

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 67 del 23/01/2023

Seduta Num. 3

r_emiro.Giunta - Prot. 24/01/2023.0059859.U

Questo lunedì 23 **del mese di** Gennaio
dell' anno 2023 **si è riunita in** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA

la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

| | |
|--------------------|----------------|
| 1) Priolo Irene | Vicepresidente |
| 2) Calvano Paolo | Assessore |
| 3) Colla Vincenzo | Assessore |
| 4) Corsini Andrea | Assessore |
| 5) Donini Raffaele | Assessore |
| 6) Felicori Mauro | Assessore |
| 7) Lori Barbara | Assessore |
| 8) Mammi Alessio | Assessore |
| 9) Salomoni Paola | Assessore |
| 10) Taruffi Igor | Assessore |

Presiede il Vicepresidente Priolo Irene
attesa l'assenza del Presidente

Funge da Segretario l'Assessore: Corsini Andrea

Proposta: GPG/2023/61 del 16/01/2023

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

Assessorato proponente: VICEPRESIDENTE ASSESSORE ALLA TRANSIZIONE ECOLOGICA,
CONTRASTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO, 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
CERVIA" E RELATIVO RAPPORTO AMBIENTALE.

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

Responsabile del procedimento: Denis Barbieri

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PREMESSO CHE:

- 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;
- 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", i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) sono da considerarsi tali, considerata la loro specificità, l'area di influenza (territorio comunale) e, tenuto inoltre conto di quanto indicato dal D.lgs. n.152/2006 art. 6, sono da assoggettare a VAS;
- 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);
- la propria deliberazione n. 1392 dell'8 settembre 2008, ha individuato 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:

con nota, acquisita agli atti della Regione Emilia-Romagna al protocollo PG.2021.1132802 del 9 dicembre 2021, il Comune di Cervia 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. n. 152/06;

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

- linee di indirizzo al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;
- prime analisi di quadro conoscitivo;

- rapporto Preliminare del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;
- documento di sintesi finale del processo partecipativo;

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. n. 152/06, sono di seguito elencati:

- Regione Emilia-Romagna (Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna);
- Regione Emilia-Romagna (Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio);
- Regione Emilia-Romagna (Servizio di Difesa del Suolo della Costa e Bonifica);
- Regione Emilia-Romagna (Servizio Tutela e Risanamento Acqua, Aria e Agenti fisici);
- Regione Emilia-Romagna (Servizio Ricerca, Innovazione, Energia ed Economia Sostenibile);
- ARPAE SAC sezione di Ravenna (Struttura Autorizzazioni e Concessioni);
- Autorità di bacino distrettuale PO;
- Consorzio di Bonifica della Romagna;
- Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini;
- Ente di gestione parchi e biodiversità - Delta del PO;
- Provincia di Ravenna;
- Comuni di Cesenatico, Cervia e Ravenna;
- ANAS-Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna;
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Direzione territoriale;
- Agenzia Mobilità Romagnola S.r.l.;
- Start Romagna S.p.A.;
- Società Autoservizi Cervesi SAC;
- AUSL Romagna-Sede di Ravenna;
- ATERSIR - Agenzia Regionale dell'Emilia-Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti;

in data 21 dicembre 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 Cervia e al Servizio regionale Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, a tale riunione hanno partecipato gli Enti di seguito elencati:

- Arpae SAC;
- Regione Emilia-Romagna, Servizio Tutela e Risanamento Acqua, Aria e Agenti fisici;
- Comune di Ravenna;
- Agenzia mobilità 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.2022.0050993 del 21 gennaio 2022;
- Agenzia territoriale dell'Emilia-Romagna per i servizi idrici e rifiuti (Atersir);
- Regione Emilia-Romagna, servizio aree protette foreste e sviluppo della montagna;
- Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini;

con determinazione dirigenziale n. 1456 del 27/01/2022 sono stati trasmessi al Comune di Cervia 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 dei temi, obiettivi ed azioni emersi nel processo partecipativo (riportati nel capitolo 9 del documento di sintesi finale) 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) *come evidenziato dal contributo della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio:*

-in relazione all'analisi dei rilievi di traffico condotte occorre valutare se tali flussi possono costituire un problema per la conservazione dei beni architettonici, con particolare riferimento agli effetti delle emissioni di inquinanti e ai microsismi generati dal transito veicolare;

-si ritiene che, con il fine di valorizzare i beni architettonici e paesaggistici, debba essere valutata la densità dei parcheggi e il transito di veicoli elettrici in aree interdette ai veicoli endotermici quali fonti di interferenza percettiva con il contesto tutelato;

6) *alla luce dei rilievi stradali effettuati (periodo estivo) e a quelli che dovranno essere realizzati in periodo invernale per il completamento del quadro conoscitivo, come evidenziato nel contributo di Arpae si ritiene che debbano essere considerati e approfonditi i seguenti aspetti:*

-il grado di congestione delle diverse arterie stradali nel periodo estivo e in quello invernale,

-la rilevazione e valutazione delle macro - criticità, la rilevazione di criticità puntuali o localizzate, "micro - criticità" (ad esempio in prossimità dei poli attrattivi, quali stazione ferroviaria, ospedale, scuole);

-l'approfondimento sulle criticità, eventualmente tramite valutazioni sulle emissioni (inquinamento aria, rumorosità);

-nei fattori di debolezza/rischi debba essere inserita l'assenza del Piano di risanamento acustico, elemento portante e cogente in termini di contrasto all'inquinamento acustico;

-rispetto all'elaborato presentato "prima analisi di quadro conoscitivo" il quadro di riferimento della pianificazione debba includere anche il rapporto tra il PUMS e la Classificazione acustica;

7) si ritiene che l'analisi conoscitiva svolta e, in particolare, l'analisi SWOT contenuta nel paragrafo 1.3 del Documento di Quadro Conoscitivo, debba essere il riferimento per la definizione condivisa degli obiettivi di Piano;

8) 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;

9) oltre all'analisi di coerenza svolta tra PUMS e il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR), si evidenzia che il PAIR 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;

10) 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 ARPA";

11) deve essere adeguato il Piano agli indirizzi della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile:

-nel Rapporto Ambientale dovrà essere esplicitato come il Piano/Programma o Progetto contribuisce al raggiungimento degli obiettivi individuati nella Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile;

-nel caso in cui l'attuazione del PUMS comporti un peggioramento delle condizioni ambientali, rispetto agli obiettivi e ai target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, dovrà essere data evidenza delle misure di mitigazione e compensazione previste;

-il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile - Agenda 2030 deve essere monitorato nel tempo utilizzando specifici indicatori coerenti e dialoganti (scalati) con quelli della Strategia regionale;

12) 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;

13) nel Piano e nel Rapporto ambientale dovranno essere elencate le diverse linee di intervento, articolate nelle azioni specifiche occorrenti per la loro realizzazione, a cui associare indicazioni temporali di massima circa il periodo di inizio e la durata della realizzazione, il costo di realizzazione e il costo di gestione per ciascun periodo di durata dell'azione;

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

15) 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;

16) in merito alla valutazione degli effetti ambientali delle azioni del Piano si ritiene che, già in tale fase, sia 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;

17) 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;

18) 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;

19) 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;

20) gli obiettivi e le azioni del PUMS devono risultare coerenti alla componente strategica relativa alla mobilità del Piano Urbanistico Generale (PUG) e del PAESC del Comune di Cervia; 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;

21) la valutazione degli effetti dovrà portare all'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione necessarie a bilanciare eventuali effetti negativi ambientali attesi dall'attuazione del Piano;

22) 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.;

23) 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;

24) anche in centri urbani di medie dimensioni 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;

25) 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; come riportato nel contributo di Arpae:

-oltre agli indicatori rappresentati nelle linee di indirizzo dovranno essere presenti indicatori riguardanti gli aspetti relativi al sistema dei trasporti pubblici, delle alterazioni climatiche, della sicurezza, dell'ambiente urbano e della congestione delle arterie stradali;

-si specifica che l'obiettivo pari a -15% dell'indicatore "percentuale di residenti esposti a livelli di rumore da traffico veicolare" debba essere associato all'unità di misura "% di residenti esposti a livelli di rumore da traffico veicolare maggiore a 55 dBA in tempo di riferimento notturno e 65 dBA in quello diurno";

-il monitoraggio del PUMS, secondo le linee guida predisposte e tenendo conto dei valori assunti dagli indicatori, deve avvenire con frequenza biennale al fine di sottoporre il piano a costante verifica, individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive;

26) nella scelta degli indicatori, il PUMS dovrà necessariamente tenere come riferimento quanto già contenuto nei piani di monitoraggio del PUG e del PAESC del Comune di Cervia, definendo eventuali indicatori complementari e comprendendo tutto il set di indicatori necessari al monitoraggio del PUMS;

27) 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 NOx quali indicatori di inquinamento da traffico e indicati nel PAIR tra i parametri più critici;

28) nel piano di monitoraggio andranno indicate le risorse economiche previste per l'attuazione del monitoraggio, 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;

29) 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;

PRESO, INOLTRE, ATTO CHE:

- il Comune di Cervia, con deliberazione di Giunta Comunale n.228 del 20 settembre 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/2022/1006418 della Regione Emilia-Romagna, il Comune di Cervia ha trasmesso all'Area Valutazione impatto ambientale e autorizzazioni, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e relativo Rapporto Ambientale al fine dello svolgimento della procedura di valutazione ambientale strategica;
- 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), è stato depositato presso la sede del Comune di Cervia a partire dal 12 ottobre 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 Cervia e della Regione Emilia-Romagna, visionabili fino al giorno 26 novembre 2022 ai seguenti link:
 - <https://www.comunecervia.it/aree-tematiche/urbanistica.html>
 - <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>
- la documentazione è stata inoltre pubblicata in una sezione dedicata del sito <https://www.cerviasostenibile.it/pums/> e in data 08 novembre 2022 è stata svolta una presentazione ai soggetti competenti in materia ambientale del PUMS adottato;

PRESO ATTO ALTRESI' CHE:

sono pervenute, entro la data del 26 novembre 2022 le seguenti osservazioni e contributi degli SCA al PUMS

| n. | data | FIRMATARIO |
|--|--------------|---------------|
| - 1 | - 24/11/2011 | - Altini Anna |
| - Contributo Soggetti con competenza ambientale | | |
| - 2 | - 08/11/2022 | - HERA |
| - 3 | - 15/11/2022 | - ATERSIR |

| | | |
|-----|--------------|--|
| - 4 | - 21/11/2022 | - Soprintendenza archeologica belle arti e paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini |
| - 5 | - 25/11/2022 | - Ufficio Urbanistica Comune di Cervia |
| - 6 | - 02/12/2022 | - Arpae |
| - 7 | - 06/12/2022 | - AMR |

le tematiche emergenti risultano essere le seguenti:

percorsi ciclabili e sicurezza stradale

è stata richiesta l'estensione della rete ciclabile alla località Pisignano Cannuzzo (tra via Crociarone e il Centro sociale di Via Zavattina), in località Cella e la messa in sicurezza dell'attraversamento ciclo-pedonale in prossimità di via Celletta, è stata segnalata la necessità di aggiornare la tavola 1 "Strategie di mobilità sostenibile" in quanto non contiene tutti i percorsi "green"; si propone inoltre di inserire alcuni suggerimenti/indicazioni derivanti dal recente Piano della mobilità ciclabile 2022-2024;

colonnine di ricarica elettrica

è stata proposta l'integrazione nella relazione di Piano e nella tavola 1 "Strategie di mobilità sostenibile" dello studio di fattibilità sull'elettrificazione sostenibile redatto da AESS;

acustica

è stata proposta l'integrazione nella relazione di Piano le conclusioni significative (in termini di livelli di superamento riscontrati e livelli di difficoltà di intervento) che potrebbero avere impatti sulla mobilità;

Servizio idrico Integrato e reti energetiche

sono state segnalate le prescrizioni generali e specifiche da seguire nella realizzazione di opere che possono interessare reti dei sottoservizi del servizio idrico integrato e di distribuzione energetica;

interferenze con beni architettonici e paesaggistici

è stata ribadita l'attenzione al tema della riduzione dei parcheggi prossimi ai beni architettonici oltre che paesaggistici, vicinanza e densità che produce forte interferenza percettiva con il contesto vincolato;



r_emi.ro.Giunta - Prot. 24/01/2023.0059859.U

TPL

sono state segnalate precisazioni a riguardo del servizio di trasporto pubblico locale e proposto un differente indicatore di monitoraggio;

ARPAE

ARPAE ha segnalato alcuni refusi presenti nel Quadro Conoscitivo e suggerito di integrare nelle linee di azione del piano in fase attuativa eventuali interventi mitigativi derivanti dall'analisi dei conflitti acustici in corso di analisi; è stata inoltre proposto per alcune azioni di PUMS di esplicitare le prestazioni ambientali in termini di rumore e qualità dell'aria; in merito agli indicatori di monitoraggio è stata segnata la necessità di indicare quelli trasversali ad altri strumenti ed è stato richiesto l'inserimento di un set di indicatori di tipo prestazionale;

PRESO ATTO CHE:

le proposte di controdeduzioni sono pervenute con nota acquisita al PG/2022/1246080 del 21 dicembre 2022 della Regione Emilia-Romagna;

tali controdeduzioni non modificano in modo sostanziale i contenuti del PUMS;

CONSIDERATO, CHE:

i PUMS 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;

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;

RILEVATO CHE:

le fasi di redazione del PUMS del Comune di Cervia sono state caratterizzate da un significativo contributo da parte del processo partecipativo; sono stati coinvolti portatori di interesse (stakeholder) e cittadini e dal percorso partecipato è stata elaborata una strategia, declinata in obiettivi e azioni, utilizzata per la costruzione della strategia del PUMS;

come documentato nell'elaborato "Report del percorso partecipato", parte della documentazione del Piano depositata, le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del PUMS del Comune di Cervia 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 partecipazione del PUMS è stato strutturato con i seguenti strumenti:

- laboratorio partecipato, finalizzato alla presentazione dello strumento PUMS e al coinvolgimento diretto dei gruppi d'interesse e dei cittadini;
- messa a disposizione su un sito tematico del Comune di Cervia delle informazioni riguardanti il laboratorio partecipato (<https://www.cerviasostenibile.it>);
- questionario on-line, avente scopo di raccogliere informazioni e pareri di cittadini e turisti sugli spostamenti e sulla mobilità nel territorio;

il laboratorio partecipato, che ha permesso il coinvolgimento dei cittadini nell'individuazione delle problematiche legate al tema della mobilità e nella ricerca di soluzioni il più possibile condivise, è stato caratterizzato dai seguenti eventi aperti al pubblico:

- incontro plenario di presentazione (12/04/2021);
- incontro con i cittadini della costa, cittadini di Milano Marittima, Cervia, Pinarella, Tagliata (13/05/2021);
- associazioni di categoria e gestori del trasporto pubblico locale (19/05/2021);

- 
- incontro con i cittadini delle frazioni foresi del Comune di Cervia (24/05/2021);
 - incontro con i rappresentanti delle istituzioni scolastiche (31/05/2021);
 - laboratorio con i turisti (19/07/2021);

il questionario on-line, messo a disposizione parallelamente agli incontri del laboratorio partecipato, è stato finalizzato ad approfondire le esigenze, le abitudini di spostamento, le necessità ed impressioni sul tema della mobilità nell'ambito del territorio comunale;

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 a:

- iniziative di coinvolgimento della cittadinanza e percorsi educativi;
- rapporto biennale sullo stato di attuazione e realizzazione delle misure previste dal PUMS per verificare l'attuazione delle singole misure;

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 sostanzialmente 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 oggetto di un affinamento progressivo, che dalle linee di indirizzo ha portato alla definizione degli obiettivi sulla base delle risultanze del percorso partecipato e le analisi del quadro conoscitivo;

la vision dell'Amministrazione Comunale è finalizzata a realizzare una "città resiliente" ed è costituita dalle seguenti quattro strategie che orientano l'attuazione delle politiche di mobilità sostenibile da affrontare nel PUMS:

- Cervia Città Identitaria;
- Cervia Città Sicura ed ospitale;
- Cervia Città Verde;
- Cervia Città Accessibile;

ciascuna strategia è stata declinata in obiettivi di riferimento e azioni;

sono assunti come obiettivi del PUMS:

- qualificazione delle aree di sosta;
- promozione della ciclabilità e pedonalità;

- interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale;
- potenziamento del trasporto pubblico;
- potenziamento dei collegamenti intermodali per la qualificazione dell'offerta turistica;
- attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile;

nel Rapporto Ambientale è stata effettuata una disamina dei principali vincoli e limitazioni alla trasformabilità presenti sul territorio e che possono avere qualche sovrapposizione con il PUMS derivanti da piani comunali e sovraordinati; sono stati rilevati principalmente vincoli legati al sistema dei beni culturali e paesaggistici ed alla presenza di aree protette e siti della Rete Natura 2000;

nel rapporto ambientale è stata effettuata un'analisi di coerenza esterna attraverso una matrice in cui sono stati evidenziate le interazioni (positive, negative, incerte) tra gli obiettivi e azioni del PUMS rispetto agli obiettivi della pianificazione sovraordinata (PTR, PRIT, PAIR, PER 2017-2030 e PTA 2017-2020, PTCP, PUG, PAESC e Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici - allegato 1) e tra gli obiettivi di PUMS e gli obiettivi di sostenibilità (allegato B); le interazioni sono state successivamente approfondite con una valutazione qualitativa (allegati A1 e B1);

l'analisi di coerenza esterna ha evidenziato che i contenuti del PUMS appaiono nel complesso coerenti con gli obiettivi inerenti alla mobilità sostenibile degli strumenti vigenti sovraordinati; non sono state rilevate interazione negative;

nel rapporto ambientale è stata effettuata un'analisi di coerenza interna attraverso una matrice in cui sono stati evidenziate le interazioni tra le azioni del PUMS e gli Obiettivi del PUMS stesso; non sono state evidenziate interazioni negative;

nella relazione di piano sono stati identificati tre scenari: lo scenario zero, che rappresenta lo stato attuale del sistema di mobilità del territorio, lo scenario tendenziale, che rappresenta l'evoluzione del sistema mantenendo inalterata la programmazione e lo scenario di piano;

nel Rapporto Ambientale non è presente l'analisi delle alternative e non sono stati confrontati gli scenari di piano;

nella relazione di PUMS per lo scenario di piano sono stati definiti dei target di risultato; tali target sono quantitativi per alcuni indicatori relativi alla qualificazione delle aree di sosta, alla promozione della ciclabilità e pedonalità e agli interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale mentre sono qualitativi per gli indicatori relativi al potenziamento del trasporto pubblico, al potenziamento dei collegamenti intermodali per la qualificazione dell'offerta

turistica e attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile; per i target quantitativi è riportato anche il valore dello scenario zero;

sono stati recepiti i seguenti target quantitativi della Strategia regionale Agenda 2030:

- 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 le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050;

per i target quantitativi di risultato si evidenzia un significativo incremento tra lo scenario zero e lo scenario di piano (2032) per i seguenti target:

- numero posti auto negli HUB intermodali, che passa da 175 posti auto a 400 posti auto;
- regolazione della sosta, con un aumento del numero posti auto nei parcheggi pubblici, che passa da 2.872 posti auto a 4.515 posti auto;
- lunghezza della rete ciclabile nel forese, che passa da 18,9 km a 40,2 km;
- lunghezza della rete ciclabile oggetto di riqualificazione del lungomare, che passa da 2 km a 6 km;
- estensione ZTL/APU, che passa da 137.733m² a 231.519m²;
- estensione Zona 30, che passa da 1,2km² a 5,7 km²;

per il target quantitativi di risultato Lunghezza della rete ciclabile a Cervia invece si evidenzia un limitato aumento, passando da 33,2 km nello scenario zero a 36,2 km nello scenario di piano;

nel Rapporto Ambientale e nei documenti di PUMS non è presente la valutazione degli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del piano, richiesta dall'art.8, comma 3, delle NTA del PAIR; a tal riguardo nel Rapporto Ambientale si afferma che gli interventi previsti porteranno una riduzione delle emissioni, vengono previsti degli indicatori di monitoraggio e tra gli interventi è presente "l'implementazione del sistema di monitoraggio delle emissioni inquinanti e adozione di misure idonee";

nel rapporto ambientale è stata condotta una valutazione dei possibili effetti descrivendo qualitativamente i principali effetti delle azioni ed effettuando una valutazione qualitativa tramite una matrice che distingue (tra effetto positivo, effetto incerto, effetto negativo e nessuna interazione tra azione ed obiettivo) le interazioni tra le azioni di piano e i seguenti obiettivi di sostenibilità:

mobilità

- garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave;
- migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci;
- promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili;
- sviluppare alternative alla domanda di mobilità soddisfatta dal mezzo privato);
- facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza;
- migliorare l'accessibilità ai sistemi di trasporto per le fasce deboli;

qualità dell'aria e Cambiamenti climatici

- ridurre emissioni di gas inquinanti e gas serra;
- ridurre consumi energetici;

inquinamento acustico

- evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona;

sicurezza salute e ambiente urbano

- migliorare le condizioni di sicurezza;
- incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata;

i risultati dell'analisi matriciale mostrano solo effetti positivi ed effetti incerti; non sono individuati effetti negativi mentre nell'analisi qualitativa descrittiva sono indicati genericamente alcuni potenziali effetti negativi;

si evidenziano effetti positivi in particolare sul sistema complessivo della mobilità dovuti principalmente al miglioramento e potenziamento del sistema della sosta, il miglioramento dei percorsi ciclo pedonali, la sicurezza della viabilità e l'incentivazione degli scambi modali; si evidenzia, inoltre, un impatto positivo generale sulla qualità urbana dovuto dalle azioni di miglioramento delle infrastrutture urbane legate alla mobilità e al TPL mentre gli impatti maggiori sono relativi all'impermeabilizzazione delle aree e alle attività di cantiere legate alla realizzazione degli interventi;

nel Rapporto Ambientale non sono indicate misure di mitigazione specifiche per gli impatti negativi individuati mentre per alcune azioni la valutazione degli impatti e delle misure di mitigazione è demandata alla successiva fase di attuazione;

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:

- **qualificazione delle aree di sosta** - Realizzazione dell'HUB intermodale e implementazione dei servizi di P.le Artusi, Realizzazione di parcheggi pubblici in Via Lazio e Via Agrigento, Via Titano, Via delle Rose, Realizzazione di parcheggi pubblici nel forese a Pisignano, Castiglione, tantlon, Villa Inferno e Montaletto chiesa, Realizzazione di parcheggio green in via Di Vittorio, Realizzazione di parcheggi in ingresso al parco urbano di Milano Marittima, Realizzazione di un parcheggio green in corrispondenza dell'ex garage Europa, in viale Due Giugno e potenziamento del parcheggio della Mantovana, in viale Forlì, via Cilea;
- **promozione della ciclabilità e pedonalità** - Ciclovia anello del sale/Cervia vecchia/Salara, itinerari pedonali e ciclabili Pineta Mima/Cervia e Parco Bassona, itinerari ciclopedonali Cervia e Attivazione di servizi per la mobilità ciclabile;
- **interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale** - proseguimento di viale Titano, connessione tra via Ovidio e via Petronio, connessione tra via Cosmonauti e via Pinarella, rotatorie su via Pinarella in corrispondenza di via Puglie e via Lazio, proseguimento via Lazio, riconessioni viabili nella zona residenziale della Malva Sud e collegamento tra la Rotonda S. Pertini e via Caduti per la libertà;

per i precedenti interventi infrastrutturali nel Rapporto Ambientale si indicano le seguenti misure di mitigazione:

- *per il traffico indotto sulla nuova strada di collegamento tra via Angelini e via Martiri Fantini si adottano diverse misure di mitigazione (barriera acustica, separazione degli utenti della strada, segnaletica...) che minimizzano l'impatto negativo;*
- *per gli interventi di qualificazione delle aree di sosta eventuali impatti negativi dovuti alle lavorazioni necessarie per la loro attuazione e all'impermeabilizzazione delle aree, possono essere mitigati attraverso soluzioni progettuali a basso impatto ambientale (utilizzo di materiali drenanti, messa in opera di alberature di ombreggiamento, ...) mentre per la realizzazione di un parcheggio green in corrispondenza dell'ex garage Europa, in viale Due Giugno e potenziamento del parcheggio della Mantovana, in viale Forlì, via Cilea il minimo impatto negativo connesso alle lavorazioni del suolo può ridotto ulteriormente grazie all'utilizzo di materiali eco-friendly;*
- *per la Promozione della ciclabilità e pedonalità nel forese si intende dare la priorità a materiali a basso impatto preservando la naturalità dei luoghi (piste sterrate o in calcestre) mentre per gli eventuali impatti negativi connessi all'utilizzo di aree attualmente agricole, possono*

essere minimizzati adottando in fase progettuale ed esecutiva idonee soluzioni a basso impatto ambientale che non incidano negativamente sulla qualità dell'aria e rientrino nelle misure di mitigazione dei cambiamenti climatici; infine, eventuali impatti negativi connessi alle lavorazioni e ai singoli contesti in cui si inseriscono, possono essere ridotti al minimo in fase progettuale ed esecutiva attraverso opportuni accorgimenti;

- *per gli interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale la valutazione reale degli impatti dipende molto dalle specifiche scelte progettuali che verranno adottate: comunque nel forese si intende dare la priorità a materiali a basso impatto preservando la naturalità dei luoghi (piste sterrate o in calcestre).*

nella relazione di Piano, all'interno della descrizione delle azioni, viene riportata in forma tabellare l'indicazione del periodo di attuazione delle azioni, distinto in breve, medio e lungo periodo;

nella relazione di Piano è presente una stima economica degli investimenti necessari per la realizzazione del piano; in particolare, per ogni intervento viene indicato lo strumento di attuazione, la stima del costo di investimento (che comprende complessivamente anche l'impegno per il monitoraggio e gestione del Piano) e il committente (fonte investimento); gli importi maggiori sono destinati agli interventi di qualificazione della sosta e per la promozione della pedonalità e della ciclabilità;

il piano di monitoraggio, di cui si propone una frequenza biennale di misurazione, è formato da indicatori di contesto (collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile e finalizzati alla verifica del contributo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità) e da indicatori di processo riguardanti le previsioni di Piano;

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) sarà presentato, all'Autorità ambientale competente, ogni 2 anni, un monitoraggio ambientale sul quale la stessa si esprimerà entro 30 giorni, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del D.lgs. 152/06;

CONSIDERATO CHE:

la Regione Emilia-Romagna ha approvato con Delibera Assembleare 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 propria deliberazione n. 3191 del 5/08/2019, la dichiarazione di emergenza climatica e ambientale *"quale assunzione 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 propria deliberazione 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, così come definito dal D.lgs. n. 152/2006;

la strategia di sviluppo sostenibile Agenda 2030 specifica che *il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile - Agenda 2030 deve essere monitorato nel tempo utilizzando specifici indicatori coerenti e dialoganti (scalati) con quelli della Strategia regionale*;

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;

si valuta positivamente l'approccio metodologico utilizzato nel percorso di partecipazione, che si è sviluppato principalmente nella fase di formazione del PUMS e ha coinvolto diversi 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 (iniziative di coinvolgimento della cittadinanza e percorsi educativi e rapporto biennale di monitoraggio) 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_dintenti_it.pdf);

si valuta positivamente che, nonostante il Comune di Cervia non rientri nei casi di applicazione di quanto contenuto negli art.14, art.15 e art.16 delle NTA del PAIR 2020, i target fissati per lo 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 (lunghezza della rete ciclabile nel forese, che passa da 18,9 km a 40,2 km e lunghezza della rete ciclabile oggetto di riqualificazione del lungomare, che passa da 2 km a 6 km), una rilevante estensione delle zone 30 (da un valore di 1,2 km² a un valore pari a 5,7 km²) e ad un raddoppio dell'estensione delle aree ZTL (da un valore di 137.733 m² a un valore pari a 231.519m²); 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 prende atto che non sono stati stimati gli effetti quantitativi e non sono stati definiti target quantitativi per lo scenario di piano delle azioni riguardanti l'incidentalità stradale e il potenziamento del trasporto pubblico;

si prende atto che non è presente la valutazione degli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del piano, richiesta dall'art.8, comma 3, delle NTA del PAIR; a tal riguardo, sebbene possa essere condivisibile l'affermazione che gli interventi previsti *porteranno una riduzione delle emissioni*, l'applicazione del principio di non aggravio delle emissioni previsto dal PAIR 2020 dovrà necessariamente essere verificato in fase di attuazione del PUMS;

si valuta positivamente che alle azioni di piano sia associata un'indicazione temporale di attuazione e che sia presente una stima economica degli investimenti necessari per la realizzazione del piano; si valuta altresì positivamente che nel costo complessivo delle azioni sia considerata la spesa per il monitoraggio;

si valuta positivamente che il piano di monitoraggio sia stato costruito partendo dai contenuti del PUMS, indicando il valore nello scenario zero (per alcuni indicatori) e i target previsti per lo scenario di piano e mantenendo un legame tra indicatori di monitoraggio e azioni di piano;

si prende atto positivamente che siano stati considerati i target quantitativi della Strategia regionale Sviluppo Sostenibile Agenda

2030; si rileva però l'assenza, all'interno del Piano di Monitoraggio, di specifici indicatori;

VALUTATO, INOLTRE, CHE:

nel territorio comunale di Cervia sono presenti l'area protetta Stazione Pineta di Classe e Saline di Cervia e i Siti Rete Natura 2000 IT4070008 "Pineta di Cervia" e IT4070007 "Salina di Cervia";

la procedura di Valutazione di Incidenza, che è stata effettuata dall'Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Parco del Delta del Po ai sensi della L.R. n. 06/05 e ss.mm.ii., deve essere ricompresa all'interno dell'iter procedurale della Valutazione ambientale del piano (VAS), ai sensi del D.lgs. n. 152/06;

la presenza di tali siti ha richiesto necessariamente la predisposizione di uno specifico Studio ai fini della procedura di Valutazione di Incidenza; con tale procedura, l'Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Parco del Delta del Po con nota acquisita agli atti della Regione Emilia-Romagna al protocollo PG.2023.0011821 del 9 gennaio 2023, ha verificato che il piano non determina incidenza negativa significativa sui siti della Rete Natura 2000 a condizione che:

- siano sottoposti alla procedura della valutazione di incidenza ambientale tutti i progetti attuativi del Piano, qualora ricadano all'interno dei siti Natura 2000 o che siano ubicati all'esterno se possano determinare incidenze negative sui siti stessi;
- ogni intervento ricadente nei casi di applicazione previsti dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 767 del 20-05-2019, dovrà richiedere specifico nulla osta per la sua realizzazione;
- per gli interventi ricadenti nella sottozona Riserva Natura dello Stato è necessario richiedere Nulla Osta all'Ente competente;
- la realizzazione di parcheggi pubblici in Viale Matteotti deve essere prevista al di fuori degli habitat presenti nel comprensorio del Sito Rete Natura 2000 IT4070008 - PINETA DI CERVIA;
- rimane vietata l'asfaltatura delle strade bianche interne al perimetro del Parco; per le strade che costituiscono la linea di confine del perimetro delle aree contigue è consentita la realizzazione di fondo carrabile, purché realizzato con materiali più consoni ai luoghi rispetto all'asfalto;
- il territorio della Stazione costituisce interamente Zona di Protezione dall'inquinamento luminoso, ai sensi della L.R. 19/2003 "Norme in materia di riduzione dall'Inquinamento luminoso e di risparmio energetico" e dell'art. 3 della direttiva applicativa DGR n.2263/2005 e pertanto in fase di attuazione degli interventi si dovrà applicare tale

disciplina ed evitare quanto più possibile l'installazione di nuove sorgenti di illuminazione;

RITENUTO CHE:

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

per monitorare il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile occorre inserire i seguenti indicatori o, in alternativa, indicare specifici indicatori coerenti e dialoganti (scalati):

- 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;

dovranno essere stimati i valori degli indicatori "Emissioni di PM10, NO₂, O₃" (relativamente a PM10 e NO₂) per lo scenario zero, in modo da poter verificare in fase di monitoraggio biennale del Piano l'applicazione del principio di non aggravio delle emissioni previsto dal PAIR;

e le seguenti raccomandazioni:

ai fini dell'attuazione della Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna 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;

dettagliare le misure di mitigazione previste per gli interventi infrastrutturali in modo da indirizzarne efficacemente la fase attuativa; a tal proposito, si suggerisce di indicare l'applicazione delle misure di mitigazione anche nella relazione di piano e di fornire elementi di maggior dettaglio dove possibile, quali, a titolo di esempio:

- per gli interventi prossimi alle aree protette utilizzare sistemi di illuminazione che minimizzino l'inquinamento luminoso, temporizzati, con sistemi di rilevazione della presenza;

- nei parcheggi scambiatori e negli hub intermodali utilizzare coperture fotovoltaiche, realizzati in concorso con operatori privati o a supporto delle comunità energetiche, per l'ombreggiamento degli stalli e la produzione di energia elettrica;
- utilizzo di materiali provenienti dalla filiera del recupero in sostituzione a materiali di origine naturale;

ai fini della predisposizione del rapporto biennale di monitoraggio, funzionale alla verifica dello stato di attuazione del piano, degli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, in merito al Piano di monitoraggio si ritiene che:

- oltre agli indicatori di contesto e di processo, occorre inserire indicatori di tipo prestazionale atti a misurare la reale efficacia delle azioni adottate nel raggiungimento degli obiettivi del PUMS; tali indicatori dovranno essere monitorati al termine del periodo di corto - medio termine (indicato in 5 anni) e di lungo termine (indicato in 10 anni);
- per gli indicatori inseriti nel piano di monitoraggio dovranno essere definiti i dati di base per l'elaborazione (fonte di riferimento, la metodologia per il calcolo), il valore allo scenario zero e la presenza del medesimo indicatore in altri piano/programmi comunali;
- 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;

VISTI:

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" e ss.mm.ii.;

RICHIAMATI, altresì:

la legge regionale 26 novembre 2001, n. 43 "Testo Unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna" e ss.mm.ii.;

la propria deliberazione del 07 marzo 2022 n. 324 del "Disciplina Organica in materia di organizzazione dell'Ente e gestione del personale", con decorrenza dal 1° aprile 2022;

la propria deliberazione del 07 marzo 2022 n. 325 "Consolidamento e rafforzamento delle capacità amministrative: riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale", con decorrenza dal 1° aprile 2022;

la propria deliberazione del 21 marzo 2022 n. 426 "Riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale. Conferimento degli incarichi ai Direttori Generali e di Agenzia";

la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 25 marzo 2022 n. 5615 "Riorganizzazione della Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente. Istituzione Aree di lavoro. Conferimento incarichi dirigenziali e proroga incarichi di posizione organizzativa";

la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 19 dicembre 2022 n. 24717 "Conferimento incarichi dirigenziali presso la Direzione Generale Cura Del Territorio e dell'ambiente";

la propria deliberazione del 10 aprile 2017 n. 468 "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna", da applicare in combinato disposto e coerenza con quanto previsto successivamente dalla citata deliberazione n. 324/2022;

le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale del 13 ottobre 2017 PG/2017/0660476 e del 21 dicembre 2017 PG/2017/0779385 contenenti le indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposto in attuazione della sopra citata deliberazione n. 468/2017;

il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" e ss.mm.ii.;

la propria deliberazione del 31 gennaio 2022 n. 111, "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2022-2024, di transizione al Piano integrato di attività e organizzazione di cui all'art. 6 del D.L. n. 80/2021";

la propria deliberazione del 2 novembre 2022 n. 1846, "Piano Integrato delle attività e dell'organizzazione 2022-2024";

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

Dato atto dei pareri allegati;

Tutto ciò premesso, dato atto, considerato e valutato;

Su proposta della Vicepresidente Assessore alla transizione ecologica, contrasto al cambiamento climatico, ambiente, 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 Cervia, adottato con deliberazione di Giunta Comunale n.228 del 20 settembre 2022, con le condizioni di seguito elencate:

1) per monitorare il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile occorre inserire i seguenti indicatori o, in alternativa, indicare specifici indicatori coerenti e dialoganti (scalati):

- 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;

2) dovranno essere stimati i valori degli indicatori "Emissioni di PM10, NO₂, O₃" (relativamente a PM10 e NO₂) per lo scenario zero, in modo da poter verificare in fase di monitoraggio biennale del Piano l'applicazione del principio di non aggravio delle emissioni previsto dal PAIR;

b) e le seguenti raccomandazioni:

3) ai fini dell'attuazione della Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna si ritiene debbano essere messe in atto, prioritariamente, tutte le azioni del PUMS, che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;

- 4) 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;
- 5) dettagliare le misure di mitigazione previste per gli interventi infrastrutturali in modo indirizzarne efficacemente la fase attuativa; a tal proposito, si suggerisce di indicare l'applicazione delle misure di mitigazione anche nella relazione di piano e di fornire elementi di maggior dettaglio dove possibile, quali, a titolo di esempio:
- per gli interventi prossimi alle aree protette utilizzare sistemi di illuminazione che minimizzino l'inquinamento luminoso, temporizzati, con sistemi di rilevazione della presenza;
 - nei parcheggi scambiatori e negli hub intermodali utilizzare coperture fotovoltaiche, realizzati in concorso con operatori privati o a supporto delle comunità energetiche, per l'ombreggiamento degli stalli e la produzione di energia elettrica;
 - utilizzo di materiali provenienti dalla filiera del recupero in sostituzione a materiali di origine naturale;
- 6) in merito al Piano di monitoraggio:
- oltre agli indicatori di contesto e di processo, occorre inserire indicatori di tipo prestazionale atti a misurare la reale efficacia delle azioni adottate nel raggiungimento degli obiettivi del PUMS; tali indicatori dovranno essere monitorati al termine del periodo di corto - medio termine (indicato in 5 anni) e di lungo termine (indicato in 10 anni);
 - per gli indicatori inseriti nel piano di monitoraggio dovranno essere definiti i dati di base per l'elaborazione (fonte di riferimento, la metodologia per il calcolo), il valore allo scenario zero e la presenza del medesimo indicatore in altri piano/programmi comunali;
 - 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) siano sottoposti alla procedura della valutazione di incidenza ambientale tutti i progetti attuativi del Piano, qualora ricadano all'interno dei siti Natura 2000 o che siano ubicati all'esterno se possano determinare incidenze negative sui siti stessi;
 - 8) ogni intervento ricadente nei casi di applicazione previsti dalla propria deliberazione n. 767 del 20-05-2019, dovrà richiedere specifico nulla osta per la sua realizzazione;
 - 9) per gli interventi ricadenti nella sottozona Riserva Natura dello Stato è necessario richiedere Nulla Osta all'Ente competente;
 - 10) la realizzazione di parcheggi pubblici in Viale Matteotti deve essere prevista al di fuori degli habitat presenti nel comprensorio del Sito Rete Natura 2000 IT4070008 - PINETA DI CERVIA;
 - 11) rimane vietata l'asfaltatura delle strade bianche interne al perimetro del Parco; per le strade che costituiscono la linea di confine del perimetro delle aree contigue è consentita la realizzazione di fondo carrabile, purché realizzato con materiali più consoni ai luoghi rispetto all'asfalto;
 - 12) il territorio della Stazione costituisce interamente Zona di Protezione dall'inquinamento luminoso, ai sensi della L.R. 19/2003 "Norme in materia di riduzione dall'inquinamento luminoso e di risparmio energetico" e dell'art. 3, della direttiva applicativa della propria deliberazione n. 2263/2005 e pertanto in fase di attuazione degli interventi si dovrà applicare tale disciplina ed evitare quanto più possibile l'installazione di nuove sorgenti di illuminazione;
- c) di trasmettere, ai sensi dell'art. 16, del D.lgs. 152/06, copia della presente deliberazione al Comune di Cervia; 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;
 - d) di informare che è possibile prendere visione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Cervia e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria presso la



Regione Emilia-Romagna, Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, via della Fiera 8, Bologna;

- e) di rendere pubblico attraverso la pubblicazione sul proprio sito Web, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs. n. 152/06, la presente deliberazione.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Denis Barbieri, Responsabile di AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI 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/2023/61

IN FEDE

Denis Barbieri

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/2023/61

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi
GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 67 del 23/01/2023

Seduta Num. 3

OMISSIS

L'assessore Segretario

Corsini Andrea

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi