

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 744 del 16/05/2022

Seduta Num. 23

Questo lunedì 16 **del mese di** Maggio
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) Donini Raffaele	Assessore
7) Felicori Mauro	Assessore
8) Mammi Alessio	Assessore
9) Priolo Irene	Assessore
10) Salomoni Paola	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore: Corsini Andrea

Proposta: GPG/2022/769 del 04/05/2022

Struttura proponente: SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE
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
SANTARCANGELO DI ROMAGNA" E RELATIVO RAPPORTO AMBIENTALE.

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

Responsabile del procedimento: Cristina Govoni

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PREMESSO CHE:

- 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;
- 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;
- 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);
- ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n. 1392 dell'8 settembre 2008, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione Sostenibilità Ambientale (ora Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni) 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;

PRESO ATTO CHE:

- il Comune di Santarcangelo di Romagna ha elaborato il Rapporto Preliminare Ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;
- 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;
- con nota, acquisita agli atti della Regione Emilia-Romagna al protocollo PG.2021.0668448 del 20 luglio 2021, il Comune di Santarcangelo di Romagna 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;

- la documentazione, messa a disposizione ai fini della consultazione, dal Comune di Santarcangelo di Romagna, comprendeva:

- documento di Quadro Conoscitivo;
- santarcangelo più - masterplan della città(<https://www.comune.santarcangelo.rn.it/pums/i-documenti-del-pums>);
- rapporto preliminare di VAS;

- 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 (servizi: Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna, Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio, Difesa del Suolo della Costa e Bonifica, Tutela e Risanamento Acqua, Aria e Agenti fisici e Ricerca, Innovazione, energia ed economia sostenibile);
- ARPAE SAC sezione di Rimini;
- Autorità di bacino distrettuale del Fiume PO;
- Consorzio di Bonifica della Romagna;
- Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini;
- Provincia di Rimini (Servizio mobilità e Ufficio di Supporto Tecnico Geologico);
- Unione di Comuni Valmarecchia;
- ANAS- compartimento della viabilità per l'Emilia-Romagna;
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., direzione territoriale;
- Agenzia Mobilità Romagnola S.r.l.;
- Patrimonio Mobilità Provincia di Rimini S.r.l.;
- Start Romagna S.p.A.;
- Dipartimento Sanità Pubblica AUSL Romagna-Sede di Rimini;
- ATERSIR - Agenzia Regionale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti;

- in data 29 settembre 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 Santarcangelo di Romagna e al Servizio regionale Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, a tale riunione hanno partecipato gli Enti di seguito elencati:

- AUSL servizio igiene pubblica di Rimini;

- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
 - Regione Emilia-Romagna, servizio Valutazione Impatto Promozione Sostenibilità Ambientale e servizio Tutela e Risanamento Acqua, Aria e Agenti fisici;
 - Comune di Santarcangelo di Romagna;
- 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 protocollo regionale PG.2021.0732939 del 13 agosto 2021;
- con determina n.7366 del 20/04/2021 il dirigente del servizio Valutazione impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale ha trasmesso al Comune di Santarcangelo di Romagna 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; un capitolo del Rapporto ambientale darà conto di tale recepimento;*
 - 2) *particolare cura andrà posta nel proseguimento del percorso di partecipazione, mantenendo un alto coinvolgimento della cittadinanza e degli stakeholders anche nelle fasi di definizione e perfezionamento dei contenuti del piano, mantenendo un canale di partecipazione fino alla fase di approvazione e successiva applicazione del piano;*
 - 3) *nella documentazione presentata sono stati indicati gli elementi che saranno sviluppati nel Rapporto Ambientale; i medesimi risultano coerenti con quanto elencato nell'Allegato VI D.lgs. 152/06; qualora vi fossero politiche-azioni del PUMS che potrebbero avere degli effetti sulla Rete Natura 2000 dovrà essere redatto apposito Studio d'incidenza ambientale;*
 - 4) *particolare cura dovrà essere posta nella redazione della sintesi non tecnica, nella quale dovranno essere evidenziate, in linguaggio accessibile e in formato comunicativo, 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;*
 - 5) *si ritiene che l'analisi conoscitiva svolta e, in particolare, l'analisi SWOT contenuta nel paragrafo 7.5 del Documento di Quadro Conoscitivo, debba essere il riferimento per la definizione condivisa degli obiettivi di Piano;*
 - 6) *si ritiene che la verifica di coerenza tra gli obiettivi PUMS e gli obiettivi degli strumenti della pianificazione sia sovraordinata che di settore, abbia lo scopo di evitare che siano assunti obiettivi in netto contrasto con il quadro programmatico vigente; si ritiene che debbano essere individuate sia le sinergie che i possibili contrasti con gli altri piani;*
 - 7) *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 contiene specifiche disposizioni per i PUMS (art.14, art.15, art.16 e art.18 delle NTA); tali disposizioni,*

sebbene siano applicate ai comuni con popolazione maggiore di 30.000 abitanti, devono essere considerate nella scelta degli obiettivi di Piano ed essere assunti se pertinenti al contesto;

8) in merito alla valutazione degli effetti del PUMS, per il tema di qualità dell'aria, il PAIR prescrive all'art.8, comma 4, che "il proponente del piano o programma sottoposto alla procedura di cui al comma 1 (procedura di VAS) ha l'obbligo di presentare una relazione relativa agli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NO_x del piano o programma e contenente le misure idonee a compensare e/o mitigare tali effetti"; inoltre, l'art.8 comma 1, prescrive che "il parere motivato di 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, si conclude con una valutazione che dà conto dei significativi effetti sull'ambiente di tali piani o programmi, se le misure in essi contenute determinino un peggioramento della qualità dell'aria e indica le eventuali misure aggiuntive idonee a compensare e/o mitigare l'effetto delle emissioni introdotte"; si riporta, al riguardo, stralcio della circolare esplicativa PG n. 448295/2014 nella quale si precisa che "La qualità dell'aria si intende "peggiolata" 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;
- e in mancanza di scenari, ai valori relativi all'ultimo anno disponibile, pubblicati sul sito di ARPA";

9) 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 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;

10) relativamente al tema "qualità dell'aria", ed in particolare agli indicatori "Emissioni di inquinanti associabili al traffico urbano", si evidenzia l'opportunità di prendere in considerazione PM10, PM2,5 e NO_x quali indicatori di inquinamento da traffico e indicati nel PAIR tra i parametri più critici;

11) 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; tale analisi non si dovrà limitare al confronto tra l'alternativa "zero" e lo scenario di piano ma dovrà costituire uno strumento qualificante la formazione del piano; in particolare, potrebbe essere utilizzata un'analisi costi-benefici nella fase di selezione e prevalutazione delle singole azioni di piano considerate (scenari esplorativi), al fine di definire una metodologia coerente che consenta di accompagnare l'intero processo di costruzione del Piano, fornendo indicatori in grado di

descrivere efficacia ed efficienza delle azioni considerate, in relazione ai differenti indicatori di risultato e in funzione del quadro degli obiettivi;

12) le azioni che, avendo conseguito risultati positivi nel processo di valutazione o in base ad altre considerazioni, saranno selezionate per comporre lo scenario base di Piano e le sue varianti temporali di lungo periodo, dovrebbero a loro volta essere sottoposte a valutazione complessiva costi-benefici, per evidenziare e quantificare l'effetto combinato delle azioni selezionate;

13) 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 Valutazioni 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;

14) 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;

15) 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;

16) 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;

17) il concetto di pista ciclabile deve evolversi nel concetto di "infrastruttura per la mobilità sostenibile", che si ponga in concorrenza con le infrastrutture per la mobilità tradizionale, sia in termini di superficie occupata (in sede stradale e non sui marciapiedi) di sicurezza (nel 2019 in Regione Emilia-Romagna sono stati registrati 60 incidenti mortali a danno di ciclisti), di continuità di tracciato, di miglior prestazione complessiva del viaggio (tempo, energia ed inquinamento) ecc.;

18) coerentemente con la raccomandazione sopraesposta il potenziamento delle piste ciclabili deve privilegiare l'aumento dell'utilizzo delle esistenti configurandole come "infrastruttura per la mobilità sostenibile" e la nuova realizzazione di nuove piste, in particolare per garantire i

percorsi maggiormente utilizzati verso le scuole e i poli di attrazione per il lavoro;

19) anche in centri urbani medi e di piccole dimensioni come Santarcangelo di Romagna va ripensata la funzione della strada, all'interno della nuova pianificazione basata sulla rigenerazione urbana, impostandola come bene comune che può svolgere altre funzioni oltre a quella di far transitare e parcheggiare i veicoli, compresi quelli elettrici; la nuova strada deve destinare spazi non solo alle infrastrutture per la mobilità sostenibile, ma anche, per esempio, alla piantumazione di alberature che possono aumentare la vivibilità e il comfort urbano, oltre ad assorbire inquinanti e gas serra;

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

21) 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;

22) per la scelta degli indicatori dovranno essere considerati sia indicatori di contesto (ambientale, territoriale, sociale) che indicatori di processo o prestazionali (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;

23) 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; 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;

24) l'elaborazione del PUMS deve costituire una anticipazione della componente strategica relativa alla mobilità del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG); il PUMS, non avendo effetti territoriali in quanto piano strategico di coordinamento, deve necessariamente relazionarsi con la pianificazione urbanistica e di settore (infrastrutture, ambiente, clima ed energia) per raggiungere compiutamente gli obiettivi che si pone;

- il Comune di Santarcangelo di Romagna, con deliberazione di Giunta Comunale n.2 del 13 gennaio 2022, ha adottato il "Piano urbano della mobilità sostenibile - (PUMS)", comprensivo del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica, 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;
- con nota, acquisita al PG/2022/0077837 della Regione Emilia-Romagna, il Comune di Santarcangelo di Romagna ha 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);
- 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 Santarcangelo di Romagna a partire dal 02 febbraio 2022, quale data di pubblicazione sul BURERT dell'avviso di avvenuta adozione fino al 19 marzo 2022;
- gli elaborati del PUMS, così come adottati, sono depositati e pubblicati digitalmente all'Albo Pretorio on-line, sul sito istituzionale del Comune di Santarcangelo di Romagna e della Regione Emilia-Romagna, visionabili fino al giorno 19 marzo 2022 ai seguenti link:
 - <https://www.comune.santarcangelo.rn.it/pums/i-documenti-del-pums>
 - <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>
- in data 28 febbraio 2022 è stata svolta una presentazione pubblica mentre in data 07 marzo 2022 è stata svolta una presentazione ai soggetti competenti in materia ambientale del PUMS adottato; durante il periodo di deposito è stata, inoltre, allestita una mostra nella galleria Baldini della biblioteca comunale, con otto tavole di grande formato sui contenuti del PUMS adottato;

PRESO ATTO ALTRESI' CHE:

- sono pervenute, entro la data del 19 marzo 2022 le seguenti osservazioni e contributi degli SCA al PUMS:

n.	data	FIRMATARIO

- 1	- 25/02/2022	- Confesercenti provinciale di Rimini
- 2	- 26/02/2022	- Romagna Acque società delle fonti S.p.A.
- 3	- 16/03/2022	- Jenny Dolci
- 4	- 16/03/2022	- Lorenzo Fuschini
- 5	- 17/03/2022	- Belli Franco e Concetta Leggio
- 6	- 19/03/2022	- Belli Bruna e Manfroni Giulio
- Osservazioni fuori termine		
- 7	- 21/03/2022	- Ceppini e Manuzzi
- 8	- 29/03/2022	- Vorabbi Cristina
- Contributo Soggetti con competenza ambientale		
- 9	- 03/03/2022	- Arpae
- 10	- 07/03/2022	- ATERSIR
- 11	- 17/03/2022	- ATERSIR
- 12	- 18/03/2022	- HERA

- le tematiche emergenti risultano essere le seguenti:

pedonalizzazioni e sosta

sono state espresse perplessità relativamente alla pedonalizzazione delle vie Marini e Mazzini, in particolare in relazione alla presenza della scuola Pascucci, in quanto potrebbero verificarsi disagi di accesso in alcune fasce orarie e generare flussi elevati nelle viabilità alternative; la pedonalizzazione potrebbe comportare l'impossibilità di accesso al parcheggio di Piazza delle Erbe (nel caso venisse mantenuto); in relazione alla chiusura del tratto della "via di Piazza Ganganelli" con relativo allargamento della piazza stessa è stato osservato che si potrebbero verificare criticità sui percorsi alternativi;

in merito alla sosta, è stata ritenuta troppo estesa l'area individuata come Fascia PUMS, nella quale introdurre un limite orario per la sosta su strada per le auto dei

visitatori e per le terze e quarte auto dei residenti; è stato chiesto, inoltre, di utilizzare l'area Campana come parcheggio pubblico a servizio del centro, realizzandone le opere necessarie (accessi, pavimentazione, segnalazioni), e un potenziamento del parcheggio Francolini;

messa in sicurezza di via Scalone

diverse osservazioni hanno segnalato criticità di funzionalità e sicurezza a riguardo di via Scalone per cui si chiede l'inserimento nel PUMS di un progetto di messa in sicurezza della strada; è stato, inoltre, richiesta la realizzazione di una pista ciclopedonale e di un marciapiede e l'interdizione della Via al traffico intercomunale e di attraversamento;

rapporto ambientale

in merito alla valutazione degli impatti è stato chiesto di esplicitare maggiormente i criteri di valutazione utilizzati nell'assegnazione dei punteggi di impatto;

interazione con elementi del Servizio idrico Integrato

ATERSIR ha indicato i riferimenti per l'individuazione delle reti del servizio idrico ed è stata segnalata la presenza di alcune infrastrutture che interessano l'area in cui è indicata la realizzazione della "bretella di gronda";

Arpae

Arpae ha fornito indicazioni per il monitoraggio e per l'attuazione del piano;

- le proposte di controdeduzioni sono pervenute con nota acquisita al PG/2022/042726 del 2 maggio 2022 della Regione Emilia-Romagna;

PRESOATTO, INOLTRE, CHE:

- 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 Santarcangelo di Romagna sono state caratterizzate da un

- significativo 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;
- come documentato nell'elaborato "Processo di partecipazione", parte della documentazione del Piano depositata, le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del PUMS del Comune di Santarcangelo di Romagna 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;
 - 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 stato strutturato in due fasi:
 - fase 1, di ascolto e analisi del conflitto (conflict assessment), finalizzata alla comprensione delle posizioni e delle aspettative degli attori locali;
 - fase 2, collaborativa e partecipativa, finalizzata alla condivisione delle strategie e delle azioni del PUMS;
 - la fase 1, che è coincisa con la stesura del quadro conoscitivo, è stata caratterizzata dalle seguenti attività:
 - comunicazione dell'avvio dei lavori del PUMS tramite una pagina dedicata del sito web del Comune, le pagine social e il periodico TuttoSantarcangelo;
 - somministrazione di un'indagine online per stabilire il grado di soddisfazione dei cittadini sullo stato attuale della mobilità, per definire la domanda di mobilità e individuare gli obiettivi ritenuti principali;
 - somministrazione di un'indagine online dedicata alle scuole e alle aziende del territorio comunale;
 - incontro telematico con gli stakeholder (3 marzo 2021) per la definizione dell'analisi SWOT;
 - la fase 2 è stata strutturata con il fine di condividere le strategie e le azioni del PUMS, ed è stata svolta mediante i seguenti strumenti:
 - portale di ascolto e geoblog, in cui il cittadino poteva sia esprimere il grado di condivisione rispetto agli interventi con una valutazione qualitativa (oppure

inserire un nuovo intervento non presente tra quelli inseriti da altri cittadini tramite un geoblog;

- incontro telematico con gli stakeholder (24 novembre 2021) di condivisione dello stato di avanzamento del processo partecipativo e di Piano e la presentazione dei temi dei tavoli di lavoro;
 - tavoli di lavoro, organizzati attuando delle dinamiche partecipative con l'obiettivo di fornire delle linee di indirizzo e di stabilire gli interventi più adeguati e prioritari (27 novembre 2021); ogni tavolo è stato incentrato su una delle 5 strategie del PUMS con un focus trasversale sulla strategia "Promozione della cultura della mobilità sostenibile";
- la terza fase della partecipazione (quella ex post) accompagnerà la fase di implementazione del PUMS; la partecipazione ex-post rimane un elemento essenziale per il successo del PUMS e si svilupperà intorno al:
- cruscotto di Monitoraggio del PUMS, strumento di ausilio alla determinazione di nuove decisioni e contromisure che dovranno essere intraprese nell'orizzonte temporale dei 10 anni previsti dal PUMS;
 - rapporto biennale sullo stato di attuazione e realizzazione delle misure previste dal PUMS per verificare l'attuazione delle singole misure;

DATO ATTO CHE:

- 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;
- 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;

- 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;
- 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;

RILEVATO CHE:

- le indicazioni fornite e 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, sono state recepite nella stesura del Piano; nel Rapporto Ambientale è presente un capitolo che dà conto di come sono stati presi in considerazione tali indicazioni;
- nel Rapporto Ambientale vengono riportati le 4 aree di interesse del PUMS, in linea con i 4 "ambiti d'interesse" delle Linee guida nazionali per i PUMS; questi sono stati declinati adattandoli al contesto locale in macro-obiettivi sulla base di quanto indicato nelle linee guida sui PUMS redatte dalla Regione Emilia-Romagna e nelle linee guida nazionali sui PUMS redatte dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile;
- per la valutazione del grado di raggiungimento degli obiettivi sono stati definiti una serie di indicatori di risultato;
- sono assunti come macro-obiettivi del PUMS:
 - A1 riequilibrio modale della mobilità;
 - A2 riduzione della congestione stradale;
 - A3 miglioramento della accessibilità di persone e merci;
 - A4 miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano e delle condizioni di sicurezza per veicoli, ciclisti e pedoni;
 - A5 miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
 - A6 miglioramento del TPL;
 - A7 riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità;

- A8 aumentare le alternative di scelta modale e diffondere la cultura di una mobilità sostenibile tra i cittadini;
 - B1 contenimento dei consumi energetici;
 - B2 miglioramento della qualità dell'aria;
 - B3 riduzione dell'inquinamento acustico;
 - C1 aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture;
 - D1 miglioramento della qualità della vita (soddisfazione della cittadinanza);
 - D2 miglioramento della inclusione sociale;
 - D3 aumento del tasso di occupazione;
 - D4 riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato);
- al fine di conseguire i macro-obiettivi individuati dal PUMS, sono state definite le strategie che hanno costituito la base di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano:
- 1) sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
 - 2) integrazione tra i sistemi di trasporto, sviluppo della mobilità collettiva e introduzione di sistemi di mobilità condivisa;
 - 3) promozione della cultura della mobilità sostenibile e diffusione della cultura connessa alla sicurezza;
 - 4) razionalizzazione della logistica urbana;
 - 5) razionalizzazione del trasporto privato e dei parcheggi;
- da queste strategie, attraverso un approccio bottom-up e all'integrazione con azioni contenute nelle linee guida nazionali ritenute strategiche per Santarcangelo di Romagna, sono state identificate una serie di azioni (misure);
- l'analisi delle alternative è stata condotta qualitativamente durante le attività di partecipazione con gli stakeholder; in particolare, per i temi di ciclo-pedonalità, trasporto condiviso, trasporto privato e trasporto merci, è stato svolto un raffronto qualitativo considerando le caratteristiche demografiche e insediative tra diversi approcci per valutare quelli maggiormente idonei alla costruzione dello scenario di piano;
- successivamente all'identificazione dello scenario di piano e delle misure che lo compongono è stato svolto un confronto tra lo scenario attuale, lo scenario di riferimento e lo scenario di piano mediante il calcolo degli indicatori di risultato;
- i risultati del calcolo degli indicatori evidenziano che lo scenario di piano garantisce prestazioni migliori rispetto allo scenario di riferimento, con particolare riguardo agli indicatori relativi alla % di spostamenti in autovettura, %

di spostamenti in bicicletta, indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità, estensione della rete ciclabile e zone 30;

- in merito al trasporto pubblico locale, si stima un aumento complessivo della % di spostamenti con il TPL dal 9% dello scenario attuale al 12% dello scenario di piano;
- la valutazione degli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NO_x del piano, richiesta dall'art.8, comma 3, delle NTA del PAIR, è stata condotta mediante la stima delle emissioni da traffico veicolare privato annue pro-capite di PM10, NO_x, PM2,5 e CO₂, la stima del numero di ore di sfioramento dei limiti europei di NO₂ e la stima del numero di giorni di sfioramento dei limiti europei di PM10; dalla stima risulta che lo scenario di piano (SP) garantisce prestazioni migliori rispetto allo scenario di riferimento (SR) rispetto agli indicatori di emissione; si riporta di seguito l'estratto del calcolo degli indicatori per i tre scenari considerati:

Indicatore di risultato	Unità di misura	SA	SR	SP
Emissioni annue di PM ₁₀ da traffico veicolare privato pro capite	t/anno PM ₁₀	1,10	1,43	1,09
Emissioni annue di CO ₂ da traffico veicolare privato pro capite	t/anno CO ₂	6.716	8.674	6.641
Emissioni annue di NO _x da traffico veicolare privato pro capite	t/anno NO _x	11,29	14,57	11,16
Emissioni annue di PM _{2,5} da traffico veicolare privato pro capite	t/anno PM _{2,5}	0,72	0,94	0,72
Numero ore di sfioramento limiti europei NO ₂	ore/anno	0	0	0
Numero giorni di sfioramento limiti europei PM ₁₀	giorni/anno	41	36	36

a tal proposito, si specifica che i dati utilizzati per la stima dello scenario attuale sono riferiti all'anno 2020 e quindi relativi ad un periodo pandemico in cui gli spostamenti sono risultati minori rispetto ad una situazione di pre-pandemia; le emissioni stimate nello scenario attuale (SA) sono quindi da considerarsi inferiori rispetto a quelle degli anni di pre-pandemia; per quanto riguarda la stima del numero di ore di sfioramento dei limiti europei di NO₂, non si rilevano differenze tra gli scenari in quanto non si rilevano già ad oggi eventi di sfioramento mentre per la stima del numero di giorni di sfioramento dei limiti europei di PM10 non si rilevano differenze tra lo scenario di riferimento (SR) e lo scenario di piano (SP) in quanto dipendenti anche da altri fattori non considerabili all'interno del PUMS;

- nel rapporto ambientale viene effettuata un'analisi di coerenza esterna, che consiste nella verifica della congruità degli obiettivi e contenuti del PUMS 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 dei contenuti del PUMS rispetto alla strategia regionale di sviluppo sostenibile e la coerenza tra le strategie del PUMS e gli strumenti vigenti sovraordinati;

non è stata, invece, effettuata **l'analisi di coerenza interna** tra i macro obiettivi e le misure del PUMS;

- l'analisi di coerenza esterna ha evidenziato che i contenuti del PUMS appaiono nel complesso coerenti con gli obiettivi inerenti alla mobilità sostenibile del "Programma di Mandato" e del "Patto per il Lavoro e il clima" e con gli strumenti vigenti sovraordinati; non sono state rilevate interazioni negative;
- nel rapporto ambientale è stata condotta una valutazione dei possibili effetti effettuando una valutazione qualitativa e quantitativa tra le azioni di piano e le seguenti componenti ambientali:
 - **aspetti fisici**
 - suolo (consumo e degrado);
 - geomorfologia (dissesto);
 - idrologia (interferenza con corpi idrici);
 - **biodiversità**
 - vegetazione;
 - habitat faunistici;
 - **inquinamento**
 - gas serra e qualità dell'aria;
 - inquinamento acustico;
 - qualità delle acque;
 - **paesaggio e qualità urbana**
 - paesaggio e qualità dell'ambiente urbano;
 - beni culturali;
- l'analisi è stata effettuata descrivendo qualitativamente i principali effetti delle azioni e successivamente quantitativamente utilizzando una matrice tra azioni di piano e componenti ambientali (a cui è stato assegnato un peso) e assegnando un punteggio di impatto compreso tra -5 (interazione negativa molto significativa) e +5 (interazione positiva molto significativa); l'analisi ha riguardato le azioni contenute nello scenario di piano del PUMS (azioni di medio e lungo termine) ma non ha considerato i progetti considerati nel PUMS come invariati (in quanto già valutati in altre sedi) e gli interventi che derivano da piani sovraordinati;
- i risultati dell'analisi mostrano nel complesso una prevalenza di impatti positivi rispetto a quelli negativi; si evidenziano effetti positivi in particolare sulle sub componenti aria e rumore dovuti principalmente alla riduzione delle percorrenze dei mezzi privati a favore di forme di mobilità meno inquinanti (ciclabilità, TPL e mobilità condivisa) mentre gli impatti maggiori sono relativi alla componente suolo (e dovuti al potenziale consumo di suolo legato alla realizzazione delle opere);

- nel Rapporto Ambientale non sono indicate misure di mitigazione per gli impatti negativi individuati per la cui definizione si rimanda alle fasi successive di attuazione delle singole misure;
- fermo restando che il PUMS, in quanto piano strategico di coordinamento, non ha effetti territoriali, per quanto riguarda le misure che hanno un contenuto infrastrutturale quali:
 - la realizzazione delle piste ciclabili da realizzare ex novo ed in specie quelle che riguardano contesti sensibili come nel caso della pista da completare/realizzare lungo il corso del Fiume Uso;
 - gli interventi sulla viabilità ed in specie le rotatorie che andranno realizzate considerando oltre i fattori funzionali anche quelli di inserimento percettivo;
 - la linea di trasporto rapido costiero per le quali il PUMS rimanda a studi di fattibilità specifici che si basano anche su opzioni a minor impatto ambientale;
 - i parcheggi;
 - gli interventi diffusi quali segnaletica, colonnine di ricarica, stalli per la mobilità condivisa, ecc., che dovranno curare con particolare attenzione gli aspetti estetici e di inserimento nel contesto urbano;

nel Rapporto Ambientale si suggerisce di inserire nei futuri capitolati di progettazione elevati requisiti di qualità ambientale inserendo in tutti i casi possibili e pertinenti (parcheggi, piazzole, piste ciclabili ex novo, ecc.) l'integrazione degli interventi tecnici con quelli di potenziamento delle alberature e, più in generale, della dotazione di verde;

- il piano di monitoraggio, di cui si propone una frequenza biennale di misurazione, sarà funzionale anche all'aggiornamento del PUMS; in particolare, il secondo e l'ultimo rapporto di monitoraggio riporteranno anche il confronto tra i valori degli indicatori stimati in fase di redazione e quelli calcolati in fase di monitoraggio al fine di valutare l'efficacia e l'efficienza e l'eventuale riconsiderazione delle misure, oltre che l'eventuale revisione dei target da conseguire;
- attraverso il processo di partecipazione, è stato costruito un collegamento diretto tra gli obiettivi del PUMS e gli indicatori di risultato, attribuendo anche un relativo peso all'obiettivo (e conseguentemente agli indicatori); gli indicatori inseriti nel piano di monitoraggio includono unicamente indicatori di risultato mentre si demanda alla successiva fase di monitoraggio la definizione di indicatori di realizzazione;

- nel piano di monitoraggio sono riportate le indicazioni per la valutazione, sintesi e divulgazione dei risultati di monitoraggio; sono, inoltre, stati definiti gli elementi di governance ed è stata fatta una stima del budget necessario alla sua implementazione;

RITENUTO CHE:

- 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;
- 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";

CONSIDERATO CHE:

- 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;
- 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;
- 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";
 - la Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, approvata con DGR n. 1840 del 08 novembre 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;
 - la strategia di sviluppo sostenibile, inoltre, deve, necessariamente, essere assunta quale riferimento a cui ricondurre tutte le valutazioni e, così come definito dal D.lgs. 152/2006;

VALUTATO CHE:

- 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;
- si valuta positivamente l'approccio metodologico utilizzato nel percorso di partecipazione, che si è sviluppato principalmente nella fase di formazione del PUMS, coinvolgendo un elevato numero di cittadini e stakeholders; 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 (cruscotto di monitoraggio e

rapporto biennale) che dovrà essere svolta seguendo il principio del riscontro alla cittadinanza; tale principio è stato assunto dalla "Carta di Intenti sulla partecipazione" del Ministero dell'Ambiente consultabile al seguente [link https://www.mite.gov.it/sites/default/files/archivio_immagini/notizie/creiamopa_carta_dintentit_it.pdf](https://www.mite.gov.it/sites/default/files/archivio_immagini/notizie/creiamopa_carta_dintentit_it.pdf));

- si valuta positivamente che, nonostante il Comune di Santarcangelo non rientri nei casi di applicazione di quanto contenuto negli art.14, art.15 e art.16 delle NTA del PAIR 2020, gli effetti stimati dell'attuazione delle misure dello scenario di piano permettono il raggiungimento di diverse misure previste dal PAIR stesso; in particolare, l'attuazione di quanto previsto nel PUMS porta ad un significativo incremento delle infrastrutture per la mobilità sostenibile (estensione della rete ciclabile da un valore di 1,31 m/abitante a un valore pari a 3,10 m/abitante), ad una rilevante estensione delle zone 30 (da un valore di 1,72 m²/abitante a un valore pari a 22,90 m²/abitante) e ad un raddoppio dell'estensione delle aree ZTL (da un valore di 0,92 m²/abitante a un valore pari a 2,05 m²/abitante); tali interventi permettono di creare quelle condizioni di sicurezza, vivibilità e qualità dello spazio pubblico, garantendo al tempo stesso condizioni di efficacia del sistema, necessarie per un significativo miglioramento della qualità della vita;
- si valuta positivamente che l'insieme delle misure di piano porta ad un significativo aumento dell'indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità, che passa da un valore del 39% ad un valore del 52%;
- si valuta positivamente che l'insieme delle misure previste per il TPL, coerenti a quelle indicate al capitolo 9, paragrafo 9.2.3.2 della Relazione del PAIR e richiamate dall'art.18, comma 1, delle NTA del PAIR, portano ad un aumento della % di spostamenti effettuati con il TPL;
- si prende atto che, come indicato all'art.8, comma 3, delle NTA del PAIR, all'interno della Relazione di Piano sono stati valutati gli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NO_x del piano; si valuta positivamente che le stime degli inquinanti NO_x e PM10 e del gas serra CO₂ sono significativamente inferiori nello scenario di piano rispetto allo scenario di riferimento e si considera quindi applicato il principio di non aggravio delle emissioni previsto dal PAIR 2020;
- si valuta positivamente che l'esito della valutazione degli effetti sia stato analizzato sia in relazione alle componenti ambientali considerate sia alle misure del PUMS; ciò ha

permesso di evidenziare i livelli di impatto per categorie di intervento, risultato che può essere preso a riferimento per la definizione del cronoprogramma delle misure del PUMS;

- si valuta positivamente che gli indicatori utilizzati per la valutazione degli scenari siano inseriti nel piano di monitoraggio come indicatori di risultato; si valuta altresì positivamente che il piano di monitoraggio è stato costruito partendo dagli obiettivi del PUMS, esplicitando il legame tra indicatori e obiettivi nel piano di monitoraggio e che siano presenti gli elementi di governance e la stima del budget necessario alla sua implementazione;
- si prende atto che la definizione degli indicatori per il monitoraggio dell'attuazione delle misure previste dal PUMS (indicatori di realizzazione) è stata demandata alla successiva fase di attuazione del PUMS;

VALUTATO INOLTRECHE:

- nel territorio comunale di Santarcangelo di Romagna è presente l'area protetta della Rete Natura 2000IT4090002 - ZSC - Torriana, Montebello, Fiume Marecchia;
- nonostante la presenza di tale Sito, il PUMS di Santarcangelo di Romagna in esame non prevede nuovi interventi che possono interessare l'area protetta e, pertanto, il Comune di Santarcangelo non ritenuto necessario attivare la procedura di Valutazione di Incidenza;
- in ogni caso, i progetti attuativi del piano che eventualmente potrebbero interessare il sito Rete Natura 2000 in oggetto dovranno essere assoggettati a valutazione di incidenza;

RITENUTO CHE:

- si rende necessario in seguito anche ai contributi pervenuti e alle valutazioni effettuate, fornire le seguenti condizioni:
- 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", "ridurre almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per i PM10" 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 dal PUMS di Santarcangelo di Romagna;

- 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);
 - Km di piste ciclabili rispetto al 2020;
 - numero nuove colonnine di ricarica elettriche sul territorio regionale;
- 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;

e le seguenti raccomandazioni:

- ai fini dell'attuazione del Patto di Glasgow si ritiene debbano essere messe in atto, prioritariamente, tutte le azioni del PUMS, che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;
- proseguire con un elevato livello di coinvolgimento dei cittadini e stakeholders tramite la prioritaria attivazione degli strumenti di partecipazione ex-post (cruscotto di monitoraggio e Rapporti di monitoraggio con cadenza biennale) e l'attuazione dell'azioni previste relative alla "promozione della cultura della mobilità sostenibile e diffusione della cultura connessa alla sicurezza" (più cultura della mobilità) che avranno particolare importanza per l'efficace attuazione del PUMS;
- in merito al Piano di monitoraggio si ritiene che:
 - sia necessario definire nel Piano di Monitoraggio gli indicatori di realizzazione necessari alla verifica dell'attuazione delle misure previste dal PUMS; tali indicatori di processo dovranno permettere il monitoraggio del grado di attuazione delle misure previste ed essere definiti in particolare per:
 - gli interventi che prevedono un'implementazione progressiva nel tempo (in particolare per quanto riguarda gli interventi di tipo infrastrutturale) o per i quali sono già note le modalità di attuazione;

- gli interventi di cui valutare lo stato di avanzamento (studio di prefattibilità, progettazione, ecc.) le modalità di attuazione previste o l'eventuale recepimento in specifici provvedimenti da parte dell'Amministrazione Comunale;
- gli indicatori inseriti nel piano di monitoraggio dovranno essere caratterizzati con la definizione della componente ambientale relativa o il tema progettuale, i dati di base per l'elaborazione, la fonte di riferimento, la metodologia per il calcolo e l'eventuale riferimento a strumenti di pianificazione e programmazione di livello comunale o di livello sovra comunale cui è demandata l'attuazione degli interventi pianificati dal PUMS e il relativo monitoraggio;
- infine, si ricorda che è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale, anche per dare concretezza al principio del "riscontro"; in particolare, nella fase di attuazione e monitoraggio del PUMS riconsultare, ove possibile, i gruppi di partecipazione precedentemente coinvolti per un confronto aperto sui risultati dei monitoraggi, anche per condividere eventuali riorientamenti del PUMS alla luce delle nuove esigenze e delle modifiche intervenute;

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;
- in applicazione della Delibera 324/2022 art. 29 comma 2 che stabilisce che la responsabilità di una Area di lavoro dirigenziale priva di titolare è assegnata in via ordinaria al Dirigente di Settore sovraordinato;

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 Santarcangelo di Romagna, adottato con deliberazione di Giunta Comunale n.2 del 13 gennaio 2022, con le condizioni 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", "ridurre almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per il PM10" 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 dal PUMS di Santarcangelo di Romagna;
- 2) 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);
 - Km di piste ciclabili rispetto al 2020;
 - numero nuove colonnine di ricarica elettriche sul territorio regionale;
- 3) 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;

e le seguenti raccomandazioni:

- 4) ai fini dell'attuazione del Patto di Glasgow si ritiene debbano essere messe in atto, prioritariamente, tutte le azioni del PUMS, che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;
- 5) proseguire con un elevato livello di coinvolgimento dei cittadini e stakeholders tramite la prioritaria attivazione degli strumenti di partecipazione ex-post (cruscotto di monitoraggio e rapporti di monitoraggio con cadenza biennale) e l'attuazione dell'azioni previste relative alla "promozione della cultura della mobilità sostenibile e diffusione della cultura connessa alla sicurezza" (più cultura della mobilità) che avranno particolare importanza per l'efficace attuazione del PUMS;
- 6) in merito al Piano di monitoraggio si ritiene che:
 - sia necessario definire nel Piano di Monitoraggio gli indicatori di realizzazione necessari alla verifica dell'attuazione delle misure previste dal PUMS; tali indicatori di processo dovranno permettere il monitoraggio del grado di attuazione delle misure previste ed essere definiti in particolare per:
 - gli interventi che prevedono un'implementazione progressiva nel tempo (in particolare per quanto riguarda gli interventi di tipo infrastrutturale) o per i quali sono già note le modalità di attuazione;
 - gli interventi di cui valutare lo stato di avanzamento (studio di prefattibilità, progettazione, ecc.) le modalità di attuazione previste o l'eventuale recepimento in specifici provvedimenti da parte dell'Amministrazione Comunale;
 - gli indicatori inseriti nel piano di monitoraggio dovranno essere caratterizzati con la definizione della componente ambientale relativa o il tema progettuale, i dati di base per l'elaborazione, la fonte di riferimento, la metodologia per il calcolo e l'eventuale riferimento a strumenti di pianificazione e programmazione di livello comunale o di livello sovra comunale cui è demandata l'attuazione degli interventi pianificati dal PUMS e il relativo monitoraggio;

- infine, si ricorda che è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale, anche per dare concretezza al principio del "riscontro"; in particolare, nella fase di attuazione e monitoraggio del PUMS riconsultare, ove possibile, i gruppi di partecipazione precedentemente coinvolti per un confronto aperto sui risultati dei monitoraggi, anche per condividere eventuali riorientamenti del PUMS alla luce delle nuove esigenze e delle modifiche intervenute;

7) i progetti attuativi del piano che potrebbero interessare l'area protetta della Rete Natura 2000IT4090002 - ZSC - "Torriana, Montebello, Fiume Marecchia" 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 Santarcangelo di Romagna; 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 Santarcangelo di Romagna e 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

Cristina Govoni, Responsabile di SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE, in applicazione della Delibera 324/2022 art. 29 comma 2 che stabilisce che la responsabilità di una Area di lavoro dirigenziale priva di titolare è assegnata in via ordinaria al Dirigente di Settore sovraordinato esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/769

IN FEDE

Cristina Govoni

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. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/769

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 744 del 16/05/2022

Seduta Num. 23

OMISSIS

L'assessore Segretario

Corsini Andrea

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi