

# REGIONE EMILIA-ROMAGNA

## Atti amministrativi

### GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 497 del 04/04/2022

Seduta Num. 16

**Questo** lunedì 04 **del mese di** Aprile  
**dell' anno** 2022 **si è riunita in** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA  
**la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:**

1) Bonaccini Stefano	Presidente
2) Schlein Elena Ethel	Vicepresidente
3) Calvano Paolo	Assessore
4) Colla Vincenzo	Assessore
5) Corsini Andrea	Assessore
6) Felicori Mauro	Assessore
7) Priolo Irene	Assessore
8) Salomoni Paola	Assessore

**Funge da Segretario l'Assessore:** Corsini Andrea

**Proposta:** GPG/2022/514 del 25/03/2022

**Struttura proponente:** SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA'  
AMBIENTALE  
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

**Assessorato proponente:** ASSESSORE ALL'AMBIENTE, DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA,  
PROTEZIONE CIVILE

**Oggetto:** PARERE MOTIVATO DI VAS, DI CUI ALL'ART. 15 DEL D.LGS. 152/2006, DEL  
"PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI  
CESENA" E RELATIVO RAPPORTO AMBIENTALE.

**Iter di approvazione previsto:** Delibera ordinaria

**Responsabile del procedimento:** Paolo Ferrecchi

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PREMESSO CHE:

- 1.1 ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i PUMS, ai sensi dell'art.3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257", secondo quanto stabilito dagli artt. 4 e segg. del decreto legislativo n. 152/2006, i piani ed i programmi strategici, che possono avere un impatto significativo sull'ambiente, devono essere sottoposti alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile;
- 1.2 nel caso specifico i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) sono da assoggettare a VAS, considerata la loro specificità, l'area di influenza (territorio comunale) e tenuto conto di quanto indicato dal D.lgs. n.152/2006, art. 6;
- 1.3 l'Autorità competente alla VAS, di cui al titolo II del D.lgs. n. 152 del 2006, è la Regione Emilia-Romagna, poiché con la L.R. n.13/2015 "Riforma del sistema di governo regionale e disposizioni su Città Metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni" dal 1°gennaio 2016 la competenza della Regione Emilia-Romagna è stata estesa, oltre ai piani e programmi di competenza regionale provinciale, ai piani e programmi comunali non urbanistici (art. 15, commi 1 e 5);
- 1.4 ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n. 1392 dell'8 settembre 2008, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione Sostenibilità Ambientale è stato individuato, ai sensi dell'art. 1, commi 3 e 5, della L.R. 13 giugno 2008, n. 9, quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi;

2. PRESO ATTO CHE:

- 2.1 il Comune di Cesena ha elaborato il Rapporto Preliminare Ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;
- 2.2 su tale elaborato è stata svolta la fase di consultazione preliminare dei soggetti con competenze ambientali (scoping), al fine di definire il dettaglio e la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, con la predisposizione di un parere finale a esito dello scoping;
- 2.3 con nota, acquisita al P.G. della Regione Emilia-Romagna n. 236361 del 18 marzo 2021, il Comune di Cesena ha richiesto l'avvio della fase di consultazione sul rapporto preliminare,

ai fini della procedura VAS, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ai sensi D.lgs. 152/06;

2.4 la documentazione, messa a disposizione ai fini della consultazione, dal Comune di Cesena, comprendeva:

- agenda della mobilità sostenibile 2030 - Indirizzi strategici del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - documento approvato dal Consiglio Comunale con Delibera n. 28 del 25/02/2021;
- report del percorso partecipativo attivato;
- quadro conoscitivo - denominato "Termometro della mobilità";
- indice del Rapporto preliminare;

2.5 i "soggetti competenti in materia ambientale" individuati in accordo tra Proponente e Autorità competente, al fine della consultazione, di cui all'art.13 comma 1 del D.lgs. 152/06, sono di seguito elencati:

- Regione Emilia-Romagna (Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna);
- Provincia di Forlì-Cesena;
- ARPAE di Cesena;
- AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica;
- Comune di Cervia
- Comune di Ravenna
- Comune di Bertinoro
- Comune di Meldola
- Comune di Civitella di Romagna
- Comune di Sarsina
- Comune di Mercato Saraceno
- Comune di Roncofreddo
- Comune di Montiano
- Comune di Longiano
- Comune di Gatteo
- Comune di Gambettola
- Comune di Cesenatico
- Agenzia Mobilità Romagnola;
- Consorzio di Bonifica della Romagna;

sono stati, inoltre, consultati i seguenti soggetti:

- Regione Emilia-Romagna Servizio Trasporto pubblico e mobilità sostenibile;
- Comune di Cesena - Settore Governo del Territorio;

2.6 in data 29 marzo 2021, in modalità telematica, si è svolta una riunione ai fini della consultazione dei "soggetti competenti in materia ambientale", convocati come da elenco di cui al precedente punto, al fine di acquisire le loro valutazioni sulla portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale; oltre al Comune di Cesena Area ambiente ed Area governo del territorio

e al Servizio regionale Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, a tale riunione gli Enti partecipanti, di seguito elencati, hanno fornito contributi che sono stati tenuti in considerazione nelle valutazioni di cui ai successivi punti:

- AUSL;
- ARPAE;
- Regione Emilia-Romagna; Servizio Valutazione Impatto Promozione Sostenibilità Ambientale;
- Comune di Cesenatico;
- Comune di Mercato Saraceno;
- Comune di Bertinoro;

2.7 gli Enti, di seguito elencati, hanno fornito ulteriori contributi che sono stati tenuti in considerazione nelle valutazioni di cui ai successivi punti:

- ARPAE Area Prevenzione Ambientale - Area Est acquisito al P.G regionale n. 297308 del 1/04/2021;

2.8 con determina n.7366 del 20/04/2021 il dirigente del Servizio Valutazione impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale ha trasmesso al Comune di Cesena gli esiti della valutazione preliminare con le considerazioni e raccomandazioni, di seguito riportate, per la redazione del rapporto ambientale:

1) la redazione del PUMS e del Rapporto ambientale di VAS devono tenere conto degli esiti del processo partecipativo e della consultazione dei Soggetti con competenza ambientale sintetizzati al punto 2; un capitolo del Rapporto ambientale darà conto di tale recepimento;

2) nella documentazione presentata non sono stati indicati gli elementi che saranno sviluppati nel Rapporto Ambientale; i medesimi dovranno risultare coerenti con quanto elencato nell'Allegato VI D.lgs. n. 152/06; qualora vi fossero politiche-azioni del PUMS che potrebbero avere effetti sulla Rete Natura 2000 dovrà essere redatto apposito Studio d'incidenza ambientale; particolare cura dovrà essere posta nella redazione della Sintesi non tecnica, nella quale dovranno essere evidenziate, in linguaggio accessibile, le motivazioni delle scelte contenute nel PUMS, alla luce delle alternative considerate, nonché elencati gli effetti attesi, sia positivi che negativi, sull'ambiente e sulla salute dalla realizzazione del Piano, con l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione e compensazione previste;

3) si ritiene che nel Rapporto ambientale debba essere approfondita e valutata la coerenza interna del Piano, ovvero sia la coerenza tra le politiche-azioni del Piano e gli obiettivi da questo assunti;

4) in merito alla coerenza con gli altri piani ad esso attinenti, si ritiene di particolare importanza la verifica di coerenza con il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) che deve essere assunto come modello di previsione per la stima degli effetti, delle azioni pertinenti del piano, sulla qualità dell'aria (PM10 e NO<sub>x</sub>), al fine di verificare che l'attuazione del Piano non comporti il peggioramento della qualità dell'aria, ai sensi dell'art. 8, comma 1, e art. 20, comma 2 delle Norme Tecniche di Attuazione della proposta di Piano Aria Integrato Regionale,

adottato con DGR 1180/2014). Le norme citate dispongono che "La valutazione ambientale strategica dei piani e programmi, generali e di settore operanti nella Regione Emilia-Romagna di cui al Titolo II, della Parte seconda del D.lgs. n. 152/2006 non può concludersi con esito positivo se le misure contenute in tali piani o programmi determinino un peggioramento della qualità dell'aria". Si riporta, al riguardo, stralcio della circolare esplicativa P.G. n. 448295/2014 nella quale si precisa che "La qualità dell'aria si intende "peggiorata" quando si stima un incremento, nell'area considerata, delle concentrazioni degli inquinanti valutati, eventualmente anche attraverso modellistica, rispetto:

- agli scenari tendenziali, in caso di nuovo piano o programma; per la definizione degli scenari tendenziali è opportuno considerare come scenari di riferimento quelli utilizzati all'interno del PAIR;
- agli scenari tendenziali previsti dal piano o programma da variare, tenendo conto inoltre delle modifiche intervenute nel territorio in esame, in caso di variante;
- in mancanza di scenari, ai valori relativi all'ultimo anno disponibile, pubblicati sul sito di ARPA";

5) nel Rapporto ambientale dovranno essere individuate ed analizzate le politiche-azioni alternative che andranno a comporre il piano, compresa l'alternativa "zero" (scenario di riferimento) sulla base di differenti possibili azioni da intraprendere per perseguire gli obiettivi del PUMS; si ritiene che tale analisi debba tener conto, per la qualità dell'aria, degli scenari di riferimento del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR);

6) dovranno essere considerate le misure ritenute necessarie per l'applicazione del principio di non aggravio delle emissioni, che è adottato nel PAIR 2020 in modo trasversale, con la finalità di assicurare che per tutti i nuovi interventi che possano comportare emissioni significative sulle aree critiche (nelle zone rosse, arancioni e gialle riportate in allegato 2-A del PAIR 2020) queste siano ridotte al minimo. Il tutto con una valutazione che dia conto dei significativi effetti sull'ambiente del PUMS, se le misure in essi contenute determinino un peggioramento della qualità dell'aria e indichi le eventuali misure aggiuntive idonee a compensare e/o mitigare l'effetto delle emissioni introdotte. Il mancato recepimento degli indirizzi e delle direttive previste dal PAIR 2020 per i piani e i programmi, sarà evidenziato nel parere motivato di valutazione ambientale;

7) relativamente al tema "qualità dell'aria" oltre ai già previsti indicatori di emissioni di NO<sub>x</sub> e PM10, si evidenzia l'opportunità di prendere in considerazione anche il PM2,5 quale ulteriore indicatore di inquinamento da traffico e indicato nel PAIR tra i parametri più critici;

8) deve essere adeguato il Piano agli indirizzi della Strategia per la mitigazione e l'adattamento della Regione Emilia-Romagna, tra cui:

- introduzione del tema del cambiamento climatico nella predisposizione delle Valutazione Ambientali Strategiche (VAS) di piani di programmi e nelle Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) di impianti e infrastrutture;
- integrazione degli scenari di Cambiamento Climatico in tutta la pianificazione e programmazione settoriale, ovvero il documento di Strategia deve essere assunto quale riferimento (insieme e quale parte di una più generale Strategia di sviluppo sostenibile

regionale) a cui ricondurre tutte le valutazioni così come definito dal D.lgs. 152/2006;

9) relativamente al tema della biodiversità urbana e territoriale nel rapporto ambientale dovranno essere considerati gli effetti indotti dal Piano, affrontando l'argomento almeno in termini di frammentazione ecologica ovvero considerare la continuità e il rafforzamento della rete ecologica e del ruolo che a tal proposito possono svolgere le infrastrutture verdi;

10) relativamente al tema "inquinamento acustico", si invita a porre particolare attenzione ai siti individuabili come punti di interscambio modale e alla viabilità ad essi associati, al fine di garantire un non peggioramento dello stato attuale di tali aree;

11) relativamente al tema "salute" nel Rapporto Ambientale:

- deve essere verificata la coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di protezione della salute desunti dagli atti normativi di riferimento e dal quadro pianificatorio e programmatico pertinente al PUMS;
- devono essere esplicitati gli obiettivi di miglioramento della salute che il P/P può contribuire a perseguire;
- devono essere approfondite le valutazioni dei possibili effetti del PUMS sugli aspetti sociosanitari identificati nella fase preliminare;

12) dovranno essere individuate le eventuali misure di mitigazione e compensazione per bilanciare eventuali effetti negativi ambientali attesi dall'attuazione del Piano;

13) in merito alla valutazione degli effetti ambientali del piano devono essere individuati gli indicatori per il monitoraggio della loro efficacia, rispetto al raggiungimento degli obiettivi posti dal piano, rispetto ad un arco temporale definito;

14) a tal proposito sarà necessario che nel Rapporto Ambientale e nel monitoraggio siano considerati con la medesima enfasi sia gli effetti delle politiche-azioni trasportistiche e infrastrutturali che quelle legate/afferenti alla sicurezza e alla riduzione dell'incidentalità, al fine di evitare che nel PUMS venga posta maggiore attenzione sulle prime piuttosto che sulle seconde;

15) per la scelta degli indicatori dovranno essere considerati sia indicatori di contesto (ambientale, territoriale, sociale) che indicatori di processo o prestazionalità (efficacia dell'attuazione del piano anche nel raggiungimento degli obiettivi prefissati); si ritiene altresì debbano essere utilizzati, prioritariamente, i dati esistenti e più aggiornati; a tal fine sarà necessario verificare, presso le Pubbliche amministrazioni, la disponibilità di tali informazioni;

16) nel piano di monitoraggio, oltre agli indicatori di contesto e di processo, andranno indicate le risorse economiche previste per l'attuazione del monitoraggio, nonché i tempi delle verifiche del piano, ovvero dovrà essere presentato un sistema di governance del monitoraggio che dovrà considerare i seguenti aspetti:

- identificazione dei soggetti coinvolti e delle specifiche responsabilità nelle diverse fasi di attività previste per il monitoraggio (acquisizione dei dati, elaborazione degli indicatori, verifica del raggiungimento degli obiettivi, ecc.);

- indicazioni delle procedure e delle regole attraverso cui gli esiti del monitoraggio saranno funzionali all'eventuale revisione del Piano;
- definizione delle modalità di partecipazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico, in continuità con il processo partecipativo attivato nella fase di elaborazione dell'aggiornamento del Piano;
- redazione di report di monitoraggio e definizione della relativa periodicità di aggiornamento;
- identificazione delle risorse necessarie per la realizzazione e la gestione delle attività di monitoraggio;

- 2.9 il Comune di Cesena, con deliberazione di Giunta Comunale n.220 del 20 luglio 2021, ha adottato il "Piano urbano della mobilità sostenibile - (PUMS)", comprensivo del Rapporto ambientale, della Sintesi non tecnica e dello Studio di incidenza, redatti ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2016 n.257, del Titolo II del D.lgs. n.152/2006 e del D.P.R. n.357/1997;
- 2.10 con nota, acquisita al PG/2021/0829199 della Regione Emilia-Romagna, il Comune di Cesenaha trasmesso al Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e relativo Rapporto Ambientale al fine dello svolgimento della procedura di valutazione ambientale strategica, e ha comunicato i termini di deposito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);
- 2.11 il Piano, corredato dagli elaborati costitutivi e comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, redatti nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) a cui il PUMS è assoggettato, è stato depositato presso la sede del Comune di Cesenaa partire dal 15settembre 2021, quale data di pubblicazione sul BURERT dell'avviso di avvenuta adozione fino al 17 novembre 2021;
- 2.12 gli elaborati del PUMS, così come adottati, sono depositati e pubblicati digitalmente all'Albo Pretorio on-line, sul sito istituzionale del Comune di Cesena e della Regione Emilia-Romagna, visionabili fino al giorno 17 novembre 2021 ai seguenti link:
- <https://www.comune.cesena.fc.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/46007>
  - <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>
- 2.13 in data 22 settembre 2021 è stata svolta una presentazione pubblica del PUMS adottato;

### 3. PRESO ATTO ALTRESI' CHE:

3.1 sono pervenute, entro la data del 17/11/2021 le seguenti osservazioni e contributi degli SCA al PUMS:

n.	data	FIRMATARIO
- 1	- 16/11/2021	- Legacoop Romagna
- 2	- 16/11/2021	- Confcooperative Romagna
- 3	- 16/11/2021	- Consulta per l'Ambiente Comune di Cesena
- 4	- 17/11/2021	- Consiglio del Quartiere Rubicone
<b>- Osservazioni tardive</b>		
- 5	- 18/11/2021	- Comitato Zucchervivo
<b>- Contributo Soggetti con competenza ambientale</b>		
- 6	- 11/01/2022	- ARPAE - AUSL

3.2 le proposte di controdeduzioni sono pervenute con nota acquisita al PG/2022/0150916 del 18/02/2022 della Regione Emilia-Romagna;

3.3 le tematiche emergenti risultano essere le seguenti:

#### **governance**

la maggior parte delle osservazioni riguardano il sistema di governance del piano e, in particolare, la disponibilità di partecipare all'attuazione del PUMS mediante la condivisione di dati, partecipare alla cabina di regia, effettuare percorsi partecipativi e raccordare le offerte educative sul tema mobilità sostenibile e transizione ecologica; oltre ai temi di partecipazione attiva, è stata avanzata una richiesta di non obbligatorietà della figura del Mobility Manager per le aziende con meno di 100 addetti e la proposta di maggiore visibilità e sostegno alle aziende che hanno intrapreso la transizione verso la mobilità sostenibile;

sul lato economico è stata richiesta cautela nell'imposizione di finanziamenti e/o cofinanziamenti negli ambiti di partnership pubblico-privato e la stima dei costi d'investimento per ciascuna azione del PUMS; infine è stato richiesto di aggiornare degli obiettivi PUMS con gli



obiettivi numerici del PAIR come da art.15, 16, 18 delle Norme di attuazione del PAIR;

### **trasporto privato**

per quanto riguarda il trasporto privato, la maggior parte delle osservazioni hanno riguardato la mobilità elettrica chiedendo l'installazione di colonnine di ricarica di veicoli elettrici e l'aumento dei veicoli elettrici; parallelamente è stato chiesto il disincentivo alla circolazione dei mezzi più inquinanti e la raccomandazione di incrementare le strade 30 e la ZTL anche nelle periferie, nei quartieri alta densità abitativa e in prossimità delle scuole; per quanto riguarda la mobilità inclusiva è stato richiesto un maggiore sostegno alla mobilità sostenibile per spostamento casa-lavoro delle persone con disabilità;

### **trasporto merci**

in merito al trasporto merci è stata proposta la gestione degli spazi logistici di prossimità attraverso una partnership pubblico privato e l'attuazione attraverso cooperative sociali; è stata, inoltre, espressa la disponibilità di partecipare al "tavolo permanente sulla logistica urbana; sono state avanzate proposte di dettaglio sul miglioramento della viabilità e della sosta nell'area prospiciente all'ex Zuccherificio;

### **ciclabilità**

per quanto riguarda il tema della ciclabilità è stata manifestata la disponibilità a partecipare alla "consulta della mobilità cittadina"; sono, inoltre, state date raccomandazioni sulla progettualità, manutenzione, sicurezza e servizi per la ciclabilità, favorendo la collaborazione tra i diversi comuni;

### **trasporto pubblico locale**

le osservazioni pervenute sul trasporto pubblico locale hanno richiesto il potenziamento e l'incentivazione del servizio con particolare riferimento alle periferie (quartiere Rubicone), all'utenze più deboli e agli studenti e alla transizione verso mezzi a minor impatto ambientale;

### **Arpe AUSL**

Arpae e AUSL, in un'osservazione congiunta richiedono, in sintesi:

- ✓ in merito all'obiettivo strategico Al.4 di ridurre l'esposizione della popolazione al rumore, si osserva che importante sarà la predisposizione del "piano di risanamento acustico comunale" di cui all'art. 7 della

L 447 del 26/10/1995 "legge quadro sull'inquinamento acustico";

4. PRESOATTO, INOLTRE, CHE:

- 4.1 coerentemente con le Linee guida comunitarie per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), elaborate all'interno del programma europeo Intelligent Energy - Europe (IEE) e con le Linee guida nazionali per i PUMS approvate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (n. 397 del 4 agosto 2017), che focalizzano con chiarezza, tra i *"passi procedurali necessari alla redazione e approvazione del PUMS"*, il ruolo della partecipazione, facendo riferimento al percorso partecipativo sia per la definizione degli obiettivi, sia per la costruzione dello scenario di piano; le fasi di redazione del PUMS del Comune di Cesena sono state caratterizzate da un contributo da parte del processo partecipativo; sono stati coinvolti portatori di interesse (stakeholder) e cittadini sia nella fase di definizione degli obiettivi, sia nella fase di definizione delle strategie prioritarie, e lo saranno anche nella verifica dell'attuazione del Piano;
- 4.2 come documentato nel Report "Laboratori Percorso Partecipativo Cambiamo Marcia", parte della documentazione del Piano depositata, le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del PUMS del Comune di Cesena e sugli effetti e impatti ambientali ad essi conseguenti, previste dagli artt. 13 e 14 del D.lgs. 152/2006, sono state sviluppate nel processo di formazione del Piano;
- 4.3 il percorso di partecipazione, iniziato con l'avvio del procedimento di costruzione del piano, si è concluso con l'adozione del PUMS e del Rapporto Ambientale, a seguito del quale si apre il percorso di approvazione che prevede un meccanismo di partecipazione maggiormente istituzionale; il processo di definizione del PUMS è iniziato con una fase di confronto e partecipazione, in modalità telematica, attraverso i laboratori partecipativi "Cambiamo Marcia: Cesena verso il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" in cui sono state utilizzate tecniche diverse di ingaggio della popolazione (da approcci più "tradizionali" del questionario e sondaggio di opinione e i focus group);
- 4.4 in corso di redazione del PUMS sono state svolte 11 interviste semi-strutturate finalizzate a raccogliere opinioni, impressioni e aspettative quanto più rappresentative possibili di una visione istituzionale;

4.5 per la definizione degli scenari di piano sono stati utilizzati 4 differenti percorsi tematici che hanno utilizzato metodologie diverse (quantitative e qualitative):

- smart & eco - con l'obiettivo di individuare sinergie tra l'Agenda Digitale Locale e il Green City Accord per sviluppare progetti in cui il digitale (anche applicato alla gestione della domanda di mobilità) possa essere di supporto al miglioramento delle condizioni ambientali;
- E pur ti muovi! - sviluppato attraverso un ciclo di due questionari intesi come indagine per informare le azioni del PUMS relative alla comunicazione;
- Cesena centro storico - raccordo tra i percorsi partecipativi relativi ai diversi strumenti di pianificazione focalizzato sul centro storico;
- Valle Savio Bike Hub" per lo sviluppo del cicloturismo nella Valle del Savio;

4.6 la terza fase della partecipazione (quella ex post) accompagnerà la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle stesse, individuare eventuali azioni correttive in caso di non raggiungimento degli obiettivi prefissati;

la partecipazione ex-post rimane un elemento essenziale per il successo del PUMS e si svilupperà intorno a diversi strumenti, ovvero:

- cabina di regia della mobilità con funzioni di programmazione, attuazione, valutazione e coordinamento degli interventi con i diversi settori del comune, diventando il riferimento (interno ed esterno) per le politiche di mobilità;
- consulta della Mobilità cittadina che coinvolga cittadini e stakeholders che in maniera libera possano partecipare attivamente alle decisioni pubbliche;
- rapporti di monitoraggio biennali, in cui sviluppare un rapporto sullo stato dell'arte della mobilità sostenibile che esponga in maniera sintetica lo stato di avanzamento degli interventi, le principali statistiche che riguardano la domanda/offerta ciclistica, gli incidenti e altri dati utili per lo sviluppo di politiche;

## 5. DATO ATTO CHE:

- 5.1 i PUMS, superando la vecchia impostazione dei piani della mobilità, pongono al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità con un approccio trasparente e partecipativo che prevede, fin dall'inizio del suo processo di definizione, il coinvolgimento attivo non solo di Enti ed Istituzioni ma anche di vari portatori di interesse del mondo dei trasporti, dell'urbanistica, dell'ambiente, delle attività economiche, dei servizi sociali, della salute, della sicurezza, dell'energia e, in generale, dei singoli cittadini;
- 5.2 secondo l'impostazione comunitaria il PUMS è un Piano strategico di area vasta e di lungo periodo che si propone di soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese con lo scopo principale di migliorare la qualità della vita dei cittadini; nel PUMS la definizione delle strategie deve essere accompagnata da proposte operative di breve medio periodo e da un consistente sistema di monitoraggio delle tendenze e dei risultati;
- 5.3 il nuovo concetto introdotto dai PUMS pone particolare enfasi sul coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse, sul coordinamento delle politiche degli strumenti di piano tra settori (trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, servizi sociali, salute, sicurezza, energia, etc.), tra enti, tra livelli diversi al loro interno e sul territorio e tra istituzioni confinanti;
6. è possibile definire quindi il PUMS come piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita;

## 7. RILEVATO CHE:

- 7.1 nel Rapporto Ambientale non è presente un capitolo che dà conto di come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti dai Soggetti con competenza ambientale nella fase di valutazione preliminare, così come indicato dall'art. 13, comma 4, del D.lgs. 152/06;
- 7.2 nel Rapporto Ambientale vengono riportate le 4 ambizioni principali del PUMS, in linea con i 4 "ambiti d'interesse" delle Linee guida nazionali per i PUMS; questi partendo dall'ascolto del territorio, dal confronto con gli stakeholders e dal recepimento degli indirizzi europei, nazionali e regionali sono stati declinati in obiettivi strategici;

7.3 sono assunti come obiettivi strategici del PUMS:

- A1.1 migliorare la sicurezza e le esperienze negli spostamenti di tutti, riducendo i costi sociali e con particolare attenzione agli utenti più vulnerabili (pedoni e ciclisti ma anche bambini, anziani e portatori di disabilità) con l'obiettivo di tendere verso l'azzeramento degli incidenti mortali (cfr. Visione Rischio Zero);
- A1.2 promuovere un maggiore ricorso alla mobilità attiva per gli spostamenti quotidiani con il fine di migliorare la salute pubblica e combattere l'insorgenza di malattie gravi legate all'inattività fisica;
- A1.3 ridurre le emissioni di polveri sottili e dagli altri agenti inquinanti attribuibili al settore dei trasporti che danneggiano direttamente la salute umana (PM10 , PM2.5 , NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>, Benzene etc.);
- A1.4 ridurre l'esposizione della popolazione al rumore (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili in prossimità delle scuole, dei presidi sanitari e degli ambiti residenziali;
- B2.1 ridurre le emissioni di gas climalteranti derivanti dal settore dei trasporti (sia merci che passeggeri) (CO<sub>2</sub> , N<sub>2</sub>O, CH<sub>4</sub> , etc.);
- B2.2 ridurre i consumi energetici ed in particolare quelli di combustibili fossili (gasolio/benzina/GPL/ecc.) impiegati dal settore dei trasporti e della logistica favorendo la e-mobility;
- B2.3 limitare l'impermeabilizzazione del suolo dovuto alle infrastrutture di trasporto, privilegiando la riqualificazione di spazi esistenti e agendo per cambiare la domanda di mobilità prima di realizzare nuove infrastrutture;
- B2.4 ridurre le emissioni di altri inquinanti che danneggiano le specie viventi e la vegetazione (O<sub>3</sub> , etc.);
- C3.1 ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto (piedi, bici, mezzi pubblici, mobilità condivisa, etc.) con particolare attenzione agli spostamenti che riguardano le brevi distanze e alla logistica del centro storico;
- C3.2 mantenere elevati livelli di accessibilità della città a persone e merci mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato e compatibilmente con gli obiettivi di salute, tutela del paesaggio, qualità degli spazi urbani e sostenibilità ambientale ed energetica;
- C3.3 migliorare la qualità e la bellezza degli spazi urbani per renderli più attrattivi, fruibili e vivibili considerando le esigenze dei diversi utenti della

strada, in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole);

- C3.4 migliorare l'accesso e la fruizione turistica dei luoghi urbani nel rispetto delle peculiarità della città e della sostenibilità del sistema della mobilità;
- C4.1 ridurre la povertà di trasporto e le disparità di accesso alla città tramite la riorganizzazione e integrazione dei servizi di trasporto collettivo, nonché la riduzione del digital divide;
- C4.2 garantire l'equilibrio economico-finanziario ed economico-sociale del sistema di mobilità razionalizzando la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità e internalizzando i costi sociali;
- C4.3 incentivare i comportamenti corretti di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo e rispetto delle regole di circolazione di tutti gli utenti ed il ripensamento dello spazio pubblico;
- C4.4 aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso le modalità di trasporto più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione resa ai residenti, agli operatori economici e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi di mobilità;

7.4 al fine di conseguire gli obiettivi strategici, superare l'indeterminatezza dei risultati da raggiungere e aumentare il grado di responsabilizzazione di tutti i soggetti coinvolti nel processo decisionale, la città di Cesena ha individuato i seguenti target di risultato da raggiungere entro il 2030 e da monitorare nel tempo:

- riduzione della domanda di mobilità complessiva del 12%;
- aumento degli spostamenti attivi a piedi e in bici rispettivamente del 50% e del 222%;
- favorire una penetrazione di veicoli elettrici nel mercato pari o superiore al 15%;
- riduzione dei morti su strada del 50% su tutta la rete e riduzione degli incidenti totali del 30%;
- riduzione delle emissioni di gas serra del 45%;

7.5 in linea con il D.M. 14/08/2017 e ispirato all'approccio Avoid-Shift-Improve adottato dall'Agenzia Europea dell'Ambiente, il PUMS include 11 strategie:

- S.1 rigenerare e rifunzionalizzare gli spazi urbani per promuovere la mobilità sostenibile;
- S.2 migliorare le prestazioni delle diverse reti e servizi di mobilità;
- S.3 favorire l'intermodalità e l'integrazione tra i diversi servizi di mobilità;
- S.4 promuovere l'accessibilità digitale;

- S.5 favorire l'elettificazione ed automazione della mobilità;
  - S.6 raccontare il cambiamento;
  - S.7 predisporre al cambiamento;
  - S.8 premiare il cambiamento;
  - S.9 favorire la creazione di sinergie intra ed inter istituzionali,
  - S.10 migliorare la conoscenza sul sistema della mobilità;
  - S.11 governare il cambiamento;
- 7.6 da queste strategie è scaturita l'individuazione di 61 azioni (in appendice al Rapporto Ambientale è riportato l'elenco completo suddiviso per strategie) alle quali è data maggiore priorità agli interventi di gestione della domanda di mobilità e di riprogettazione delle infrastrutture e dei servizi esistenti;
- 7.7 la formulazione dell'alternativa di Piano è stata costruita come insieme di misure coerenti tra loro e con le strategie e gli obiettivi precedentemente richiamati; prima di descrivere lo scenario di piano il PUMS riconosce, in prima istanza, lo Scenario evolutivo tendenziale, descritto dalle previsioni al 2030 per quanto riguarda gli aspetti demografici e la domanda di mobilità; a fronte, quindi, della definizione dello Scenario evolutivo tendenziale viene individuato lo Scenario di Piano;
- 7.8 in merito alla valutazione della sostenibilità ambientale del Piano, nel Rapporto ambientale viene effettuata un'analisi della coerenza, interna ed esterna, che consiste nella verifica della congruità degli obiettivi generali del Piano rispetto al quadro normativo e programmatico nel quale il PUMS si inserisce; in particolare, attraverso **l'analisi di coerenza esterna** è stata verificata la coerenza dell'impostazione del Piano rispetto agli strumenti vigenti sovraordinati; è stata, inoltre, effettuata **l'analisi di coerenza interna**;
- 7.9 l'analisi di coerenza esterna ha evidenziato che gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso coerenti con gli obiettivi di sostenibilità e non sono stati rilevate interazione negative;
- 7.10 è stata svolta una analisi di coerenza interna tra le ambizioni del PUMS e le strategie, mediante un confronto matriciale; tale analisi ha evidenziato unicamente interazioni positive (coerenza) o non significative (nessuna interazione);
- 7.11 nel rapporto ambientale è stata condotta una valutazione degli effetti del piano effettuando un confronto tra la

situazione attuale, uno scenario tendenziale costruito da quelle azioni già programmate e che verrebbero messe in atto anche in assenza del PUMS e uno scenario di Piano costruito a partire dallo scenario tendenziale ipotizzando l'implementazione di tutte le politiche, azioni e interventi di cui il PUMS prevede l'attuazione; tale valutazione è stata condotta utilizzando i seguenti indicatori:

#### **Effetti su mobilità e trasporti**

- domanda di mobilità totale (espressa in pkm);
- share modale (calcolato sui pkm);
- domanda di mobilità sistematica ed occasionale (pkm);
- evoluzione del parco auto per alimentazione e classe emissiva;
- evoluzione di altri tipi di veicoli per alimentazione e classe emissiva;

#### **Effetti sulla qualità dell'aria**

- Emissioni di NO<sub>x</sub>totali (tonnellate annue);
- Emissioni di NO<sub>x</sub>suddivise per modo (tonnellate annue);
- Emissioni di PM10totali (tonnellate annue);
- Emissioni di PM10suddivise per modo (tonnellate annue);

#### **Effetti sui cambiamenti climatici**

- Emissioni di CO<sub>2</sub>totali (tonnellate annue);
- Emissioni di CO<sub>2</sub>suddivise per modo (tonnellate annue);

7.12 per quanto riguarda gli effetti su mobilità e trasporti è stato stimato che sia nello scenario tendenziale che in quello di piano la maggior parte dei pkm (persone per chilometro) rimane legato all'utilizzo dell'auto, ma nello scenario di piano la quota relativa a questo mezzo di trasporto si riduce sia per i conducenti che per i passeggeri, a favore di un aumento della mobilità attiva, sia pedonale che ciclabile, e dell'utilizzo del trasporto pubblico; tale risultato viene confermato anche analizzando separatamente la domanda di mobilità sistematica ed occasionale;

7.13 in merito agli effetti sulla qualità dell'aria, nel rapporto ambientale è stata svolta una stima delle emissioni di NO<sub>x</sub> e PM10 generate dal parco veicolare nello scenario di attuale, nello scenario tendenziale (baseline) e nello scenario di piano; la stima è stata determinata sulla base delle previsioni di composizione del parco veicolare al 2030 (assunte uguali per scenario tendenziale e di piano), dalle emissioni dei veicoli a due ruote e dalle emissioni del trasporto pubblico; a tal proposito si evidenzia che lo scenario tendenziale e lo scenario di piano differiscono per la quota di shift modale previsto dalle azioni definite nel PUMS; in merito alle prestazioni ambientali previste dal



PUMS si riportano le tabelle che pongono a confronto i tre scenari per gli inquinanti NO<sub>x</sub> e PM10:

Emissioni di NO <sub>x</sub>	ATTUALE	BASELINE	PIANO
(t)	2021	2030	2030
auto	161,3	37,3	31,6
moto e altro	7,2	4,5	2,6
trasporto pubblico	18,2	4,1	5,2
<b>Totale</b>	<b>186,7</b>	<b>45,9</b>	<b>39,4</b>

Emissioni di PM <sub>10</sub>	ATTUALE	BASELINE	PIANO
(t)	2021	2030	2030
auto	4,1	0,5	0,5
moto e altro	1,2	0,4	0,2
trasporto pubblico	0,8	0,1	0,1
<b>Totale</b>	<b>6,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>

nello scenario di base le emissioni di NO<sub>x</sub> si riducono del 75% rispetto alla situazione attuale, e quelle di PM10 dell'83%; lo scenario di piano prevede invece riduzioni del 79% e 87% rispettivamente, con miglioramenti dell'14% e 22% rispetto allo scenario baseline;

- 7.14 per quanto riguarda i cambiamenti climatici è stata svolta una stima delle emissioni di CO<sub>2</sub> utilizzando un meccanismo analogo a quanto effettuato per gli inquinanti NO<sub>x</sub> e PM10; i risultati di tale elaborazione sono i seguenti:

Emissioni di CO <sub>2</sub> (WTW)	ATTUALE	BASELINE	PIANO
(t)	2021	2030	2030
auto	99.853	69.962	59.419
moto e altro	3.072	1.993	1.141
trasporto pubblico	7.118	3.502	4.472
<b>Totale</b>	<b>110.043</b>	<b>75.458</b>	<b>65.033</b>

negli scenari futuri, le emissioni causate dal trasporto passeggeri sono stimate diminuire del 31% nello scenario baseline e del 41% nello scenario di piano (rispetto alla situazione attuale); rimane comunque preponderante il contributo dato dalle auto;

7.15 per quanto riguarda l'inquinamento acustico, nel rapporto ambientale sono stati previsti effetti positivi dovuti all'implementazione, nello scenario di piano, di interventi di zona 30, area camminabilità diffusa e la revisione della ZTL;

7.16 in relazione agli effetti sulla salute umana, nel rapporto ambientale sono stati illustrati gli aspetti maggiormente significativi che è possibile attendersi dal PUMS; in particolare, si prevede:

- un miglioramento della salute pubblica con riduzione di costi sanitari derivanti da un aumento dello share modale bici e a piedi con conseguente riduzione dell'inattività fisica grazie ad interventi di diffusione di camminabilità, ciclabilità (attraverso la bicipolitana), intermodalità e calmierazione del traffico;
- un miglioramento della sicurezza stradale grazie all'estensione del limite 30 km/h su tutto l'urbanizzato ed il completamento di alcuni sistemi di circonvallazione minori e la riprogettazione/rifunionalizzazione di assi del territorio;
- gli interventi di limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti e la promozione della mobilità elettrica riducono emissioni di inquinanti dannosi per la salute;

7.17 il piano di monitoraggio, con frequenza biennale di misurazione, è stato popolato da indicatori di obiettivo (suddivisi in funzione delle 4 ambizioni del PUMS), indicatori di contesto, indicatori sull'offerta e indicatori sulla domanda; per gli indicatori di obiettivo sono stati definiti unità di misura, direzione indicatore e fonte (del dato) mentre per gli altri indicatori è stata definita unicamente l'unità di misura;

## 8. RITENUTO CHE:

8.1 in particolare, in merito all'impostazione del PUMS, si evidenzia che da alcuni anni ha preso corpo un riconoscimento della strada come "bene comune", facendo riferimento alle città che investono in politiche per lo sviluppo sostenibile, l'economia circolare, l'aumento della resilienza, l'equità, l'inclusione sociale e la qualità della vita; città che, oltre al resto, sappiano disegnare in modo adeguato la propria rete di strade come spazi pubblici "vivibili e completi"; città dove le strade vengono ridisegnate per rispondere a tutti i bisogni di spazio aperto delle comunità locali e come luogo di incontro; i cui utilizzatori siano le persone, diverse per età, genere, caratteri sociali, modo di spostarsi; tale impostazione comporta, prima di tutto, un fortissimo cambiamento culturale;

- 8.2 il percorso di elaborazione di un PUMS (le analisi, la definizione di una visione, la selezione delle strategie, il confronto con la città/comunità, la valutazione costi-benefici e ambientale, l'affinamento progressivo di strategie e soluzioni per una mobilità sostenibile) è la condizione entro cui si formano e legittimano queste scelte; il quadro multidimensionale degli obiettivi (mobilità sostenibile, equità, sicurezza, inclusione sociale, qualità ambientale, innovazione ed efficienza economica) orienta e guida tutto il percorso di affinamento e valutazione delle strategie; fra queste anche quella mirata alla riconquista dello "spazio pubblico come bene comune";
- 8.3 lo spazio pubblico intesse la trama della forma urbana e delle relazioni sociali ma è anche il luogo in cui si svolgono gli spostamenti; per questa ragione il PUMS si pone l'obiettivo (deve porsi l'obiettivo, secondo le LG europee) di creare condizioni di sicurezza, vivibilità e qualità dello spazio pubblico, garantendo al tempo stesso condizioni di efficacia del sistema; la messa in sicurezza degli spostamenti (con qualsiasi modalità) rappresenta quindi il filo conduttore attraverso il quale declinare le specifiche azioni del Piano;
- 8.4 uno degli elementi di maggiore novità riconosciuti ai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile è il passaggio da un piano limitato sostanzialmente a pianificare e programmare soluzioni per il traffico veicolare ad un piano che approfondisce gli effetti dei sistemi di mobilità sulla collettività e propone soluzioni atte a migliorare sensibilmente la qualità della vita dei cittadini;
- 8.5 il ridisegno dello spazio pubblico diventa quindi la condizione (o l'effetto) dell'attuazione di tutte le strategie; non solo quelle destinate alla mobilità attiva e alla sicurezza, ma anche il necessario ridisegno di spazi stradali, marciapiedi, attraversamenti, fermate, ridisegno che consegue agli interventi per il preferenziamento del TPL, per la diffusione di bike sharing, car sharing, mobilità elettrica, ecc.;
- 8.6 le strade (e le piazze, i marciapiedi, gli interstizi spesso abbandonati) sono da ridisegnare come spazi pubblici non solo a favore della mobilità sostenibile e della sicurezza, ma anche per molto altro; per aumentare la capacità di adattamento della città ai cambiamenti climatici, per diffondere in modo capillare la presenza del verde e della natura, per offrire luoghi di incontro e di socialità, per innovare la rete e i servizi della città, per creare occasioni di sviluppo economico e nuovi lavori;
- 8.7 le molteplici funzioni delle strade sono state nel corso degli anni valorizzate sempre meno e poco considerate come

spazi pubblici nel contesto urbano, diventando semplicemente collegamenti tra un punto e un altro, utili solo a facilitare uno spostamento e progressivamente adattate a misura delle auto private; le strade si sono così "disegnate" intorno a questa funzione, ignorando e sottovalutando le altre come fossero solo collaterali, venendo così a perdere di fatto il loro carattere di spazio pubblico e multifunzionale; tale approccio ha ampiamente dimostrato di aver prodotto conseguenze negative: insicurezza stradale, rumore, inquinamento atmosferico, degrado del paesaggio urbano; mentre, d'altro canto è sempre più forte la consapevolezza che la qualità della vita dei cittadini è direttamente influenzata dalle condizioni ambientali e che lo spazio pubblico, bene comune, è una risorsa scarsa e in quanto tale deve essere razionalizzato;

9. CONSIDERATO CHE:

- 9.1 l'attuazione del Patto di Glasgow obbliga a una svolta delle politiche climatiche, a tutti i livelli; pertanto cresce la consapevolezza del maggiore impegno richiesto dall'obiettivo di azzerare le emissioni nette a livello globale entro il 2050 (intorno alla metà del secolo) e puntare a limitare l'aumento delle temperature a 1,5°C rispetto all'epoca preindustriale; il raggiungimento di tali obiettivi è impossibile se non si riduce la dipendenza dai combustibili fossili; pertanto si ritiene debbano essere messe in atto, prioritariamente, tutte le azioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Cesena, che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;
- 9.2 la Regione Emilia-Romagna ha approvato con Delibera di Assemblea n. 187 del 29 dicembre 2018, la "Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna" che ha per obiettivo quello di ridurre la vulnerabilità e i rischi derivanti dai cambiamenti climatici; pertanto, la Strategia deve, necessariamente, essere assunta quale riferimento a cui ricondurre tutte le valutazioni e, così come definito dal D.lgs. 152/2006, le azioni di adattamento devono essere integrate nelle politiche, nei piani e nei programmi attuali e futuri, nonché nelle fasi di progettazione delle infrastrutture previste e nell'attuazione più in generale del PUMS stesso;
- 9.3 la Giunta regionale ha, inoltre, deliberato, con DGR 3191 del 5/08/2019, la dichiarazione di emergenza climatica e ambientale "quale assunzione - si legge nel documento - di consapevolezza e responsabilità politica, per il

coordinamento e rafforzamento delle politiche, azioni e iniziative volte al contrasto del cambiamento climatico";

9.4 la Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, approvata con DGR n. 1840 del 08/11/2021, specifica che la pianificazione di settore, attraverso cui si attuano gli obiettivi strategici definiti nei vari documenti di programmazione regionale, dovrà a sua volta considerare la dimensione tematica e settoriale dello sviluppo sostenibile inserendo gli obiettivi e i target della Strategia regionale all'interno dei piani e programmi;

a tal proposito si ritiene che:

- debbano essere inseriti i target quantitativi della Strategia regionale "dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%)", "Ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato" e "Ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050" nei target da raggiungere e monitorare al 2030 del PUMS di Cesena;
- il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile - Agenda 2030 deve essere monitorato nel tempo utilizzando gli indicatori coerenti e dialoganti (scalati) con quelli della Strategia regionale; in particolare, occorre inserire nel piano di monitoraggio del PUMS di Cesena i seguenti indicatori:
  - tasso di feriti per incidente stradale (per 10'000 abitanti);
  - persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati;
  - percentuale riduzione delle emissioni climalteranti (rispetto al 1990);

## 10. VALUTATO CHE:

10.1 il PUMS è un piano strategico di coordinamento, che non ha valenza territoriale, volto, principalmente, ad implementare la mobilità sostenibile ed a condizionare significativamente il comportamento dei cittadini ai quali si rivolge il Piano, con un ampio ed articolato processo di partecipazione e coinvolgimento che si sviluppa in fase di formazione ed approvazione del piano e dovrà continuare in fase di attuazione del medesimo; pertanto, l'acquisizione delle infrastrutture previste dalla pianificazione vigente

e le azioni programmate non possono che essere assunte come Scenario tendenziale con il quale confrontare e valutare l'efficacia del PUMS;

- 10.2 si valuta positivamente che gli interventi dello Scenario di Piano hanno l'obiettivo di portare ad una riduzione della domanda di mobilità complessiva pari al 12%, alla riduzione degli spostamenti motorizzati dal 68% (valore attuale) al 43% e all'aumento della quota modale della mobilità collettiva dal 17% (valore attuale) al 22%;
- 10.3 si prende atto che, come indicato all'art.8, comma 3, delle NTA del PAIR, all'interno del Rapporto Ambientale sono stati valutati gli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NO<sub>x</sub> del piano; si prende atto che le stime al 2030 degli inquinanti NO<sub>x</sub> e PM10 e del gas serra CO<sub>2</sub> sono significativamente inferiori ai valori attuali e che il piano ha effetti migliorativi rispetto alla situazione attuale; nonostante ciò, si evidenzia che le differenze tra lo scenario tendenziale e lo Scenario di piano non conseguono significativi miglioramenti per quanto riguarda la riduzione delle emissioni in atmosfera, ciò comporta che il PUMS concorre limitatamente alla riduzione delle emissioni di PM10 e NO<sub>x</sub>;
- 10.4 si prende atto che nonostante il miglioramento rispetto alla situazione attuale, ipotizzato attraverso l'attuazione del PUMS in tutte le tematiche ambientali, risultano difficilmente raggiungibili nel comune di Cesena gli obiettivi fissati dal PAIR per la riduzione delle emissioni; risulta altresì difficile da raggiungere la quota di metri di pista ciclabile per abitante e la quota di mobilità elettrica pari al 20% fissate dal PAIR; tale mancanza è motivata dal Comune di Cesena come determinata dallo stato di fatto iniziale molto lontano dagli obiettivi del PAIR; si prende atto delle difficoltà riscontrate nel concorrere al raggiungimento degli obiettivi posti dal PAIR; si ricorda, tuttavia, che con sentenza pronunciata il 10 novembre 2020, la Corte di giustizia europea ha condannato l'Italia per il mancato rispetto dei valori limite applicabile alle microparticelle (PM10) in determinate zone e agglomerati, tra cui il più importante e significativo è il Bacino padano; tale sentenza comporterà la necessità di porre in campo, a breve, misure molto più stringenti ed efficaci per il contenimento delle emissioni in atmosfera di tali microparticelle, con inevitabili ripercussioni anche sulla pianificazione, compresi i PUMS;
- 10.5 si valuta positivamente che gli indicatori utilizzati per la valutazione degli effetti sulle matrici mobilità e trasporti, qualità dell'aria e cambiamenti climatici siano

stati inseriti tra gli indicatori che saranno utilizzati nella successiva fase di attuazione del Piano, per verificare l'avanzamento dei risultati attesi e per condurre le attività di monitoraggio del PUMS che, necessariamente, dovrà esser esteso agli effetti ambientali attesi dall'attuazione del Piano;

- 10.6 si valuta positivamente l'approccio metodologico utilizzato nel percorso di partecipazione, che si è sviluppato principalmente nella fase di formazione del PUMS adeguandosi alle modalità permesse a causa dalla emergenza sanitaria in atto; particolare importanza, per un'attuazione efficace del PUMS, avrà l'impostazione della successiva fase della partecipazione (quella ex post) con l'attivazione degli strumenti previsti dal PUMS (cabina di regia della mobilità, consulta della Mobilità cittadina e rapporti di monitoraggio con cadenza biennale);
- 10.7 relativamente allo spazio pubblico si valutano positivamente le azioni previste relativamente agli spazi di relazione (ripensare il Centro Storico come "centro delle relazioni", riqualificare gli spazi di relazione esistenti, restituire alla collettività i vuoti urbani e realizzare nuovi spazi di relazione in altre aree della città), agli spazi di condivisione (estendere il perimetro degli spazi di condivisione e riprogettare e riqualificare gli spazi di condivisione esistenti) e agli spazi di circolazione (individuare una maglia di percorsi pedonali diffusi, realizzare un sistema "Park + Walk" e progettare e attuare un sistema di segnaletica (wayfinding));
- 10.8 considerato il particolare periodo legato all'emergenza sanitaria da Covid-19 il tema mobilità assume una particolare rilevanza, in quanto la forte riduzione della disponibilità di posti prevista sui mezzi pubblici per garantire il distanziamento fisico anti-contagio, costringe molte persone a trovare soluzioni alternative per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, o più in generale per gli spostamenti personali, e l'auto rischia di essere il mezzo prescelto dai più; ciò si è tradotto, nella maggior parte dei casi, in un incremento del traffico veicolare e, di conseguenza, in un incremento degli effetti ambientali indotti, problematiche che potrebbero essere mitigate anche grazie all'incentivo dell'uso delle biciclette; quindi potrebbe essere utile accelerare alcuni progetti indicati nel PUMS, al fine di dare una tempestiva risposta agli attuali bisogni dei cittadini, con soluzioni alternative e convenientemente utilizzabili, orientate ad incentivare il cambiamento di comportamento;

10.9 è necessario aggiungere al piano di monitoraggio tra gli indicatori obiettivo anche gli indicatori "target di risultato" mancanti e specificare nella colonna "direzione obiettivo" il target al 2030;

10.10 l'elenco degli indicatori di monitoraggio deve essere completato con l'indicatore "dotazione di piste ciclabili per abitante"(all'interno di ciclabilità e pedonalità);

10.11 con il fine di verificare lo stato di attuazione delle misure indicate agli artt.15 e16 delle NTA del PAIR 2020 (misure che devono essere previste negli strumenti di pianificazione per i comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti quale il Comune di Cesena), nel report di monitoraggio, dovrà essere documentato, in un orizzonte temporale più ravvicinato possibile, il mantenimento e/o il raggiungimento degli obiettivi del PAIR, ossia: l'estensione delle ZTL e delle aree pedonali rispettivamente pari al 100% e al 20% del centro storico (mantenimento) e una dotazione di piste ciclabili per abitante pari a 1.5 metri per abitante (raggiungimento);

#### 11. VALUTATO INOLTRE CHE:

11.1 nel territorio comunale di Cesena è presente l'area protetta Natura 2000 ZSC IT4080014 Rio Mattero e Rio Cuneo;

11.2 la presenza di tale Sito ha richiesto necessariamente la predisposizione di uno specifico Studio ai fini della procedura di Valutazione di Incidenza; da quanto emerge dallo Studio di incidenza non sono riscontrabili ripercussioni dirette o indirette sull'area tutelata né elementi di compromissione delle misure di conservazione specifiche per la ZSC;

11.3 in riferimento alla Valutazione di incidenza del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Cesena, che interessa il sito di Rete Natura 2000 ZSC IT4080014 Rio Mattero e Rio Cuneo, il Servizio regionale Aree protette Foreste e Sviluppo della Montagna ha espletato la procedura di pre-Valutazione di Incidenza, acquisita agli atti d'ufficio con nota P.G.2022.0252959, dalla quale si evince che le attività previste nel Piano in oggetto non determinano incidenze negative significative sul Sito di Rete Natura 2000 interessato a condizione che venga rispettata la seguente prescrizione:

- i progetti attuativi del piano che interessano o interesseranno il sito Rete Natura 2000 in oggetto siano assoggettati a valutazione di incidenza;

#### 12. RITENUTO CHE:



si rende necessario in seguito anche ai contributi pervenuti e alle valutazioni effettuate, fornire le seguenti raccomandazioni:

- 12.1 debbano essere inseriti i target quantitativi della Strategia regionale "dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%)", "Ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato" e "Ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050" nei target da raggiungere e monitorare al 2030 del PUMS di Cesena;
- 12.2 considerata l'urgenza di adottare misure per il miglioramento della qualità dell'aria e il contrasto al cambiamento climatico in atto, si raccomanda di anticipare ad una scala temporale di breve termine l'interventi legati alla "Realizzazione della Bicipolitana" di Cesena;
- 12.3 si ritiene che nell'attuazione del PUMS **debbono essere destinate risorse in particolare e prioritariamente** vista la situazione di emergenza sanitaria in atto da Covid-19:
- al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile concepita, prioritariamente, non come pista per "passeggiate domenicali - turistico - ricreative", ma come infrastruttura sicura ed efficace per il trasporto di persone, nonché competitiva con l'infrastruttura stradale (in particolare per il tragitto casa- lavoro e casa - scuola);
  - alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;
  - al miglioramento del funzionamento del TPL (aumento delle frequenze, miglior accessibilità per le persone con disabilità, previsione di corse rapide);
- 12.4 per il TPL ove è previsto il rinnovo del parco circolante, fatti salvi i contratti in essere, **si ritiene necessario l'esclusione dell'acquisto dei mezzi diesel**, considerata la vita utile dei mezzi che sarebbero acquistati e il mancato beneficio in termini ambientali che ne deriverebbe;
- 12.5 la prioritaria attivazione degli strumenti previsti dal PUMS di partecipazione ex-post(cabina di regia della mobilità, consulta della Mobilità cittadina e rapporti di monitoraggio con cadenza biennale) che avranno particolare importanza per l'efficace attuazione del PUMS;
- 12.6 in merito al Piano di monitoraggio si ritiene che:
- sia necessario aggiungere al piano di monitoraggio tra gli indicatori obiettivo anche gli indicatori "target di risultato" mancanti e specificare nella colonna "direzione obiettivo" il target al 2030;

- per monitorare il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile occorre inserire i seguenti indicatori:
  - tasso di feriti per incidente stradale (per 10.000 abitanti);
  - persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati;
  - percentuale riduzione delle emissioni climalteranti (rispetto al 1990);
- dovrà essere documentato, in un orizzonte temporale più ravvicinato possibile, il mantenimento e/o il raggiungimento degli obiettivi del PAIR, ossia: l'estensione delle ZTL e delle aree pedonali rispettivamente pari al 100% e al 20% del centro storico (mantenimento) e una dotazione di piste ciclabili per abitante pari a 1.5 metri per abitante (raggiungimento);
- sia necessario, definire nel Piano di Monitoraggio, le risorse dedicate al monitoraggio stesso, gli step intermedi di verifica, nonché il protocollo d'intervento nel caso in cui non si raggiungano gli obiettivi prefissati;
- infine, si ricorda che è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale;

12.7 al fine di verificare "lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nazionale e regionali" (art. 18, comma 3-bis del d.lgs. 152/06) dovrà essere presentato, ogni 2 anni, un monitoraggio ambientale sul quale ci si esprimerà entro 30 giorni, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del d.lgs. 152/06;

VISTO:

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- la legge 11 settembre 2020, n. 120 n. "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali»";
- la legge regionale 30 luglio 2015, n. 13 "Riforma del sistema di governo regionale e locale su Città Metropolitana di Bologna, Province, comuni e loro Unioni;

VISTE, altresì, le delibere della Giunta regionale:

- n. 2416 del 29 dicembre 2008, recante "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e successive modifiche, per quanto applicabile;
- n. 468 del 10/04/2017, recante: "Il Sistema dei Controlli Interni nella Regione Emilia-Romagna";
- la deliberazione di Giunta regionale 24 maggio 2021, n. 771 "Rafforzamento delle capacità amministrative dell'ente. Secondo adeguamento degli assetti organizzativi e linee di indirizzo 2021";
- la deliberazione di Giunta regionale 28 dicembre 2020, n. 2018 "Affidamento degli incarichi di direttore generale della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 43 della L.R. 43/2001 e ss.mm.ii.";
- la determinazione 31 maggio 2021, n. 10256 "Conferimento incarichi dirigenziali presso la direzione generale Cura del territorio e dell'ambiente";
- n. 1795 "Approvazione della Direttiva per lo svolgimento delle funzioni in materia di VAS, VIA AIA ed AUA in attuazione della L.R. n. 13 del 2005. Sostituzione della direttiva approvata con DGR N. 2170/2015";

RICHIAMATI, altresì:

- il D.lgs. n. 33 del 14 marzo 2013 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni d parte delle pubbliche amministrazioni" e ss.mm.ii.;
- la deliberazione n. 111 del 31 gennaio 2022 recante "Piano triennale di prevenzione della corruzione e trasparenza 2022-2024, di transizione al piano integrato di attività e organizzazione di cui all'art. 6 del D.lg. n. 80/2021"
- la legge regionale 26 novembre 2001, n. 43 "Testo unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna";
- le circolari del Capo di Gabinetto del presidente della Giunta regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte

in attuazione della DGR n. 468/2017;

- la determinazione n. 19705 del 25/10/2021 "Conferimento incarico dirigenziale ad interim presso la Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente" con la quale è stata attribuita la titolarità ad interim del servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale all'ing. Paolo Ferrecchi a decorrere dal 1° novembre 2021 e fino all'individuazione del dirigente a cui attribuire la responsabilità della medesima struttura;

ATTESTATO che il sottoscritto dirigente, responsabile del procedimento, non si trova in situazione di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

ATTESTATA la regolarità amministrativa;

Tutto ciò premesso, dato atto, considerato e valutato;  
su proposta dell'Assessore alla difesa del suolo e della costa,  
protezione civile

a voti unanimi e palesi

D E L I B E R A

a) di esprimere il PARERE MOTIVATO di VAS, di cui all'art. 15 del D.lgs. n. 152/2006, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Cesena, adottato con deliberazione di Giunta Comunale n.220 del 20 luglio 2021, con le raccomandazioni di seguito elencate:

- 1) debbano essere inseriti i target quantitativi della Strategia regionale "dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%)", "Ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato" e "Ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050" nei target da raggiungere e monitorare al 2030 del PUMS di Cesena;
- 2) considerata l'urgenza di adottare misure per il miglioramento della qualità dell'aria e il contrasto al cambiamento climatico in atto, si raccomanda di anticipare ad una scala temporale di breve termine l'interventi legati alla "Realizzazione della Bicipolitana" di Cesena;

- 3) si ritiene che nell'attuazione del PUMS debbano essere destinate risorse in particolare e prioritariamente vista la situazione di emergenza sanitaria in atto da Covid-19:
- al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile concepita, prioritariamente, non come pista per "passeggiate domenicali - turistico - ricreative", ma come infrastruttura sicura ed efficace per il trasporto di persone, nonché competitiva con l'infrastruttura stradale (in particolare per il tragitto casa- lavoro e casa - scuola);
  - alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;
  - al miglioramento del funzionamento del TPL (aumento delle frequenze, miglior accessibilità per le persone con disabilità, previsione di corse rapide);
- 4) per il TPL ove è previsto il rinnovo del parco circolante, fatti salvi i contratti in essere, si ritiene necessario l'esclusione dell'acquisto dei mezzi diesel, considerata la vita utile dei mezzi che sarebbero acquistati e il mancato beneficio in termini ambientali che ne deriverebbe;
- 5) la prioritaria attivazione degli strumenti previsti dal PUMS di partecipazione ex-post (cabina di regia della mobilità, consulta della Mobilità cittadina e rapporti di monitoraggio con cadenza biennale) che avranno particolare importanza per l'efficace attuazione del PUMS;
- 6) in merito al Piano di monitoraggio si ritiene che:
- sia necessario aggiungere al piano di monitoraggio tra gli indicatori obiettivo anche gli indicatori "target di risultato" mancanti e specificare nella colonna "direzione obiettivo" il target al 2030;
  - per monitorare il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile occorre inserire i seguenti indicatori:
    - tasso di feriti per incidente stradale (per 10.000 abitanti);
    - persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati;
    - percentuale riduzione delle emissioni climalteranti (rispetto al 1990);
  - dovrà essere documentato, in un orizzonte temporale più ravvicinato possibile, il mantenimento e/o il raggiungimento degli obiettivi del PAIR, ossia: l'estensione delle ZTL e delle aree pedonali

rispettivamente pari al 100% e al 20% del centro storico (mantenimento) e una dotazione di piste ciclabili per abitante pari a 1.5 metri per abitante (raggiungimento);

- sia necessario, definire nel Piano di Monitoraggio, le risorse dedicate al monitoraggio stesso, gli step intermedi di verifica, nonché il protocollo d'intervento nel caso in cui non si raggiungano gli obiettivi prefissati;
- infine, si ricorda che è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale;

7) al fine di verificare "lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nazionale e regionali" (art. 18, comma 3-bis del d.lgs. 152/06) dovrà essere presentato, ogni 2 anni, un monitoraggio ambientale sul quale ci si esprimerà entro 30 giorni, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del d.lgs. 152/06;

8) i progetti attuativi del piano che interessano o interesseranno il sito Rete Natura 2000 ZSC IT4080014 "Rio Mattero e Rio Cuneo" dovranno essere assoggettati a valutazione di incidenza;

- b) di trasmettere, ai sensi dell'art. 16, del D.lgs. 152/06, copia della presente deliberazione al Comune di Cesena; al riguardo si ricorda che, ai sensi dell'art. 17, del D.lgs. 152/06 si dovrà provvedere a rendere pubblica la decisione finale in merito all'approvazione del Piano, nonché il Parere motivato, la Dichiarazione di sintesi e le misure adottate in merito al monitoraggio;
- c) di informare che è possibile prendere visione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Cesena di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria presso la Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, via della Fiera 8, Bologna;
- d) di rendere pubblico attraverso la pubblicazione sul proprio sito Web, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs 152/06, la presente determinazione.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE, sostituito in applicazione dell'art. 46 comma 3 della L.R. 43/01 e della Delibera 2416/2008 e s.m.i., che stabilisce che le funzioni relative ad una struttura temporaneamente priva di titolare competono al dirigente sovraordinato, dal 1 novembre 2021 esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/514

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/514

IN FEDE

Paolo Ferrecchi



**REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

**Atti amministrativi**

**GIUNTA REGIONALE**

Delibera Num. 497 del 04/04/2022

Seduta Num. 16

OMISSIS

---

L'assessore Segretario

Corsini Andrea

---

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi