

**REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

**Atti amministrativi**

**GIUNTA REGIONALE**

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 15057 del 02/08/2022 BOLOGNA

**Proposta:** DPG/2022/15568 del 02/08/2022

**Struttura proponente:** SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE  
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

**Oggetto:** CONTRIBUTO ALLA FASE PRELIMINARE DI VAS DEL PIANO URBANO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI RAVENNA, AI SENSI DELL'ART. 13 DEL D.LGS. N. 152/06, PER LA FORMAZIONE DEL PUMS E PER LA REDAZIONE DEL RELATIVO RAPPORTO AMBIENTALE

**Autorità emanante:** IL RESPONSABILE - AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI  
Sostituito in applicazione dell'art. 46 comma 3 della L.R. 43/01 e della Delibera 324/2022 art. 29 comma 2 che stabilisce che le funzioni relative ad una struttura temporaneamente priva di titolare competono al dirigente sovraordinato Responsabile di SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE, CRISTINA GOVONI

**Firmatario:** CRISTINA GOVONI in qualità di Responsabile di settore

**Responsabile del procedimento:** Cristina Govoni

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

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 possano 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 decreto legislativo 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 LR 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 LR. 13 giugno 2008, n. 9, quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi;

DATO ATTO CHE:

con nota, acquisita al P.G. della Regione Emilia-Romagna n.0476603 del 18 maggio 2022, il Comune di Ravenna 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 dal Comune di Ravenna, ai fini della consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, comprende:

- Quadro Conoscitivo e Documento Preliminare di Piano;
- Rapporto Preliminare Ambientale.

i soggetti competenti in materia ambientale individuati dal Proponente, al fine della consultazione, sono di seguito elencati;

- ARPAE di Ravenna (S.A.C. e S.T.);
- AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica;
- Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini;
- Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Delta del Po;
- Carabinieri per la Tutela della Biodiversità e dei Parchi UTCB di Punta Marina;
- Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile (Servizi Area Romagna e Area Reno e Po di Volano);
- Consorzio di Bonifica della Romagna Centrale;
- Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale;
- Province di Ravenna, Forlì - Cesena e Ferrara;
- Comune di Alfonsine;
- Comune di Argenta;
- Comune di Bagnacavallo;
- Comune di Cervia;
- Comune di Cesena;
- Comune di Comacchio;
- Comune di Forlì;

- Comune di Russi;

in data 6 giugno 2022, 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 Ravenna e all'Area Valutazione impatto e autorizzazioni della Regione Emilia-Romagna, 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; enti partecipanti:

- ARPAE Ravenna;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale (ADSP RA);
- Comune di Cervia;
- Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale;
- Parco del Delta del Po;
- Provincia di Forlì-Cesena;
- Unione dei Comuni della Bassa Romagna;

dall'incontro, basato sulla presentazione della documentazione del Piano messa a disposizione, è emersa una sostanziale condivisione ed apprezzamento per la metodologia utilizzata per la redazione del Piano strettamente connesso con le questioni ambientali ad esso pertinenti; in particolare è stata valutata positivamente:

- la volontà di aggiornare il PUMS vigente sulla base dei più recenti riferimenti programmatici, in particolare le linee guida ministeriali e la Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile;
- l'aggiornamento del Quadro Conoscitivo che ricomprende gli esiti del monitoraggio del PUMS vigente;
- il preventivo avvio del coinvolgimento dei cittadini, che sta alla base del successo del PUMS, nonostante le difficoltà indotte dalla pandemia ancora in corso;

sulla base dell'esposizione della documentazione preliminare di PUMS e del rapporto preliminare, sono state fornite le seguenti raccomandazioni:

- il PUMS in esame è il primo caso di aggiornamento di un PUMS nella Regione Emilia-Romagna; oltre al recepimento dei riferimenti programmatici più recenti, il PUMS in esame dovrà necessariamente valutare le azioni che hanno avuto successo e quelle che si sono disattese, in modo da valorizzare le esperienze positive acquisite e dare maggiore efficacia al nuovo PUMS;
- 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, di continuità di tracciato, di miglior prestazione complessiva del viaggio (tempo, energia ed inquinamento) ecc.;
- all'interno della nuova pianificazione basata sulla rigenerazione urbana, va ripensata la funzione della strada impostandola come bene comune che può svolgere altre funzioni oltre a quella di mobilità; la nuova strada deve destinare spazi non solo alle infrastrutture per la mobilità sostenibile, ma anche, per esempio, alla piantumazione di alberature che devono ombreggiare, mitigando gli effetti delle "isole di calore" oltre ad assorbire inquinanti e CO<sub>2</sub>;
- l'elaborazione del PUMS deve avvenire in stretto contatto con i colleghi dei servizi comunali che si occupano, in particolare, dell'elaborazione del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG) comunale; 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;

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

- Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale, a mezzo posta elettronica il 21 giugno 2022;
- ARPAE Area Prevenzione Ambientale - Area Est acquisito al P.G regionale n. 0582224 del 24.06.2022;

il Consorzio di bonifica ha trasmesso in formato shape-file la Rete consorziale di bonifica, gl'impianti idrovori e l'estensione del comprensorio;

il contributo di Arpae ha riguardato principalmente la precisazione di alcuni dati e riferimenti citati nel Quadro Conoscitivo, la richiesta di alcune misure di traffico, l'aggiornamento del Piano in funzione dello sviluppo dei Piani e del monitoraggio relativo al rumore, alcune modalità di verifica e attuazione del Piano e la valutazione degli effetti sulla mobilità e ambiente di specifici interventi riguardanti il comune di Ravenna;

il processo di aggiornamento e redazione del nuovo PUMS ha avviato una fase di confronto e partecipazione, svolta con la realizzazione di un sondaggio online sui principali temi della mobilità di interesse e una serie di focus group tematici;

in particolare, il questionario on-line, pubblicizzato dai canali social e dalla newsletter del Comune di Ravenna, oltre che da comunicati stampa e dai giornali locali, è stato disponibile nella sezione dedicata del sito del Comune di Ravenna da mercoledì 15 settembre 2021 a mercoledì 27 ottobre 2021; dal questionario, suddiviso nelle parti di profilazione degli intervistati, rilevazione delle abitudini di mobilità e opinioni sul sistema della mobilità ravennate, sono emersi i seguenti temi:

#### **Abitudini di mobilità**

la popolazione intervistata si sposta quotidianamente per motivi di lavoro o studio nel 72% dei casi e 2-3 volte a settimana nel 6% dei casi; a prescindere dal motivo dello spostamento, l'utilizzo della propria auto è la scelta modale più ricorrente; la pandemia ha avuto un impatto contenuto sulla mobilità degli intervistati e, in particolare, più della metà dei rispondenti (66%) ha dichiarato di non aver cambiato abitudini sull'utilizzo dell'auto rispetto al periodo pre-pandemia; per quanto riguarda gli spostamenti in bicicletta e a piedi, circa il 70% degli intervistati ha dichiarato di non

aver cambiato abitudini rispetto a prima, mentre il 10% e il 2% hanno dichiarato rispettivamente di utilizzare queste modalità di spostamento con una maggior frequenza o di aver iniziato ad utilizzarle;

### **Trasporto Pubblico Locale**

il trasporto pubblico locale (TPL), già poco utilizzato dagli intervistati, sembra aver perso una quota di utenti a causa della pandemia; nell'area forese il servizio di TPL è stato indicato come priorità mentre le lacune più frequenti sono risultate essere la frequenza delle corse e gli orari di inizio e fine servizio, sia per gli spostamenti intra-comunali che per quelli per gli spostamenti da/per altri comuni;

### **Rete ciclabile**

il potenziamento della rete ciclabile è il primo obiettivo indicato dagli intervistati per tutti gli ambiti territoriali; le principali criticità sono legate alla scarsa dotazione delle infrastrutture e all'assenza di un'adeguata illuminazione;

### **Mobilità pedonale**

la presenza e la manutenzione di percorsi pedonali, marciapiedi, zone pedonali, è vista come una delle tematiche più importanti per le zone nel centro urbano;

### **Mobilità inclusiva**

l'efficacia degli interventi messi in atto dal Comune non è considerata sufficiente dai rispondenti; tra le criticità segnalate troviamo la presenza di barriere architettoniche e il comportamento scorretto degli utenti della strada; viene suggerito un maggior controllo dei luoghi critici (ad esempio le scuole) e l'introduzione di misure ad hoc dedicate al TPL;

### **Logistica**

sono state segnalate criticità di congestione stradale causata dai mezzi pesanti e di congestione e sosta irregolare causata dai veicoli commerciali; oltre alla congestione, l'inquinamento (sia acustico che atmosferico) è tra le questioni più critiche unitamente alla percezione della pericolosità del comportamento degli autisti, ritenuto troppo aggressivo;

### **Sicurezza**

la percezione sulla sicurezza negli spostamenti per ciascun mezzo è stata valutata come media per i differenti modi di trasporto; la manutenzione della rete stradale, ciclabile e pedonale e l'estensione delle reti dedicati alla mobilità ciclabile e pedonale sono tra le azioni ritenute più efficaci per mettere in sicurezza la mobilità attiva; inoltre, viene percepita come migliorabile la situazione di alcuni attraversamenti pedonali e ciclabili critici;

### **Focus ambiente**

è stata evidenziata una significativa percezione dell'inquinamento (atmosferico e acustico) e del collegamento tra questo e i fenomeni del cambiamento climatico;

sono stati organizzati, inoltre, 9 focus group tematici in cui sono stati invitati gli stakeholders interessati all'argomento in discussione; nella seguente tabella sono riportati i temi trattati e gli invitati;

<b>Tematica</b>	<b>Data</b>	<b>Stakeholders invitati</b>
Trasporto pubblico locale	24-11-21	Agenzia della mobilità romagnola (AMR), consorzio METE, START Romagna, Sindacati
City logistics	9-12-21	Associazioni di categoria, Polizia Locale
Mobilità ciclabile	12-1-22	Fiab Ravenna, Legambiente Ravenna, Coordinatore dei Presidenti dei Consigli Territoriali, Il Papavero - Guide Turistiche Emilia-Romagna, Ravenna Incoming Tour operator & DBC, Associazioni di categoria, Polizia Locale, Provincia di Ravenna
Mobilità casa-lavoro	13-1-22	Mobility manager aziendali e di enti pubblici, Associazioni di categoria, START Romagna
Logistica città-porto	19-1-22	AdSP Mare Adriatico Centro Settentrionale, Unione degli Utenti e Operatori del Porto di Ravenna, Associazioni Spedizionieri Internazionali Ravenna, Compagnia portuale Ravenna, Associazioni di categoria, Servizio Viabilità, logistica e Trasporto per Vie d'Acqua - Regione Emilia-Romagna, METE, START, COERBUS, AMR
Mobilità turistica	20-1-22	Federalberghi Ravenna - Cervia, Cooperativa Spiagge Ravenna, Il Papavero - Guide Turistiche Emilia-Romagna, Ravenna Incoming Tour operator & DBC, I.A.T. Informazione e Accoglienza Turistica, AdSP Mare Adriatico



		Centro Settentrionale, Associazioni di categoria (Confindustria, Confartigianato, CNA, Legacoop, Confesercenti, Confcommercio, Confcooperative), Mete, START, COERBUS, AMR
Mobilità inclusiva	26-1-22	Associazioni di rappresentanza della categoria (Tavolo delle disabilità), Rappresentanza AUSL, ASP, START Romagna, Associazioni sindacali
Centro storico	27-1-22	Associazioni di categoria, esercenti centro storico, Rappresentanti Comitato centro storico (Consiglio territoriale "Centro Urbano" - coinvolto in rappresentanza cittadini), Polizia Locale, Iniziativa inRAVENNA
Mobilità casa-scuola	2-2-22	Rappresentati delle Direzioni didattiche, UNIBO, Associazione Tralenuvole, Assessorato scuola-formazione, Polizia Locale, CEAS-Servizio ambiente Comune di Ravenna

tutti i cittadini interessati hanno potuto mantenersi aggiornati in modo continuativo attraverso comunicati stampa, social network (Facebook, LinkedIn), newsletter del Comune di Ravenna e la pagina PUMS sul sito dell'Amministrazione; sono, inoltre, stati resi disponibili i materiali prodotti per i Focus Group e sono pubblicati sul sito del Comune di Ravenna i report di sintesi a documentazione delle principali evidenze emerse;

#### CONSIDERATO CHE:

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;

al contrario di quanto avviene con gli approcci più tradizionali alla pianificazione dei trasporti, 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;

il PUMS, pertanto, non va considerato come l'ennesimo piano, piuttosto deve comprendere ed integrarsi con gli strumenti esistenti, valorizzando i principi di integrazione, partecipazione, valutazione e monitoraggio;

CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:

l'attuazione del Patto di Glasgow obbliga ad una svolta delle politiche climatiche, a tutti i livelli; pertanto, è necessario un maggiore impegno per raggiungere l'obiettivo di azzerare le emissioni nette a livello globale entro il 2050 e puntare a limitare l'aumento delle temperature a 1,5°C rispetto all'epoca preindustriale; il raggiungimento di tali obiettivi è necessaria la riduzione dell'utilizzo dei combustibili fossili;

la Giunta regionale ha, inoltre, deliberato, con DGR 3191 del 5/08/2019, la dichiarazione di emergenza climatica e ambientale *"quale assunzione consapevolezza e responsabilità politica, per il coordinamento e rafforzamento delle politiche, azioni e iniziative volte al contrasto del cambiamento climatico"*;

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, 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 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

ricondere tutte le valutazioni, così come definito dal D.lgs. 152/2006;

la Regione Emilia-Romagna ha approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021 il PRIT, che ha assunto, quale direttiva generale che *"gli strumenti di pianificazione, generali e settoriali, degli Enti Locali, nonché i rispettivi atti di programmazione, recepiscono le strategie e gli indirizzi del PRIT 2025, garantiscono la coerenza degli obiettivi individuati nonché il coordinamento tra i diversi piani, con riferimento anche a omogenee analisi di quadro conoscitivo e di scenari di previsione"*;

il PAIR 2020 (in fase di aggiornamento) contiene specifiche disposizioni per i PUMS (artt.14,15, 16 e 18 delle NTA);

DATO ATTO CHE:

il Comune di Ravenna dispone di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile vigente, approvato nel 2019, e che in vista del suo aggiornamento è stata condotta l'attività di monitoraggio così come richiesto dal DM 397/2017 (MIT, Linee Guida PUMS);

diverse misure incluse nel PUMS, approvato nel 2019, sono state attuate parallelamente al percorso di approvazione del PUMS stesso, anticipando, già dall'anno 2016, alcuni interventi; per considerare anche tali azioni, il monitoraggio dell'attuazione del PUMS vigente parte dall'anno 2016;

il documento del monitoraggio del PUMS vigente ("Analisi contenuti e risultati del PUMS vigente" - PUMS approvato con la Delibera di Consiglio Comunale n. 9 del 29 gennaio 2019) ha permesso di verificare lo stato di attuazione del PUMS vigente e ha permesso di fornire l'andamento degli indicatori rappresentativi degli obiettivi indicati alle Linee guida ministeriali (DM del 4 agosto 2017 n. 397, modificato dal successivo DM del 28 agosto 2019 n.396);

il monitoraggio degli indicatori ministeriali ha permesso inoltre di comprendere l'efficacia delle azioni proposte e su quali filoni esiste il bisogno di aggiustare ulteriormente le azioni implementate dall'amministrazione per perseguire gli obiettivi imposti dal piano;

tuttavia, si evidenzia che il monitoraggio del PUMS vigente ha utilizzato indicatori che non consentono la verifica del

raggiungimento degli obiettivi e target specifici contenuti nel PAIR 2020;

l'analisi dello stato di attuazione del PUMS vigente, che ha considerato anche gli interventi attuati durante l'iter di approvazione del PUMS e inclusi nel PUMS stesso, ha evidenziato come, al 2021 e nonostante il periodo pandemico, il 44% degli interventi proposti dal Piano è stato completato o abbia avviato il proprio percorso di attuazione;

gli elementi principali emersi dall'analisi dell'andamento degli indicatori, sono i seguenti:

- è stato rilevato un aumento del numero di passeggeri trasportati, passato da 41.410 passeggeri ogni mille abitanti nel 2016 a 48.933 nel 2019;
- gli interventi relativi alla pedonalizzazione, accelerati ulteriormente dalla crisi pandemica, hanno conseguito un raddoppio delle aree pedonali per abitante passando da 0,229 m<sup>2</sup> per abitante nel 2016 a 0,578 nel 2020;
- per quanto attiene la mobilità elettrica, tra il 2016 e il 2020 sono stati completati il 100% degli interventi previsti dal piano (oggi si contano 48 colonnine installate che corrispondono circa a 100 prese di ricarica);
- il consumo di carburanti tradizionali pro-capite ha registrato una diminuzione dello 0,025% (0,399 nel 2016 e 0,389 nel 2019) per la benzina e una diminuzione dello 0,20% (2,223 nel 2016 e 1,776 nel 2019) per il gasolio tra l'anno 2016 e il 2019 mentre sono risultati incrementi in valore assoluto per i consumi di benzina, gasolio e GPL, più marcati nel triennio 2017 - 2019 e in controtendenza rispetto alla situazione regionale e nazionale;
- il tasso di motorizzazione è in continuo e notevole aumento passando da 660 vetture ogni 1.000 abitanti nel 2016 a 709 nel 2020, valore nettamente superiore ai dati medi registrati nella provincia, la regione e il valore medio nazionale; tale dato rileva il mancato raggiungimento dell'obiettivo previsto dal PUMS che guarda alla riduzione del tasso di motorizzazione;
- si mette in evidenza che nel 2019 si sono registrati nella centralina di Zalamella (stazione della rete

regionale di monitoraggio della qualità dell'aria) 58 giorni in cui si sono sfiorati i limiti europei di PM10, 18 giorni in più rispetto al 2016, andando contro gli obbiettivi previsti dal piano che prevedevano la riduzione del numero giorni di sfioramento e il miglioramento della qualità dell'aria;

- infine, sul fronte della sicurezza stradale, non si evincono a livello complessivo evidenti scostamenti rispetto al quadro rilevato nel 2016.

in tema di qualità dell'aria, le stazioni urbane del Comune di Ravenna hanno rilevato come inquinanti critici il PM10 e il PM2,5 e che in ambito urbano i contributi maggiori alle emissioni sono riconducibili alle automobili;

il monitoraggio degli effetti del Piano e l'analisi degli elementi principali non considerano per tutti gli indicatori gli anni 2019-2021, in cui l'evento pandemico ha significativamente modificato alcuni andamenti che si erano consolidati negli anni precedenti, come, ad esempio, l'aumento dell'utilizzo del TPL significativamente ridotto durante la pandemia;

che i seguenti interventi richiamati al paragrafo 7.2.4.6 del DP del PUMS:

- AP4 Adeguamento e potenziamento dello scalo Candiano, nel nodo di Ravenna, attraverso due scali merci in sinistra e destra del canale Candiano e il potenziamento delle connessioni con la rete ferroviaria e con i corridoi TEN-T attraverso accordi con FS, valutando in prospettiva la fattibilità di un bypass ferroviario del canale Candiano per eliminare definitivamente il passaggio delle merci in città;
- AP8 Verificare la fattibilità di una connessione meccanizzata (people mover) tra il Terminal crocieristico e la stazione ferroviaria di Ravenna Centro, consentendo l'interconnessione con la linea ferroviaria e l'accesso ai principali centri di interesse culturale (archeologico e storico architettonico) e ambientale della città;
- AP3 Verificare la fattibilità della futura programmazione di una nuova linea alta capacità/alta velocità Bologna-Ravenna, laddove l'incremento passeggeri e merci lo renda

opportuno ai fini di una adeguata accessibilità alla città;

- AP4 Verificare la fattibilità di nuove stazioni ferroviarie a Ravenna Nord-Università, Ravenna Sud-Ponte Nuovo, Pineta di Classe-Mirabilandia per migliorare l'accessibilità a risorse strategiche del territorio

non sono previsti dal PRIT;

RITENUTO CHE:

la valutazione ambientale del PUMS deve, prioritariamente, essere attinente:

- ai sistemi funzionali e alle componenti ambientali interessate dal Piano (riduzione delle emissioni, qualità dell'aria, rumore, consumo di suolo, adattamento ai cambiamenti climatici, biodiversità e servizi ecosistemici),
- alla sicurezza della mobilità stradale (riduzione del tasso di incidentalità e azzeramento degli incidenti mortali -rischio "0", la tutela delle utenze deboli, la riduzione dei costi sociali);
- alla sostenibilità socioeconomica (inclusione sociale, soddisfazione della cittadinanza, ecc.), garantire l'accessibilità;

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;

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. n. 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;

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;

l'aggiornamento del PUMS vigente deve necessariamente recepire i nuovi riferimenti normativi e programmatici che contengono target particolarmente sfidanti per il sistema locale, con specifico riferimento a quanto contenuto all'interno della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile;

la disponibilità del monitoraggio del PUMS vigente e l'occasione dell'aggiornamento del PUMS stesso permettono l'analisi dell'efficacia che le azioni del PUMS hanno avuto nel raggiungimento degli obiettivi posti; tale analisi permette di identificare quali strumenti/meccanismi di attuazione hanno avuto efficacia e di capirne le cause specifiche;

ai fini di effettuare compiutamente la verifica di efficacia delle azioni del PUMS vigente è necessario aggiornare il monitoraggio comprendendo anche gli anni 2020 e 2021 in modo da considerare anche il periodo pandemico appena trascorso;

sempre in merito al monitoraggio del PUMS vigente, risulta necessario esplicitare i risultati di monitoraggio in funzione degli obiettivi e target specifici contenuti nel PAIR 2020; l'eventuale non raggiungimento dei target previsti dal PUMS dovrà portare all'individuazione di misure specifiche ed urgenti finalizzate al raggiungimento dei target;

la valutazione di coerenza interna del Piano, ovvero sia la coerenza tra le politiche-azioni del Piano e gli obiettivi da questo assunti, debba necessariamente considerare l'efficacia che le azioni del PUMS vigente hanno avuto nel raggiungimento dei precedenti obiettivi; questa dinamica offre, infatti, la prova effettiva della coerenza tra azione e obiettivo;

in merito al rapporto con la pianificazione sovraordinata, si ritiene di fondamentale importanza l'attuazione delle misure previste sia dal PAIR 2020 (in fase di aggiornamento e che potrà contenere ulteriori target più stringenti) che contiene specifiche disposizioni per i PUMS (art.14, art.15, art.16 e art.18 delle NTA), sia dalla Strategia regionale

Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, di cui occorre necessariamente inserire gli obiettivi e i target pertinenti;

oltre ai riferimenti della programmazione e pianificazione sovraordinata, alle risultanze del processo partecipativo, alle segnalazioni dell'amministrazione e agli esiti del monitoraggio del PUMS precedente, la definizione degli obiettivi e delle azioni del PUMS debba considerare tutti quegli interventi previsti (come, ad esempio, l'hub portuale) che possono avere effetti non trascurabili sul sistema della mobilità;

a tal proposito, deve essere mantenuta una stretta relazione tra gli interventi previsti nel PUMS e la componente strategica relativa alla mobilità del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), attualmente in fase di assunzione;

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;

a tal proposito, alcuni contenuti del PUG, quali, ad esempio, il terminal crociere, la riorganizzazione del sistema degli scali merci, l'uso del Canale Candiano per la mobilità turistica tra città e Lidi e le aperture di nuove stazioni ferroviarie (Ravenna Nord (Università), Ravenna Sud (Ponte Nuovo/Classe), Pineta di Classe e Mirabilandia), possono avere effetti non trascurabili sul sistema della mobilità e, più in generale, sui sistemi ambientali presenti;

in relazione ai contenuti relativi alla mobilità richiamati dal PUG assunto sopra riportati, si specifica che:

- per gli interventi non ricompresi nel PRIT, qual ora siano inclusi nel PUMS in esame, si specifica che i piani attuativi di tali interventi dovranno contenere, quale parte integrante e proporzionata ai propri obiettivi, oltre a uno specifico approfondimento del quadro conoscitivo, anche uno studio della mobilità quale elaborato specifico della ValSat, che valuti la coerenza del piano con gli obiettivi definiti dal PRIT2025 e la sostenibilità del sistema di mobilità previsto e/o sottinteso dal Piano”;



- in relazione alla fattibilità della futura programmazione di una nuova linea alta capacità/alta velocità Bologna-Ravenna, si segnala che il PRIT prevede il potenziamento infrastrutturale e tecnologico per aumentare la capacità della rete (anche valutando raddoppi nel tratto Castelbolognese-Russi) anche in termini di miglioramento ed aumento del servizio nella relazione Bologna-Ravenna, per passeggeri e anche merci (vedere Carta C1 PRIT);
- in tema di verificare la fattibilità di nuove stazioni ferroviarie a Ravenna Nord-Università, Ravenna Sud-Ponte Nuovo, Pineta di Classe-Mirabilandia per migliorare l'accessibilità a risorse strategiche del territorio, si segnala che il PRIT prevede alcune nuove fermate sulla rete ferroviaria regionale, tra cui Mirabilandia (ricadente all'interno del territorio comunale di Ravenna - vedi Carta C1 e C2 del PRIT); si specifica, inoltre, che il PRIT indica che "ulteriori potenziamenti della rete regionale potranno in generale essere valutati a seguito di studi di domanda e del riconoscimento della loro sostenibilità da parte della Regione Emilia-Romagna. Lo sviluppo di tali studi potrà essere relativo anche a proposte di adeguamento/modifica delle linee ferroviarie e dei servizi, anche considerando eventuali cambi di tecnologie, per ampliare l'utenza servibile e migliorare l'accessibilità del sistema e l'integrazione dei nodi, locali o di livello regionale";

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 NOx 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 "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;
- e in mancanza di scenari, ai valori relativi all'ultimo anno disponibile, pubblicati sul sito di ARPAE";

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;

nella Strategia per la mitigazione e l'adattamento della Regione Emilia-Romagna, con la finalità di sviluppare una cultura della lotta al cambiamento climatico ed allo sviluppo della capacità di resilienza il più diffusa possibile, sono state individuate specifiche azioni/indirizzi generali e trasversali 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;

si ritiene debbano essere considerati nel Piano proposto gli indirizzi soprariportati;

affrontando il tema della valutazione/comparazione delle alternative, si dovrebbe da un lato stimare come evolverebbe il sistema della mobilità (scenario di riferimento) in assenza del PUMS e dall'altro, il Rapporto Ambientale dovrebbe conseguentemente stimare-valutare "quanto genera ogni euro messo su una politica-azione piuttosto che un'altra", in termini di effetto (efficacia) sulla mobilità (p.e. sulla bicicletta vs sul trasporto pubblico). Una sorta di analisi costi e benefici, potrebbe essere utilizzata in particolar modo 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; 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; una metodologia di valutazione di questo tipo non solo consentirebbe di esplicitare gli elementi che porteranno alla scelta delle differenti azioni e misure che compongono il Piano, **ma fornirebbe anche un possibile criterio di definizione delle priorità** in fase di attuazione, in funzione dell'efficienza degli investimenti effettuati; in tal modo, nella scelta delle politiche-azioni da realizzare, potrebbero essere privilegiate, almeno in prima approssimazione, quelle con rapporti benefici/costi più elevati;

già nella fase di valutazione degli effetti ambientali delle azioni, è utile individuare gli indicatori per il monitoraggio della efficacia delle medesime azioni, rispetto al raggiungimento degli obiettivi posti dal Piano, rispetto ad

un arco temporale definito e introducendo target periodici di verifica dell'andamento dell'indicatore;

in merito alla valutazione degli **effetti del Piano sulla salute** si ricorda che nell'elenco delle informazioni da fornire con il Rapporto ambientale, è espressamente inserita l'individuazione dei possibili impatti significativi sulla salute umana; gli effetti dei piani e programmi possono influenzare in molti modi la salute umana intesa nella sua accezione più ampia sia direttamente che indirettamente, sia in senso positivo che negativo; le principali opportunità che possono derivare da una effettiva considerazione della salute nella VAS del PUMS sono:

- ricomprendere obiettivi di miglioramento della salute che il PUMS può contribuire a perseguire; molti degli obiettivi relativi all'ambiente sono collegati alla salute, ma è necessario individuare anche gli specifici obiettivi relativi alla salute;
- valutare e comparare i possibili effetti positivi e negativi delle azioni del PUMS sugli obiettivi di sostenibilità inclusi gli obiettivi relativi alla salute;
- promuovere azioni che possano contribuire ad adottare stili di vita più sani (quali: realizzazione di piste ciclabili, percorsi pedonali, aree verdi);
- influenzare le scelte che possono determinare condizioni ambientali che incidono sulla salute (modalità di trasporto, riduzione di emissioni di inquinanti, accesso ai servizi, ...);
- effettuare analisi e valutazioni relative alla salute che possono costituire riferimento per le VAS dei piani attuativi e per le VIA dei progetti che sono previsti nel PUMS valutato;
- promuovere un sistema di comunicazione e un'ampia ed efficace partecipazione delle comunità anche sui temi più attinenti ai possibili effetti del PUMS, e dei piani collegati, sulla salute;
- definire ed organizzare un sistema di monitoraggio ambientale e degli effetti sociosanitari in grado di seguire l'attuazione del PUMS verificando che gli obiettivi di sostenibilità fissati siano perseguiti e

siano controllati gli effetti dovuti all'attuazione delle azioni del PUMS;

pertanto, nel Rapporto Ambientale rispetto agli aspetti della salute:

- 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 Piano può contribuire a perseguire (con riferimento ai Target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, tra i quali, ad esempio, "dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020");

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;

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

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;

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;

si evidenzia che il monitoraggio degli effetti ambientali del Piano deve essere orientato a 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);

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;

## DETERMINA

b) di esprimere relativamente alla fase preliminare di VAS del PUMS del Comune di Ravenna, ai sensi dell'art. 13 del D.lgs. n. 152/06, le seguenti considerazioni e raccomandazioni per il prosieguo del processo di valutazione e formazione del PUMS e nella fattispecie per la redazione del Rapporto ambientale:

1) il nuovo PUMS deve partire dalla necessità di contribuire al miglioramento delle criticità evidenziate:

- il consumo di carburanti tradizionali pro-capite ha registrato una diminuzione dello 0,025% (0,399 nel 2016 e 0,389 nel 2019) per la benzina e una diminuzione dello 0,20% (2,223 nel 2016 e 1,776 nel 2019) per il gasolio tra l'anno 2016 e il 2019 mentre sono risultati incrementi in valore assoluto per i consumi di benzina, gasolio e GPL, più marcati nel triennio 2017 - 2019 e in controtendenza rispetto alla situazione regionale e nazionale;
- il tasso di motorizzazione è in continuo e notevole aumento passando da 660 vetture ogni 1.000 abitanti nel 2016 a 709 nel 2020, valore nettamente superiore ai dati medi registrati nella provincia, la regione e il valore medio nazionale; **tale dato rileva il mancato raggiungimento dell'obiettivo previsto dal PUMS che guarda alla riduzione del tasso di motorizzazione;**
- nel 2019 si sono registrati nella centralina di Zalamella (stazione della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria) **58 giorni in cui si sono sfiorati i limiti europei di PM10, 18 giorni in più rispetto al 2016,** andando contro gli obbiettivi previsti dal piano che prevedevano la riduzione del numero giorni di sfioramento e il miglioramento della qualità dell'aria;
- sul fronte della sicurezza stradale, non si evincono a livello complessivo evidenti scostamenti rispetto al quadro rilevato nel 2016;

2) la valutazione di coerenza interna del Piano, ovverosia la coerenza tra le politiche-azioni del Piano e gli



obiettivi da questo assunto, deve considerare l'efficacia che le azioni del PUMS vigente hanno avuto nel raggiungimento dei propri obiettivi; questa dinamica offre, infatti, la prova effettiva della coerenza tra azione e obiettivo;

- 3) oltre ai riferimenti della programmazione e pianificazione sovraordinata, alle risultanze del processo partecipativo, alle segnalazioni dei Soggetti con competenza ambientale e agli esiti del monitoraggio del PUMS precedente, la definizione degli obiettivi e delle azioni del PUMS dovrà considerare tutti quegli interventi previsti (come, ad esempio, l'hub portuale) che possono avere effetti non trascurabili sul sistema della mobilità; a tal proposito, deve essere mantenuta una stretta relazione tra gli interventi previsti nel PUMS e la componente strategica relativa alla mobilità del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), attualmente in fase di assunzione;
- 4) 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 NOx 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 "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;*
- *e in mancanza di scenari, ai valori relativi all'ultimo anno disponibile, pubblicati sul sito di ARPAE";*

5) 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;

6) si ritiene di fondamentale importanza l'attuazione delle misure previste sia dal PAIR 2020 (in fase di aggiornamento e che potrà contenere ulteriori target più stringenti) che contiene specifiche disposizioni per i PUMS (art.14, art.15, art.16 e art.18 delle NTA), sia dalla Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, di cui occorre necessariamente inserire gli obiettivi e i target pertinenti;

7) inoltre, 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;

8) 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;

9) già nella fase di valutazione degli effetti ambientali delle azioni, è utile individuare gli indicatori per il monitoraggio della efficacia delle medesime azioni, rispetto al raggiungimento degli obiettivi posti dal Piano, rispetto ad un arco temporale definito e introducendo target periodici di verifica dell'andamento dell'indicatore;

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

- devono essere esplicitati gli obiettivi di miglioramento della salute che il Piano può contribuire a perseguire (con riferimento ai Target della Strategia regionale Agenda 2030, tra i quali,

ad esempio, "dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020");

- 11) a tal proposito sarà necessario che 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;
- 12) dovranno essere individuate le eventuali misure di mitigazione e compensazione per bilanciare eventuali effetti negativi ambientali attesi dall'attuazione del Piano;
- 13) 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;
- 14) 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;
- 15) qualora vi fossero politiche-azioni del PUMS che potrebbero avere degli effetti sulla Rete Natura 2000 dovrà essere redatto apposito Studio d'incidenza ambientale;
- 16) 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;
- 17) è necessario aggiornare il monitoraggio del PUMS vigente comprendendo anche gli anni 2020 e 2021 in modo

da considerare anche il periodo pandemico appena trascorso;

- 18) sempre in merito al monitoraggio, risulta necessario esplicitare i risultati di monitoraggio del PUMS vigente in funzione degli obiettivi e target specifici contenuti nel PAIR 2020; l'eventuale non raggiungimento dei target previsti dal PUMS dovrà portare all'individuazione di misure specifiche ed urgenti finalizzate al raggiungimento dei target;
- 19) 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;
- 20) 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;
- 21) si evidenzia che il monitoraggio degli effetti ambientali del Piano deve essere orientato a verificare anche "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);

22) inoltre, si segnalano i seguenti elementi puntuali contenuti nel contributo di Arpae:

- in relazione al citato "studio di fattibilità per la definizione di un sistema di scambio logistico per la distribuzione sostenibile delle merci nella ZPRU21", si chiede di esplicitare i criteri definiti e utilizzati nello studio per l'individuazione delle aree idonee per il posizionamento della piattaforma logistica e l'evidenza che l'area di logistica individuata sia quella con maggiore rispondenza ai criteri utilizzati;
- si chiede una puntuale valutazione dell'impatto del TPL sulla viabilità, con particolare riferimento al centro storico e ai temi di rumore e sicurezza (si segnala come particolarmente critica la situazione in via Guaccimanni);
- si chiede di effettuare anche una campagna estiva di rilievi di traffico (post - Covid) e un rilievo di traffico presso la località di Fornace Zarattini (interessata da flussi di traffico significativi);
- si chiede di indicare le modalità di definizione del campione utilizzato per le interviste telefoniche utilizzate per la costruzione della matrice di origine e destinazione;
- in relazione all'inquinamento acustico si chiede di aggiornare i dati relativi alla popolazione esposta al rumore stradale parallelamente ai futuri aggiornamenti della mappatura acustica strategica;
- debba essere fatta una verifica sulla popolazione esposta ai livelli acustici derivanti dal traffico nei centri abitati. I potenziali effetti sulla matrice rumore - che nel documento preliminare di piano vengono valutati rimandando ai contenuti del Piano di Azione - non sono esaustivi e non prendono in considerazione i Piani di Risanamento acustico delle aziende che svolgono i servizi TPL e di

raccolta rifiuti. Tali aspetti dovranno, pertanto, essere recepiti all'interno della valutazione del PUMS;

23) è necessario che nel Rapporto Ambientale venga dato riscontro di quanto sopra elencato;

c) di trasmettere copia del presente atto al Comune di Ravenna;

d) di trasmettere copia del presente atto ai soggetti competenti in materia ambientale coinvolti ai sensi dell'art. 13 del D.lgs. n. 152/06.

CRISTINA GOVONI