



Regione Emilia- Romagna

Servizio Vipsa

Viale Della Fiera, 8

40127 Bologna

vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Comune di Ravenna

Servizio Mobilità e Viabilità – Uff.

Pianificazione Mobilità

V.le E. Berlinguer n. 58 - 48124 Ravenna

PEC: mobilita.comune.ravenna@legalmail.it

Ravenna, 23/06/2022

Sinadoc N°19935/2022

Oggetto: Procedura di VAS Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Ravenna – Attivazione fase di consultazione di cui al comma 1 art. 13 D.Lgs. 152/2006. **Contributo alla redazione del rapporto ambientale**

In merito all'oggetto, esaminata la relativa documentazione, si fornisce il seguente contributo.

QUADRO CONOSCITIVO

Si ritiene che il quadro conoscitivo debba essere integrato con i seguenti elementi

→ **CAPITOLO 3 OFFERTA DI RETI E SERVIZI**

1. Regolazione degli accessi per veicoli destinati alla distribuzione urbana (Paragrafo 3.2); - Logistica Urbana (Paragrafo 3.7)

In entrambi i paragrafi sopra citati viene indicato che:

“Come primo step verso la realizzazione della prima attività è stato redatto uno studio di fattibilità per la definizione di un sistema di scambio logistico per la distribuzione sostenibile delle merci nella ZPRU21 di Ravenna. Le attività e i risultati dello studio sono stati focalizzati su una prima individuazione di un’area potenzialmente idonea per il posizionamento della piattaforma logistica e sul dimensionamento di massima dei principali aspetti caratterizzanti del servizio”

Considerata l'importanza del tema rispetto alla fruizione degli spazi pubblici e della logistica urbana, e non avendo avuto riscontro dello studio di fattibilità citato, **si chiede almeno di esplicitare:**

1.1 - i criteri definiti e utilizzati nello studio per l'individuazione delle aree idonee per il posizionamento della piattaforma logistica;

1.2 - l'evidenza che l'area di logistica individuata sia quella con maggiore rispondenza ai criteri utilizzati.

2. Servizio di trasporto pubblico urbano (Paragrafo 3.3.2.1)

Si chiede di predisporre e presentare la valutazione dell'impatto del trasporto pubblico locale sulla viabilità, con particolare riferimento alle linee che attraversano il centro storico. Questo Servizio ribadisce le criticità ambientali (in particolare il rumore), ma anche di sicurezza, legate ai flussi del TPL lungo le strette strade del centro (particolarmente critica la situazione in Via Guaccimanni).

3. Infrastrutture portuali (Paragrafo 3.8)

"L'attuale assetto infrastrutturale del porto di Ravenna è in fase di profonda rivisitazione. Il progetto Hub portuale di Ravenna, di cui si tratterà nel seguito, prevede la realizzazione di una serie di opere infrastrutturali, a partire dall'approfondimento in due step dei fondali, che muteranno le potenzialità e il livello di attrattività del nodo marittimo stesso"

Si chiede di esplicitare le opere infrastrutturali del progetto Hub che si ritiene abbiano risvolti significativi sulla mobilità e le azioni poste in atto dall'Amministrazione all'interno del PUMS per gestire/mitigare gli effetti derivanti.

→ CAPITOLO 4 DOMANDA DI MOBILITA' E SUA CARATTERIZZAZIONE

4. Flussi Veicolari (Paragrafo 4.1)

"Al fine di caratterizzare la domanda allo stato attuale, sono state eseguite una serie di indagini attraverso sistemi automatici di rilievo non invasivi basati su tecnologia radar e/o video. I rilievi, svolti nel mese di ottobre 2021"

Poichè in tali indagini:

i flussi di traffico sono stati rilevati – per tutte le strade - solo in periodo autunnale (ottobre 2021);

non risultano effettuate rilevazioni a Fornace Zarattini (per lo meno non sono riportate nelle figure 4.1 e 4.2). Si ritiene, invece che questa frazione rappresenti un punto nevralgico per i flussi di traffico da e per Ravenna sia per il traffico privato, sia per le merci (Fornace Zarattini ha una vasta area produttiva), sia come collegamento con altri territori;

si chiede di integrare il quadro conoscitivo:

4.1 – con una campagna estiva (post – Covid) sui principali assi direttivi, così da tener conto delle variazioni di traffico dovute ai flussi turistici;

4.2 – con misurazioni e valutazioni effettuate per l'area di Fornace Zarattini.

5. Matrici origine-destinazione degli spostamenti (Paragrafo 4.5)

La matrice origine-destinazione degli spostamenti è stata ricavata da interviste telefoniche.

Si chiede di indicare le modalità di definizione del campione utilizzato per le interviste telefoniche.

CAPITOLO 6 CRITICITA' E IMPATTI

6. Inquinamento acustico (Paragrafo 6.6.5)

I dati relativi alla popolazione esposta al rumore stradale sono ricavati dalla mappatura strategica del 2017. Poichè la mappatura strategica viene riesaminata e, se necessario, rielaborata ogni cinque anni (2022), si chiede che a valle di tale riesame/rielaborazione siano previste nel PUMS le modalità di verifica, ed eventualmente di attualizzazione, degli obiettivi di Piano.

→ **CAPITOLO 7: QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE E DELLA PROGRAMMAZIONE**

7- Piano Aria Integrato (Paragrafo 7.2.3.2)

A breve saranno presentati i contenuti strategici dell'aggiornamento del PAIR 2020, ovvero del PAIR 2030; in relazione agli aspetti della mobilità e dei trasporti sono attesi obiettivi più stringenti.

Si chiede che il presente Piano preveda azioni di verifica e di allineamento rispetto a quanto previsto dal PAIR 2030 e dei relativi obiettivi strategici definiti per la mobilità.

VAS/RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE

→ **CAPITOLO 5: IL PUMS DI RAVENNA**

8. Obiettivi e strategie (Paragrafo 7.2.3.2)

Si chiede che la costruzione e la declinazione degli obiettivi di Piano - mutuati dal criterio di sostenibilità, dal DM 396/2019 e dalle priorità individuate dalla comunità locale – sia effettuata in modo puntuale, individuando per ciascun obiettivo non solo il relativo target ma anche il trend di avvicinamento a tale target, con la relativa tempistica di verifica. Per ogni indicatore, e per ciascuno step, si chiede venga individuato il relativo valore atteso, così da consentire il monitoraggio e la verifica dell'efficacia e dell'efficienza delle azioni previste.

→ **CAPITOLO 4: QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO**

→ **CAPITOLO 6: VERIFICA DI COERENZA**

Il PUMS 2019 non ha potuto recepire alcune importanti indicazioni contenute nelle Linee guida e nei DM successivi alla sua predisposizione (DM 397/2017e s.m.i); pertanto si prende atto e si concorda sulla necessità di un aggiornamento e di una revisione del Piano stesso.

Si sottolinea che dalla fase di approvazione del PUMS (2019) ad oggi, si sono realizzati (e/o sono in fase di approvazione) importanti cambiamenti a livello pianificatorio locale. Pertanto, il quadro programmatico di riferimento (cap. 4), nella sua declinazione sulla pianificazione locale, e la verifica di coerenza esterna (cap. 6) dovranno tener conto:

del PTAV- Piano Territoriale di Area Vasta (attualmente in fase di consultazione), Piano che riveste un ruolo importante di raccordo tra pianificazione regionale e comunale;

del PAIR 2030- vedi quanto già detto al punto 7;

dei PUMS in fase di predisposizione/approvati nei comuni limitrofi dell'Unione della Bassa Romagna, del Comune di Cervia e del Comune di Faenza, così da individuare obiettivi strategici, indicatori comuni e promuovere una mobilità sostenibile che abbia come riferimento non solo l'ambito cittadino ma anche le aree di collegamento tra i diversi territori comunali.

9) Si chiede, pertanto, vengano valutate e considerate tali correlazioni al fine di non trascurare possibili strategie e sinergie di "area vasta".

del PUG di Ravenna, destinato a cambiare e delineare le scelte pianificatorie del Comune e, di conseguenza, anche della mobilità. **Si chiede, pertanto:**

10) sia valutata la coerenza delle linee strategiche del PUG con il PUMS in modo più approfondito rispetto a quanto rappresentato nel Rapporto Preliminare di VAS;

11) siano individuati nuovi indicatori e relativi obiettivi che tengano conto degli obiettivi strategici e delle linee progettuali proposte nel PUG;

12) siano indicate le scelte di mobilità da attuare in comparti che, nel loro pieno sviluppo, generano impatti ambientali non trascurabili, quali:

12 a - terminal crociere (genera un intenso flusso turistico da Porto Corsini verso Ravenna e viceversa con problematiche legate al rumore e al traffico, già ora evidenti nell'abitato del paese);

12 b - riorganizzazione del sistema degli scali merci (dismissione dello scalo merci alla stazione di Ravenna con conseguente radicale cambiamento del sistema ferroviario e della mobilità ad esso associato);

12 c -- uso del Canale Candiano per la mobilità turistica tra città e Lidi;

12 d - aperture di nuove stazioni ferroviarie quali: Ravenna Nord (Università); Ravenna Sud (Ponte Nuovo/Classe); Pineta di Classe e Mirabilandia.

Sebbene PUMS e PUG abbiano orizzonti temporali diversi, gli obiettivi del PUG modificano le scelte di mobilità privata, delle merci, del TPL e della pianificazione della sosta e dei parcheggi e, pertanto, la valutazione strategica (VAS) deve approfondire e dirimere tali aspetti.

In generale, si sottolinea l'importanza che le scelte urbanistiche e della mobilità siano coerenti e integrate per migliorare la qualità urbana e la vita in città.

→ **CAPITOLO 7 VALUTAZIONI DEGLI EFFETTI DI PIANO**

Inquinamento acustico 7.4

Si chiede che il PUMS contenga le modalità per consentire il suo adeguamento in funzione dei contenuti degli aggiornamenti (in itinere) dei Piani sull'inquinamento acustico (Piano di azione, Piano di risanamento acustico, Piano di classificazione acustica)

Visti gli indicatori di valutazione del rumore proposti si ritiene:

debba essere fatta una verifica sulla popolazione esposta ai livelli acustici derivanti dal traffico nei centri abitati. I potenziali effetti sulla matrice rumore - che nel documento preliminare di piano vengono valutati rimandando ai contenuti del Piano di Azione – non sono esaustivi e non prendono in considerazione i Piani di Risanamento Acustico delle aziende che svolgono i servizi TPL e di raccolta rifiuti. **Tali aspetti dovranno, pertanto, essere recepiti all'interno delle valutazioni del PUMS.**

debbano essere rispettate le percentuali delle aree pedonali, ZTL e zone 30 adeguando gli obiettivi a quanto indicato dalla Regione nel PAIR 2030. In particolare, in merito alle zone 30 si sottolinea come queste dovranno essere opportunamente progettate secondo criteri strutturali che determinino una fattiva diminuzione della velocità dei flussi di traffico; quest'ultima non deve essere demandata alla sola apposizione di cartellonistica dedicata.

Il tecnico Istruttore
Bacchiocchi Francesca

Resp. Servizio Territoriale
M.Cristina Laghi

Resp.Servizio Sistemi Ambientali
Lucialli Patrizia

firmato digitalmente