

**Comune di Ravenna**  
**Servizio Mobilità e Viabilità – Uff.**  
**Pianificazione Mobilità**  
V.le E. Berlinguer n. 58 - 48124 Ravenna  
PEC: [mobilita.comune.ravenna@legalmail.it](mailto:mobilita.comune.ravenna@legalmail.it)

**Regione Emilia- Romagna**  
Area valutazione impatto ambientale e  
autorizzazione  
Viale Della Fiera, 8  
40127 Bologna  
[vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

Ravenna, 1/03/2024  
**Sinadoc N°6617/2024**  
Rif. ns prot 5395/2024 del 12/01/2024

**Oggetto: Adozione Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Ravenna – Osservazioni**

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

La documentazione presentata, e in particolare la Relazione generale di Piano e la VAS Rapporto ambientale, presenta così come richiesto dalle Linee guida PUMS e dal processo di VAS, due scenari alternativi (SAP1 e SAP2) che si confrontano con lo scenario di riferimento. Lo Scenario Alternativo di Piano 2 presenta a sua volta tre varianti in ragione dell'inserimento (o meno) di alcuni interventi infrastrutturali a favore della mobilità veicolare di area vasta e che sono ripresi dal PUMS vigente.

Il confronto tra gli Scenari alternativi e lo Scenario di Riferimento ha permesso di evidenziare le potenzialità offerte da ogni scenario nel conseguire gli obiettivi e i target previsti dal PUMS quale esito del percorso di elaborazione del piano.

Alla luce di tutto quanto sopra si esprimano le seguenti osservazioni:

**1) Elementi di descrizione dello stato di fatto e istanza della comunità**

si prende atto della notevole attività svolta dal Comune di Ravenna per il coinvolgimento della cittadinanza, degli stakeholders e dei soggetti interlocutori partecipanti ai tavoli tecnici. Si fa presente che Arpae non risulta essere stata coinvolta in questa fase, ma il suo contributo, obbligatorio per legge, è stato richiesto solo in fase di consultazione ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. 152/2006 in quanto soggetto ambientalmente competente. Si osserva che sarebbe stato importante una partecipazione in questa fase al fine di identificare, congiuntamente ad altri soggetti coinvolti nelle problematiche di tipo ambientale, gli interventi da considerare nella definizione degli scenari.

**2) Risultanze dell'analisi swat**

L'analisi swat riportata nella relazione generale, identifica tra i punti di debolezza/rischi due aspetti che riteniamo di dover sottolineare in quanto importanti nelle problematiche che possono avere risvolti di tipo ambientale nell'evoluzione della mobilità cittadina:

a) Concentrazione di transiti bus lungo un unico corridoio centrale, con conseguenti problemi di intrusività, difficoltà e sicurezza di manovra, nonché impatti ambientali.

b) Le future realizzazioni della nuova Stazione Marittima (in località Porto Corsini) e del terminal Traghetti/Ro-Ro che porteranno ad aumento del traffico indotto in ingresso e in uscita del porto (lato sinistro Candiano), con possibili conseguenze negative sulla viabilità ordinaria.

Concordando con le criticità evidenziate si osserva che

**- il PUMS non presenta nei suoi scenari soluzioni mirate a limitare tali criticità si chiede pertanto di darne evidenza nella relazione generale.**

### 3) Obiettivi e target

Si riportano alcuni obiettivi di interesse per questa Agenzia, così come indicato nel paragrafo 4 della relazione generale

#### Miglioramento della qualità dell'aria

-65% di emissione di NOx al 2030 (anno di riferimento 2005)	NEC-National Emission Ceilings
-40% di emissioni annue di PM2,5 al 2030 (anno di riferimento 2005)	NEC-National Emission Ceilings
-30% di emissioni di CO2 nel settore dei trasporti al 2025 (anno di riferimento 2014)	PRIT 2025

Sulla base di tali target non è chiaro sia nella relazione generale che nella VAS se il confronto per valutare l'efficacia dei vari scenari per la qualità dell'aria sia stato effettuato con l'anno di riferimento così come indicato in tabella si chiede pertanto di:

**- specificare come è stato assunto il punto di partenza per la valutazione dell'efficacia degli scenari, di descrivere in cosa consiste lo "scenario di fatto" citato nella VAS e di dare evidenza dell'anno di riferimento.**

#### Riduzione dell'inquinamento acustico

0% residenti esposti a >65 dBA (Lden)	DPR n.30 marzo 2004, n. 142
0% residenti esposti a >55 dBA (Lnight)	DPR n. 30 marzo 2004, n. 142

Sulla base di tali target per la riduzione dell'inquinamento acustico, si osservano che gli obiettivi indicati sopra non trovano raggiungimento nel PUMS, in particolare nella Tab. 7.18 della VAS si riportano i seguenti dati:

	SA (scenario attuale)	SR (scenario riferimento)	SP (scenario piano)
> 65 dB day	3,46%	3,74%	2,17%
> 55 dB night	10,19%	10,38%	7,50%

Si nota come nello scenario attuale rispetto a quello di riferimento, i valori riportati risultano peggiorativi (probabilmente a causa della realizzazione di nuove infrastrutture viarie), si nota però come lo scenario di piano pur evidenziando un miglioramento è ben lontano dal raggiungimento dei target previsti.

Inoltre non sono congruenti i dati riportati nella Tabella 11-2 della relazione generale, dove si indicano come valori anno base al 2022 i seguenti dati

Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare (giorno)	% residenti >65 dBA (Lden)	2% (anno 2022)	Dpr 30 marzo 2004, n 142	0%	Mappatura acustica di Ravenna
Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare (notte)	% residenti >55 dBA (Lnight)	1% (anno 2022%)	Dpr 30 marzo 2004, n 142	0%	

- si chiede pertanto di indicare i motivi che non permettono il raggiungimento degli obiettivi e le strategie per poterli perseguire.

#### 4) Aree di quiete

Nella relazione generale, lo Scenario Alternativo di Piano 1 comprende numerosi interventi di regolamentazione e moderazione del traffico tra le quali l'istituzione di cinque zone di quiete in corrispondenza dei poli scolastici nel centro urbano e nel forese (via Marconi, via Pavirani, via Bargiggia, S. Pietro in Campiano e San Pietro in Vincoli), nonché l'istituzione di una zona di quiete in tutta l'area centrale.

- Si chiede per ogni area di indicare quali interventi si ritengono fattibili (realizzazione ZTL, zone 30, regolazione orari di accesso nell'area, ecc..) al fine di rispettare quanto previsto per le aree di quiete.

#### 5) Sviluppo della logistica e della portualità

Nella Relazione generale tra le strategie del PUMS viene indicato *il sostegno allo sviluppo della logistica e della portualità, anche in considerazione dei rilevanti investimenti in corso aventi come obiettivo l'incremento della capacità e dell'efficienza del sistema, e in ultimo della sua concorrenzialità. Ciò dovrà essere realizzato senza ulteriori aggravii delle condizioni ambientali locali e di benessere della collettività, ma al contrario perseguendo azioni che concorrono alla riduzione degli impatti negativi delle attività portuali (cold ironing, elettrificazione delle banchine) e di trasporto (maggiore utilizzo del mezzo ferroviario, definizione di itinerari preferenziali, flotta a minor impatto, soluzioni di mobilità sostenibile per gli addetti).*

Così come riportato nell'Allegato 1 "Schede analitiche delle aree di interesse" l'intervento su Porto Corsini, realizzazione Terminal crociere e potenziamento dei servizi marittimi Ro-Ro, *prevede uno sviluppo delle attività che a regime porterà ad un flusso di imbarco/ sbarco fino a 300 mila passeggeri all'anno, 6 volte il valore massimo di 50.000 passeggeri realizzato nel 2017 dal terminal crociere di Ravenna.*

La presenza del Terminal Crociere avrà effetti sul territorio dal punto di vista della mobilità e del traffico. Lo studio di traffico realizzato da Atelier(S) Alfonso Femia / AF517 (Relazione sugli aspetti di viabilità/mobilità predisposto in risposta ai commenti della Conferenza dei Servizi) formula alcune indicazioni progettuali riguardanti la mobilità e la logistica nel loro complesso ed anche all'individuazione degli interventi di mitigazione degli impatti trasportistici.

Nonostante tale progetto è stato inserito nello scenario di riferimento e pertanto si considera come attuato per quanto riguarda gli scenari del PUMS, si chiede comunque di:

- **approfondire, le scelte di mobilità che si dovranno attuare nell'area del terminal crociere e nell'abitato di Porto Corsini affinché il benessere della collettività in termini di traffico, sosta, qualità dell'aria e rumore siano adeguatamente salvaguardati.**

**Il tecnico Istruttore**

Bacchiocchi Francesca

**Responsabile Servizio Territoriale**

**Ravenna**

Cristina Laghi

*firmato digitalmente*