riscaldamento, del risparmio energetico e dell'informazione ai cittadini attraverso il Piano di Azione Comunale per la Qualità dell'Aria (PAC). L'obiettivo delle misure sopra indicate è il risanamento, il miglioramento ed il mantenimento della qualità dell'aria ambiente, e quindi la riduzione dei rischi sanitari derivanti dalle esposizioni agli inquinanti, con conseguenti ricadute positive anche nel settore dei cambiamenti climatici.

Le strategie del PUMS

L'Amministrazione Comunale di Livorno ha previsto nelle proprie Linee programmatiche di governo 2014-2019 -approvate con deliberazione del Consiglio Comunale n. 108 del 9 settembre 2014- l'elaborazione, con un percorso partecipato, secondo le linee guida UE, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile -PUMS- e contestuale revisione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) approvato con Delibera C.C. n. 53 del 21/3/2000. Tale elaborazione costituisce dunque un obiettivo strategico.

Nel dettaglio questi gli obiettivi -generali e specifici- individuati dalle Linee Programmatiche di governo:

Obiettivo Generale: contribuire allo sviluppo della mobilità sostenibile in città riducendo al minimo l'impatto ambientale del trasporto, nel rispetto dell'approccio partecipativo che comprende l'interazione e lo scambio di idee e approcci pratici tra consiglieri, gruppi di lavoro e cittadini.

Obiettivi Specifici:

1. Promuovere la mobilità sostenibile
2. Ridurre i problemi creati dal traffico e migliorare la qualità e la sicurezza stradale
3. Aggiornare il piano urbano del traffico e il piano generale del traffico urbano e sviluppare un piano per la mobilità sostenibile secondo metodologie partecipate
4. Promuovere e sviluppare il trasporto pubblico locale
5. Potenziare i percorsi ciclabili – promuovere e incentivare l’uso della bicicletta.

Il piano strategico-ricognitivo delle azioni/interventi di mobilità sostenibile sottolinea inoltre che, sulla base del PUMS potranno essere ulteriormente promossi gli altri obiettivi specifici individuati nel DUP: il trasporto pubblico locale, la co-modalità, i percorsi ciclabili, la sicurezza stradale, il potenziamento delle infrastrutture e degli interventi di riduzione e moderazione del traffico privato (zone ‘30’, ztl e aree pedonali ecc.) a favore degli utenti deboli della strada; la promozione e incentivazione all’uso dei mezzi elettrici e lo sviluppo di infrastrutture per la ricarica elettrica (Piano della mobilità elettrica), lo sviluppo di servizi e infrastrutture per una mobilità alternativa come il car sharing elettrico e il bike sharing.

Analisi Comparata

Il PAES dà la possibilità di elaborare una strategia di lungo periodo, che va anche oltre il 2020, individuando le strutture responsabili della concretizzazione degli interventi per la riduzione delle emissioni di CO₂ (ed indirettamente anche delle emissioni delle sostanze inquinanti). Nel tempo, attraverso l’implementazione continua del Piano, la strategia ambientale del Comune si arricchirà di contenuti e progetti, contaminandosi con aspetti come l’adattamento, la mobilità sostenibile (PUMS) e la resilienza ai cambiamenti climatici e l’innovazione delle “smart cities”, connotandosi come un vero e proprio “Piano Clima” strategico del territorio, estendendo l’iniziativa del Patto dei Sindaci proprio all’adattamento ai cambiamenti climatici.

La **sostenibilità ambientale** è obiettivo centrale della politica del Comune che ha deciso di mettere in campo azioni e progetti, anche innovativi, finalizzati a disegnare da un lato un **ambiente sostenibile che promuove ed incentiva il risparmio delle risorse** e, dall’altro, una **città che valorizza l’accessibilità e la fruibilità degli spazi pubblici**.

L’accessibilità della città e l’esistenza di un sistema di mobilità urbana equo moderno e razionale incidono poi, in maniera più o meno diretta, sull’economia delle famiglie e delle imprese, sulla qualità della vita urbana, sul valore ambientale e la salute dei cittadini, sull’attitudine a promuovere condizioni di inclusione e protezione delle categorie più deboli, sulla capacità innovativa, sull’attrattività della città e l’idoneità della stessa a favorire condizioni stabili e durature di sviluppo e di competitività.

Analisi critica e comparata delle azioni

Attraverso l’analisi critica e comparata delle azioni si è voluto determinare il grado di allineamento delle azioni stesse, contenute negli strumenti pianificatori vigenti per il Comune di Livorno e che abbiano come tema la mobilità cittadina.

Le azioni del PAES

Il PAES prevede azioni a breve e a medio - lungo termine (fino al 2020):
Gli assi di intervento previsti dal PAES sono i seguenti:

- A. efficienza energetica nel settore civile (pianificazione urbanistica, edifici pubblici e privati, pubblica illuminazione)
- B. mobilità sostenibile
- C. sostenibilità del turismo e delle attività produttive
- D. produzione di energia da fonti rinnovabili
- E. uso razionale delle risorse (rifiuti e raccolta differenziata, risorse idriche) F. educazione ambientale ed informazione ai cittadini

Le azioni del PUMS

L'obiettivo primario di migliorare la qualità della vita della città attraverso la mobilità si articola attraverso 7 concrete azioni attuative; tali azioni strategiche operative si integrano tra di loro secondo un disegno globale di mobilità sostenibile.

Esse consistono in:

1. Nuova rete di Trasporto pubblico locale
2. Potenziamento della Mobilità Ciclabile (percorsi, ciclostazioni, bike sharing)
3. Introduzione del Car sharing
4. Piano della Mobilità elettrica
5. Interventi di Pedonalizzazione
6. Disciplina della sosta e della mobilità privata e logistica
7. Intermodalità ed interconnessione

Analisi comparata

L'analisi comparata è stata effettuata in relazione alle azioni di mobilità presenti nei documenti a disposizione e viene riportata in ordine secondo gli assi strategici dichiarati nel Piano strategico-ricognitivo delle azioni di mobilità sostenibile.

Dall'analisi delle azioni dei documenti risultano coerenti gli obiettivi di riduzione delle emissioni e di condivisione di una cultura diffusa che sostenga una mobilità sostenibile e di miglioramento della qualità della vita urbana di Livorno.

La criticità nella comparazione delle azioni tra i due piani potrebbe riguardare l'arco temporale per la realizzazione delle azioni, poiché lo scenario futuro del PAES si ferma al 2020. Tuttavia si trovano numerosi spunti di interconnessione che potrebbero però essere più fortemente rimarcati.

Lo scenario di progetto con le azioni a breve e medio termine del PUMS potrebbe generare invece nuove azioni per il PAES, anche nell'ottica di una sua evoluzione in PAESC.

1. Nuova rete di trasporto pubblico locale

Il PAES nella sua programmazione a lungo termine aveva previsto la necessità dell'ottimizzazione e miglioramento del servizio di TPL al fine di svilupparne il servizio mediante un aumento dell'offerta di corse e migliorando gli standard qualitativi. Si prevedevano corsie preferenziali ed una maggiore copertura del servizio nel territorio comunale. L'obiettivo era di sviluppare l'utilizzo dei mezzi pubblici in modo da raddoppiare al 2020 il numero di passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico rispetto al livello del 2012.

Con il monitoraggio del PAES si prevedeva inoltre la realizzazione di corsie protette per il trasporto pubblico locale.

Il PAES con l'azione "tariffe agevolate per nuovi abbonati al TPL" prevedeva la promozione del servizio di TPL per rendere conveniente all'utente l'utilizzo del mezzo pubblico rispetto al mezzo

privato. L'intervento prevedeva la definizione di politiche tariffarie agevolate consistenti in abbonamenti agevolati oppure biglietti a prezzo ridotto comprendenti campagne promozionali da realizzazione almeno ogni anno in favore di chi effettua spostamenti con maggior impatto sulla qualità dell'aria (spostamenti mattutini casa-lavoro e casa-scuola). Per i lavoratori e gli studenti era previsto l'introduzione di uno sconto ulteriore per una quota da definire. L'azione era stata realizzata in passata e con il PAES ci si proponeva la riproposta della stessa rendendola duratura nel tempo.

Alla luce di quanto esplicitato nel Piano Strategico Ricognitivo, potrebbe rendersi necessario l'aggiornamento dell'azione "Ottimizzazione e miglioramento del servizio di TPL".

Si precisa anche che con delibera n.158 del 24/03/2017 è stata approvata la nuova rete urbana della Città che è entrata in vigore il 2 maggio 2017.

Il servizio si sviluppa su 20 linee: 2 LAM, 12 Linee tradizionali, 2 linee Notturme, 1 linea scolastica e 3 linee con taxi (2 a chiamata ed 1 ad orari fissi).

Inoltre la maggiore innovazione del progetto è rappresentato dall'istituzione di due Linee portanti ad Alta Mobilità (LAM), con l'obiettivo di assicurare un collegamento ad alta frequenza tra Stazione ferroviaria, centro città e zone residenziali ad alta densità abitativa, allo scopo di offrire una valida alternativa all'utilizzo dell'auto; quest'ultima azione è stata supportata da un'attenta campagna informativa e promozionale, è stata inoltre accompagnata da un rinnovo grafico al fine di ottenere la sua immediata riconoscibilità.

L'efficacia di questo asse portante della nuova rete e dell'intero trasporto pubblico Urbano presuppone che i tempi di percorrenza siano garantiti avendo luogo in corsia preferenziale nell'attraversamento del centro e che pertanto la rete necessita di interventi infrastrutturali che riescano a garantire la regolarità del servizio necessitando pertanto la presenza di corsie libere, tempi certi e velocità commerciale elevate:

- Creazione di nuove corsie preferenziali
- Protezione delle corsie con cordoli
- Sistema di sanzionatori automatici sulle corsie preferenziali
- Impianti semaforici con precedenza ai bus in transito.

Le suddette azioni potrebbero essere integrate inoltre nell'ambito dell'intervento di maggior innovazione della ristrutturazione del TPL, ovvero l'istituzione di due Linee portanti ad Alta Mobilità: esso prevede una promozione del servizio impostata sulla sua riconoscibilità, ottenuta attraverso l'utilizzo di mezzi dedicati alle specifiche LAM (Blu e Rossa) con livrea riconoscibile e ben identificabile. Oltre a ciò tutte le fermate e le pensiline sono state rinnovate graficamente per rendere riconoscibile il nuovo servizio. In secondo luogo è stata fatta una campagna informativa con la predisposizione per la prima settimana di 7 info point di assistenza agli utenti ed una consegna capillare dei depliant illustranti il nuovo servizio. Infine per promuovere il servizio è stata prevista una particolare agevolazione tariffaria "il biglietto vale un giorno", attraverso la quale la validità biglietto ordinario valido 75 minuti è stata estesa all'intera giornata.

Tale campagna informativa/promozionale potrebbe essere parte integrante della presente azione.

2. *Potenziamento della Mobilità Ciclabile (percorsi, ciclostazioni, bike sharing)*

La rete ciclabile si sviluppa, similmente a quanto avviene per il TPL, su due assi fondamentali, Nord Centro Città-Sud e Stazione-Centro-Porto. Entrambi gli assi rientrano nel percorso della Ciclopista Tirrenica e viene dichiarata nel Piano Strategico-ricognitivo delle azioni di mobilità sostenibile che è assolutamente prioritario per l'amministrazione portarli a compimento con la realizzazione dei tratti mancanti ed il miglioramento di quelli esistenti.

L'asse stazione-porto è completato al 90% ed è stata finanziata la realizzazione del tratto mancante

(via de Lardarel).

Non si rilevano difformità tra i piani. Entrambi infatti prevedono nello specifico il completamento delle piste ciclabili attraverso il progetto “Ciclopista Tirrenica”, la realizzazione di una ciclostazione diffusa (cicloposteggi) e la realizzazione di 2 ciclostazioni (presso la stazione ferroviaria ed il polo scolastico di via galilei).

Sono inoltre previste azioni di realizzazione di un sistema di bike sharing. Il sistema di Bike sharing del Comune di Livorno è denominato Bicincittà e nasce dalla volontà di fornire una risposta alle sempre più frequenti domande di mobilità alternativa sostenibile. Bicincittà vuole essere da un parte un servizio pubblico che rappresenti una seria alternativa al proprio mezzo di trasporto privato a motore e dall'altra uno strumento di pianificazione strategica in termini di mobilità.

Dal mese di giugno 2018 Tirrenica Mobilità ha implementato nella città di Livorno il nuovo servizio di bike sharing. Sono state poste in opera sette postazioni per un totale di 54 colonne, con un numero di biciclette per il 2018 pari a 30.

La mobilità ciclabile, in una città come Livorno con un centro città poco esteso e completamente pianeggiante e con un clima mite per gran parte dell'anno, rappresenta per l'amministrazione comunale il secondo asse sul quale sviluppare una mobilità sostenibile.

3. Introduzione del car sharing

La progettualità dell'azione del car sharing nei modi e nelle finalità vengono condivisi in entrambi i piani.

Il PAES nell'ambito dell'azione a lungo termine denominata “Costituzione di un sistema di car-sharing elettrico” prevede la Realizzazione di un sistema di car-sharing elettrico per favorire l'utilizzo di auto “condivise” tra più utenti.

Al momento del monitoraggio del PAES l'azione non era ancora avviata e per la concretizzazione dell'azione il Comune aveva allo studio la realizzazione di un avviso a manifestare interesse per l'individuazione di un soggetto privato in grado di implementare entro il 2019 il servizio con auto elettriche di nuova generazione.

Il Piano Strategico-ricognitivo delle azioni di mobilità sostenibile ribadisce le intenzioni del Comune di Livorno di introdurre il servizio di auto condivisa (car sharing) con autovetture totalmente elettriche (senza alcun dispositivo di combustione) individuando un operatore per l'erogazione del servizio, al fine adottare misure dirette alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e di traffico veicolare, intende

Un progetto esecutivo per l'introduzione del car sharing a Livorno è già stato presentato al Ministero dell'ambiente nell'ambito del bando casa scuola casa lavoro per favorire la mobilità condivisa

Lo stesso progetto prevede anche l'utilizzo del car sharing in sostituzione di parte delle flotte aziendali di servizio del comune e della provincia di Livorno.

Già la disciplina della sosta e della circolazione prevede condizioni di particolare favore per i veicoli dedicati al car sharing, pertanto l'amministrazione comunale intende in ogni caso avviare le procedure in modo da attivare il servizio entro l'anno 2019.

I principali indicatori di monitoraggio sono rappresentati dal numero di utenti che utilizzano il servizio e dal numero di spostamenti effettuato.

4. Mobilità elettrica

Il PAES con l'azione denominata “Stazione di ricarica per veicoli elettrici” aveva previsto la Realizzazione di una stazione di ricarica pubblica in Piazza del Municipio a Livorno per i veicoli elettrici, integrata con la rete di distribuzione elettrica nazionale, dotata di apparecchiature standardizzate rispondenti alle norme tecniche internazionali. L'azione, secondo quanto riporta il monitoraggio dello stesso, è stata completata e viene prevista la realizzazione di ulteriori 15

stazioni, il cui processo realizzativo viene descritto nello specifico dal Piano Strategico-ricognitivo delle azioni di mobilità sostenibile.

Con la partecipazione in partenariato con la Regione Toscana al “Progetto per lo sviluppo di infrastrutture di ricarica presso gli impianti di distribuzione carburante sulla Strada di Grande Comunicazione Firenze - Pisa – Livorno”, candidato al “Bando a favore delle regioni per il finanziamento di reti di ricarica dedicate ai veicoli elettrici” con delibera della Giunta Regione Toscana n. 754 del 9/9/2013 è stato previsto il finanziamento della “Redazione del piano delle installazioni / Piano della mobilità elettrica” nonché l'installazione di due stazioni di ricarica. Ulteriori 13 stazioni di ricarica sono state previste nel “Progetto finalizzato alla realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici” approvato con delibera di Giunta Comunale n. 238 del 24/05/2016.

Potrebbe rendersi utile l'aggiornamento dell'azione del PAES con le nuove azioni approvate e finanziate.

5. Interventi di Pedonalizzazione

Il PAES nell'azione “Adozione di ZTL e ZSC” riguardo la tematica della pedonalizzazione menziona solo il progetto Modì per il quale è prevista la parziale pedonalizzazione di p.za Grande e largo Duomo. Potrebbe risultare interessante ricondurre all'azione in oggetto quanto previsto dal Piano triennale delle opere pubbliche e che viene descritto nel Piano Strategico-ricognitivo delle azioni di mobilità sostenibile riguardo il piano di pedonalizzazione.

Un'occasione per riqualificare, valorizzare e recuperare all'uso collettivo degli spazi urbani non solo nel centro storico di Livorno, restituendo all'uso collettivo con una loro identità alcune piazze di pregio trasformate di fatto in parcheggi.

6. Disciplina della sosta e della mobilità privata e logistica

Nell'ambito della disciplina della sosta, la direttrice intrapresa dal Piano Strategico-ricognitivo delle azioni di mobilità sostenibile è di fornire valide alternative all'utilizzo del mezzo privato nonché di scoraggiarne l'uso con tariffe per la sosta.

Già si è passati dalla gratuita all'onerosità per il rilascio della autorizzazione alla sosta per i residenti, è stato aumentato il costo delle autorizzazioni al transito ed alla sosta in deroga per le altre categorie, è stato ridotto contestualmente il numero delle categorie stesse. Lo scopo di queste misure è di arrivare progressivamente a rendere superfluo per un numero crescente di persone l'utilizzo dell'auto e comunque non economicamente conveniente rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Potrebbe rendersi necessario l'aggiornamento del PAES con quanto previsto del PUMS tenendo conto che l'indicatore primario di monitoraggio è rappresentato dal numero di accessi al centro cittadino dei veicoli privati e dal numero dei veicoli autorizzati ad accesso e sosta nelle ZTL e ZSC.

Nell'ambito della logistica il Piano Strategico-ricognitivo delle azioni di mobilità sostenibile intende proseguire nella direzione di una rigorosa disciplina degli orari e degli spazi di sosta dedicati ai mezzi commerciali. Anche il PAES con l'azione “Limitazione del traffico pesante in centro” ritiene necessario predisporre un progetto complessivo costituito prevalentemente da segnaletica stradale che permetta di regolamentare il transito dei mezzi pesanti in centro città.

Viene inoltre previsto dal PAES con l'azione a lungo termine “Piano per l'ottimizzazione della Logistica” un sistema di consegna merci capillare con mezzi elettrici o comunque a basso impatto e di ridotte dimensioni e con l'azione a lungo termine “Costituzione sistema di bici-cargo elettriche per consegna merci” la realizzazione di un sistema di consegna merci capillare con bici- cargo elettriche.

7. Intermodalità ed interconnessione

L'intermodalità tra le diverse offerte di trasporto è l'elemento essenziale di successo della mobilità pubblica in ambito cittadino, non è tuttavia direttamente confrontabile con una singola azione del PAES ma comprende parti di azioni.

3.7 Approvazione formale dei piani, aggiornamento e continuazione del processo di armonizzazione

Il Comune di Livorno recepisce la risultanze del processo di armonizzazione con Delibera di Giunta n. XXX di data XX/XX/XXXX.

A conclusione del processo di armonizzazione è stata consegnata al Comune di Livorno la seguente documentazione:

- Tabella analisi comparativa delle basi di dati utilizzate da PAES e documenti preparatori PUMS;
- Tabella analisi comparativa delle azioni contenute in PAES e documenti preparatori PUMS (tra cui il Piano strategico-ricognitivo delle azioni ed interventi di mobilità sostenibile, il quadro conoscitivo del PUMS, il piano comunale della qualità dell'aria);
- PAES rivisto ed aggiornato;
- Documenti preparatori del PUMS rivisti ed aggiornati;
- La presente relazione di armonizzazione, completa in tutte le sue parti.

Il Comune di Livorno, preso atto del processo di armonizzazione condotto secondo la metodologia promossa dal progetto SIMPLA ed attuato dalla squadra di armonizzazione nominata dal Comune stesso con il sostegno dei coach di Area Science Park, si impegna a valutare i risultati raggiunti ed a tenerne conto nell'ambito dell'aggiornamento e del monitoraggio del PAES, dell'implementazione del PAESC e della redazione del PUMS al fine di assicurare il processo di armonizzazione di tali strumenti. Le procedure interne per la gestione dei piani faranno in modo che essi, così allineati, proseguano nella loro attuazione mantenendo l'allineamento e l'armonizzazione ottenuta. L'Amministrazione prenderà a riferimento, tra gli altri strumenti disponibili, il questionario di autovalutazione predisposto dal progetto SIMPLA per l'aggiornamento e il proseguimento del processo di armonizzazione.