

Unione della Romagna Faentina
Settore Polizia Municipale
Servizio Mobilità e Decoro Urbano
c/a Dott. Pier Luigi Fallacara
PEC:pec@cert.romagnafaentina.it

Faenza03 /07/2020
Sinadoc N°18127/2020
Rif PG/2020/48077 del 30/03/2020

Oggetto: **ADOZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI FAENZA, COMPRENSIVO DEL RAPPORTO AMBIENTALE E DELLA SINTESI NON TECNICA- OSSERVAZIONI ARPAE**

Esaminata la documentazione prodotta, scaricata dal link <http://www.comune.faenza.ra.it/Guida-ai-servizi/Piano-Urbano-della-Mobilita-SostenibileFaenza-2017-2030/Adozione-PUMS>, Arpae sede di Ravenna formula i seguenti rilievi / osservazioni.

1. L'ambito di influenza territoriale delle azioni del Piano della mobilità sostenibile (PUMS), non tiene conto delle relazioni con i Comuni limitrofi, in particolare con le scelte di PUMS dell'Amministrazione di Ravenna. Poiché l'accessibilità, il potenziamento della mobilità ciclabile e gli interventi sulle aree di sosta/interscambio hanno inevitabili ripercussioni sui flussi in ingresso e uscita fra i Comuni contigui, così come gli impatti derivanti dalle previsioni degli stessi Comuni, è necessario vengano valutate e considerate tali correlazioni al fine di non trascurare possibili strategie e sinergie di "area vasta".
2. Il Comune di Faenza, ad oggi, ha effettuato la sola classificazione acustica del territorio, senza portare a termine il processo previsto all'art.7 della Legge quadro sull'inquinamento acustico 447/95 (Mappatura Acustica – MA ed eventuale Piano di Risanamento Acustico - PRA). Pertanto, nel PUMS, non sono indicati interventi ed azioni specifiche sulla mobilità che, partendo dalle effettive criticità evidenziate dagli strumenti richiamati (MA e PRA), evidenzino la loro efficacia in termini di contenimento dei livelli sonori e di limitazione della popolazione esposta. Al fine di risolvere questa criticità è necessario venga misurato l'impatto acustico delle infrastrutture stradali nello stato di fatto e valutata l'efficacia delle azioni previste dal PUMS. Laddove non fosse possibile eliminare o ridurre gli impatti negativi legati alla viabilità (non solo relativamente all'inquinamento acustico ma anche atmosferico) il Piano deve indicare le eventuali azioni compensative da mettere in campo ovvero la necessità e l'impegno a definirle in fase di attuazione.
3. Nel paragrafo *"4.4 Regolamentazione della sosta"* sono indicati 5 punti di interscambio tra modalità di trasporto differenti (parcheggi scambiatori), *"individuati per la loro capacità in termini di posti e vicinanza alle fermate del trasporto pubblico"*. In realtà sono parcheggi già esistenti, dimensionati per le attività a cui erano originariamente asserviti, e nel Piano non è indicato l'effettivo numero di posti auto eccedenti lo standard urbanistico di progettazione e, quindi, la reale sosta offerta per la funzione di interscambio. Occorre quindi fornire tale dato, verificarne l'adeguatezza rispetto alla nuova funzione attribuita al parcheggio (interscambio) e, nel caso tale capacità risulti insufficiente, indicare nel Piano le azioni che si intendono intraprendere, ovvero la necessità e l'impegno a definirle in fase di attuazione.

Documento firmato digitalmente

4. Relativamente alla rete ciclabile, questa è rappresentata in una tavola che riporta i percorsi in essere e da potenziare. Non sono indicati, invece, i criteri usati per la classificazione funzionale dei percorsi. Pertanto, si chiede che tali criteri - che devono tener conto dei diversi tipi di utenti, dei comportamenti e delle esigenze cui tali percorsi sono funzionali – siano esplicitati, insieme alle priorità e alle tempistiche per la realizzazione della rete ciclabile (altre informazioni non contenute).
5. Anche relativamente alla mobilità delle merci, è necessario integrare le informazioni del PUMS con una concreta e fattibile pianificazione, modulata sulle tempistiche di realizzazione.
6. Piano di Monitoraggio - Nel documento di piano *“Allegato 1- Monitoraggio del piano”* alla *Tabella 3: Indicatori di monitoraggio per obiettivi del Piano* l'indicatore 3A.8 fa riferimento al N° di superamenti delle “Concentrazione inquinanti della stazione monitoraggio traffico e fondo urbano”.

In realtà questo indicatore non è significativo per testare le performance dell'implementazione del PUMS di Faenza, anche perché a Faenza non è installata una stazione di monitoraggio dell'inquinamento di traffico urbano (nella rete provinciale la stazione di Traffico urbano è a Ravenna (Zalamella).

Rispetto all'obiettivo specifico associato (3A) Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici) si ritiene più performante, di più facile valutazione e calcolabile, il seguente indicatore:

codice	descrizione	Unità di misura	fonte
3A.8	Misura dei flussi veicolari nella viabilità principale e valutazione delle emissioni, aggiornando il parco veicolare circolante (dati ACI)	Riduzione % delle emissioni	Comune

Infine, si suggerisce di realizzare un’ “Abaco di progettazione”, a supporto della fase attuativa degli interventi previsti dal PUMS, che contenga per ogni azione (es. uso di asfalti porosi o superfici drenanti per le nuove aree a parcheggio, piantumazione per mitigazioni, ecc...) la previsione dei tempi di attuazione.

Cordiali saluti

IL RESP. DISTRETTO FAENZA-BASSA ROMAGNA
Maria Cristina Laghi

IL RESP. SERVIZIO SISTEMI AMBIENTALI
Patrizia Lucialli

Documento firmato digitalmente