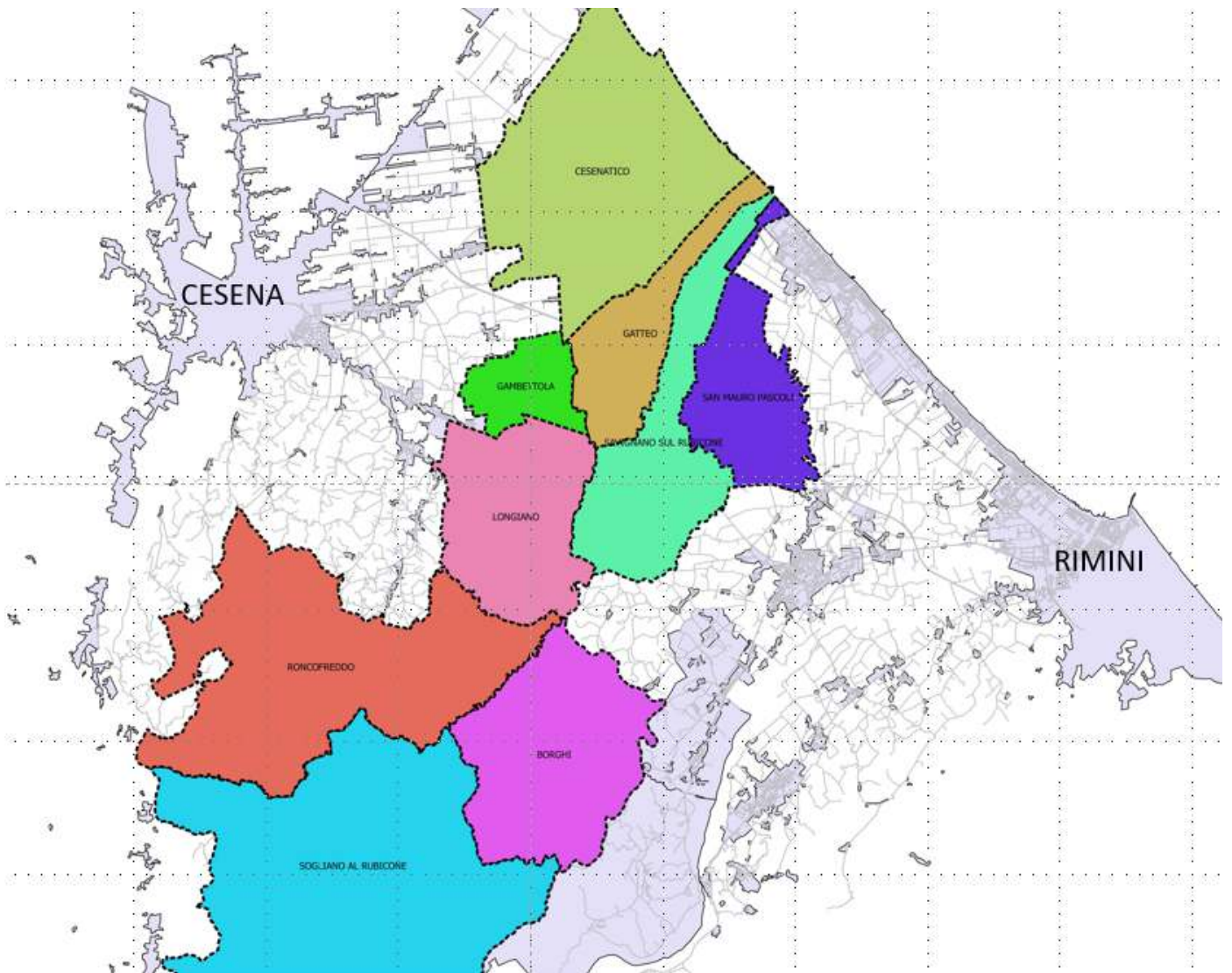




PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE
PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

RAPPORTO PRELIMINARE



Aprile 2026



Studio Ing. Massimo Percudani

Consulente VAS:

Arch. Piera Simonetta Pala

INDICE DEI PARAGRAFI

1	PREMESSA	4
2	PERCORSO METODOLOGICO ADOTTATO	7
3	VAS ED INQUADRAMENTO NORMATIVO	9
3.1	NORMATIVA EUROPEA	9
3.2	NORMATIVA NAZIONALE	9
3.3	NORMATIVA REGIONALE.....	10
3.4	VAS – VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	10
4	QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE	13
4.1	STRUTTURA TERRITORIALE	13
4.2	STRUTTURA INSEDIATIVA.....	14
5	QUADRO CONOSCITIVO AMBIENTALE	17
5.1	IMPATTI AMBIENTALI INQUINAMENTO ATMOSFERICO	17
5.2	IMPATTI AMBIENTALI INQUINAMENTO ACUSTICO	17
5.3	STIMA DEGLI EFFETTI AMBIENTALI.....	19
5	DESCRIZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI SULL’AMBIENTE	20
6	OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PUMS	24
6.1	TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO E NODI DI INTERSCAMBIO	24
6.2	TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA.....	25
6.3	VIABILITÀ DEL TERRITORIO DELL’URM.....	26
6.4	CICLABILITÀ	32
6.5	SHARING E SISTEMI INNOVATIVI	33
6.6	MOBILITY MANAGEMENT	34
6.7	LOGISTICA URBANA.....	34
7	VERIFICA DI COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO	35
7.1	PRINT 2025– PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI.....	35
7.2	PIANO ENERGETICO REGIONALE.....	35
7.3	PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE 2030.....	37
7.4	PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)	39
7.5	AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE	39
7.6	STRATEGIA DI MITIGAZIONE E ADATTAMENTO PER I CAMBIAMENTI CLIMATICI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	40
7.7	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE	40
7.8	PIANO D’AZIONE PER L’ENERGIA SOSTENIBILE E IL CLIMA (PAESC)	42
7.9	STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI LIVELLO LOCALE	44
8	COERENZA CON GLI OBIETTIVI MINIMI DM N 396/2019	47



8.1	TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO E NODI DI INTERSCAMBIO	47
8.2	TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA	48
8.3	VIABILITÀ DEL TERRITORIO DELL'URM.....	49
8.4	LA CICLABILITÀ	50
8.5	SHARING E SISTEMI INNOVATIVI	51
8.6	MOBILITY MANAGEMENT	52
8.7	LOGISTICA	53
9	VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO	55
10	PIANO DI MONITORAGGIO	56
	<i>INDICATORI DI CONTESTO.....</i>	<i>56</i>
	<i>INDICATORI DI PROCESSO</i>	<i>57</i>
	<i>INDICATORI OBIETTIVI MINIMI (DM . 396/2019)</i>	<i>59</i>
11	VALUTAZIONE DI INCIDENZA.....	60
12	PROPOSTA DI STRUTTURA/INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE	62

1 PREMESSA

Il presente elaborato costituisce il Rapporto Preliminare, fase di scoping della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PUMS per l'URM.

L'Unione Rubicone Mare è stata costituita nella forma attuale nel 2014 con lo scopo di esercitare funzioni e servizi in modo omogeneo e coordinato a beneficio dei Comuni che vi appartengono, questi sono caratterizzati da molteplici elementi omogenei che li accomunano, aspetto che giustifica la scelta di affrontare in modo unitario la gestione e la pianificazione del territorio e l'individuazione di asset strategici considerando il territorio dell'Unione come un'unica "città effettiva" che si estende oltre i confini dei Centri Urbani, facendo coincidere il proprio ambito territoriale con gli ambiti territoriali dei Comuni che la costituiscono.

L'Unione è un ente, costituito da 9 comuni per un totale di circa 93.100 abitanti (dati Istat 1° gennaio 2024) divisi in tre fasce territoriali:

- MARE: Cesenatico, Gatteo a Mare, San Mauro Mare, Savignano Mare.
- COLLINA: Borghi, Longiano, Roncofreddo, Sogliano al Rubicone.
- ENTROTERRA (PIANURA INSEDIATIVA): Gambettola, Gatteo, Longiano, San Mauro Pascoli, Savignano.

L'Unione ha il compito di perseguire le seguenti finalità generali:

- Promuovere il progresso civile dei suoi cittadini;
- Migliorare i servizi erogati sul territorio, estendendo le eccellenze a beneficio dell'intera comunità locale;
- Garantire a tutti i cittadini dell'Unione pari opportunità di accesso ai servizi;
- Uniformare, in particolare, gli strumenti di programmazione e gestione del territorio (Figura 1.1.1).

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica di medio-lungo termine con durata decennale, rivolto alle città metropolitane, agli enti di area vasta, a comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti; per gli altri enti è facoltativo, si tratta di uno strumento di pianificazione che si costruisce su piani già esistenti estendendone i contenuti; si tratta infatti di uno strumento sovraordinato ai piani di settore che si fonda sull'integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale.

Il PUMS ha il compito di sviluppare una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Le linee guida del PUMS sono introdotte dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4/08/2017 (in parte aggiornato con il DM n. 396 del 28/08/2019), esse hanno lo scopo di uniformare la procedura per la redazione ed approvazione del Piano e di individuare le strategie di riferimento, gli obiettivi macro e specifici da raggiungere e le azioni atte a contribuire all'attuazione concreta delle strategie. Inoltre, vengono individuati gli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento progressivo degli obiettivi (monitoraggio).

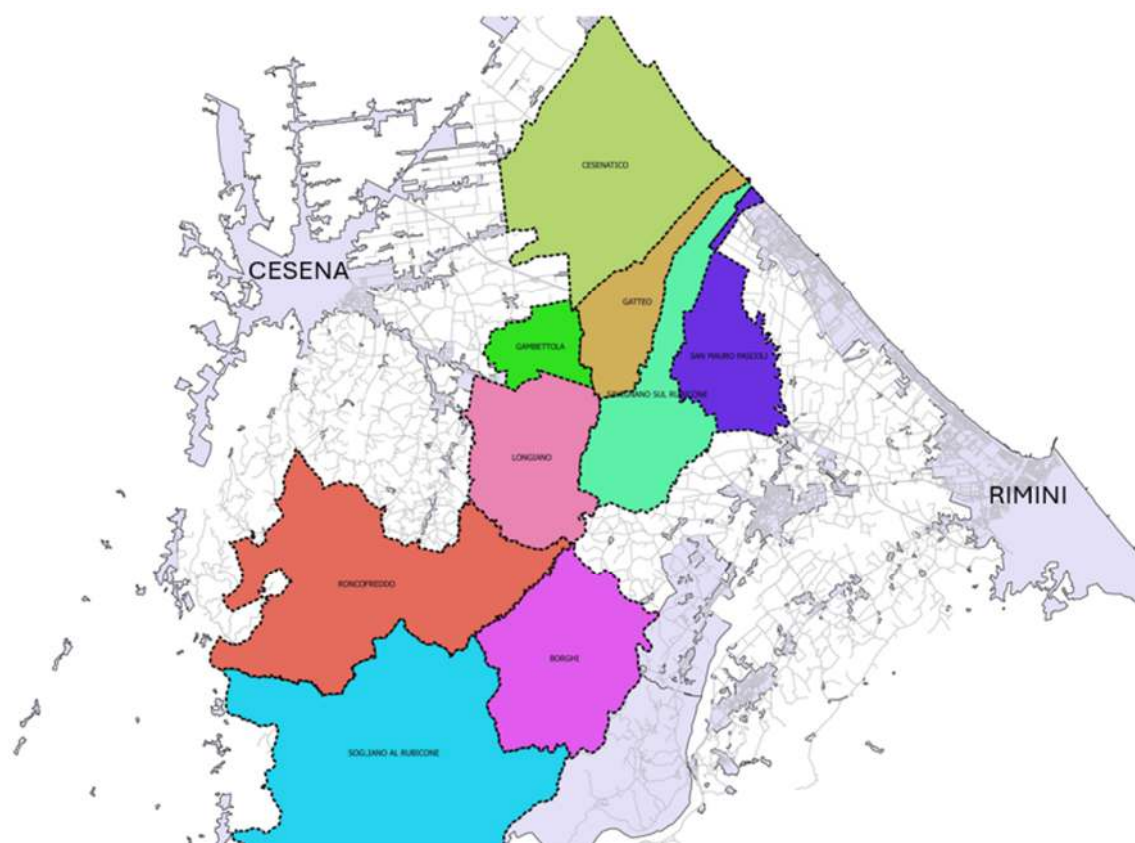


FIGURA 1.1.1 – Inquadramento territoriale dei Comuni dell’Unione del Rubicone e Mare

Il nuovo approccio allo studio della mobilità ha come base di riferimento il documento “Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” (Linee guida ELTIS), di cui è stata pubblicata la seconda edizione a ottobre 2019, esse non solo definiscono gli step del processo di predisposizione dei PUMS, ma cambiano anche la visione del Piano in quanto non si focalizza più su politiche di “offerta” di infrastrutture e servizi ma su politiche di gestione della “domanda” con una visione integrata ed inter/multisetoriale che mette in primo piano la sostenibilità del sistema della mobilità e dei trasporti, al fine di contenere gli impatti sull’ambiente.

Nel processo di redazione del PUMS assume un ruolo di rilevante importanza la condivisione e la partecipazione della cittadinanza e dei portatori di interesse.

Per l’individuazione dei possibili effetti significativi sull’ambiente che le azioni proposte dal Piano potrebbero determinare è necessario analizzare accuratamente il contesto territoriale ed ambientale di riferimento.

Il piano di azione costruito con l’Amministrazione dell’URM ha come obiettivi primari quelli di:

- Migliorare l’offerta di Trasporto Pubblico;
- Riequilibrare la scelta modale della mobilità;
- Ridurre la congestione in particolar modo nelle ore di punta delle giornate feriali;
- Migliorare l’accessibilità delle persone e delle merci;



-
- Migliorare l'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e lo sviluppo del territorio;
 - Migliorare la qualità degli spazi urbani dedicati alla mobilità;
 - Incentivare l'uso di mezzi alimentati da combustibili alternativi;
 - Ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico;
 - Migliorare la sicurezza stradale con particolare attenzione all'utenza debole;
 - Incrementare l'inclusione sociale.

2 PERCORSO METODOLOGICO ADOTTATO

L'Unione del Rubicone e Mare ha dato il via all'attivazione della procedura di VAS al fine di analizzare e valutare l'eventuale introduzione di potenziali effetti problematici sull'ambiente attraverso le scelte proposte dal PUMS.

La procedura di VAS del PUMS dell'URM è stata ufficialmente attivata ai sensi dell'art. 12 del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i. mediante Delibera di Giunta n. _____ del _____

Con la medesima deliberazione sono stati individuati

- quale Autorità Proponente Unione Rubicone e Mare – Settore Tecnico – Programmazione territoriale;
- quale Autorità Procedente Unione Rubicone e Mare – Settore Tecnico – Programmazione territoriale;
- quale Autorità Competente RER - SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE - Servizio Valutazione di Impatto e Promozione della Sostenibilità Ambientale.

Coerentemente con il documento "Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi" ed in rapporto ai contenuti del PUMS ed ai potenziali impatti del piano sul contesto ambientale, sono stati individuati i soggetti competenti in materia ambientale e i soggetti territorialmente interessati.

Soggetti competenti in materia ambientale:

- RER – ARPAE;
- RER - SETTORE TRASPORTI, INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILE;
- RER - SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE - pianificazione e tutela della qualità dell'aria;
- RER - Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile;
- RER - SETTORE GOVERNO E QUALITÀ DEL TERRITORIO;
- RER - SETTORE DIFESA DEL TERRITORIO;
- Regione Emilia-Romagna - Settore Aree Protette, Foreste e Sviluppo Zone;
- Reparto Carabinieri Biodiversità Punta Marina;
- Servizio Sanitario Regionale Emilia - Romagna - Igiene e Sanità Pubblica Forlì-Cesena;
- AMR – Agenzia Mobilità Romagna e gestori del trasporto pubblico locale - Adriatic Transport Group (ATG) Società Consortile p.a., che svolge il servizio attraverso START Romagna S.p.A.; Consorzio Valmabus; La Romagnola Cooperativa Sociale onlus;
- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA;
- ANAS - Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna;
- Provincia di Rimini;
- Provincia di Forlì Cesena;
- Provincia di Ravenna;
- Comuni coinvolti: Borghi, Cesenatico, Gambettola, Gatteo, Longiano, Roncofreddo, San Mauro Pascoli, Savignano sul Rubicone, Sogliano al Rubicone;
- Polizie Locali dei comuni coinvolti: PL comuni di Borghi -Roncofreddo - Savignano sul Rubicone - Sogliano al Rubicone, PL comune di Cesenatico, PL comune di Gambettola, PL comune di Gatteo, PL comune di Longiano, PL comune di San Mauro Pascoli;
- Comuni confinanti: Cesena, Rimini, Cervia, Montiano, Mercato Saraceno, Sarsina, Sant'Agata Feltria, Novafeltria, Talamello, Poggio Torriana, Santarcangelo di Romagna, Bellaria - Igea Marina;
- Presidi e direttori didattici delle scuole primarie e secondarie di 1° e 2° grado;



- Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po;
- Consorzio di Bonifica della Romagna;
- Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini.

Il Rapporto preliminare annesso alla VAS per il PUMS dell'URM è finalizzato ad accertare l'insussistenza di ricadute negative per le matrici ambientali investigate, nonché ad individuare le eventuali misure compensative e di mitigazione da porsi a corredo della proposta del PUMS, al fine di assicurarne la piena sostenibilità.

A tal fine tutte le attività di VAS sono state impostate in collaborazione con il soggetto pianificatore ed in stretto rapporto con i tempi e le modalità del processo di piano.

3 VAS ED INQUADRAMENTO NORMATIVO

3.1 Normativa Europea

A livello europeo, per la procedura di VAS si deve fare riferimento alla Direttiva 2001/42/CE con la quale si assicura che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente, garantendone un elevato livello di protezione e contribuendo all'integrazione di considerazioni ambientali nell'elaborazione e approvazione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.

Nel caso in cui sia necessaria una valutazione ambientale la normativa stabilisce che debba essere redatto un Rapporto Ambientale in cui vengano individuati, descritti e valutati gli impatti del piano/programma che si potrebbero avere sull'ambiente e indicare eventuali alternative possibili per il raggiungimento degli obiettivi che il piano/programma si era fissato (All.1-Direttiva 2001).

La proposta di piano/programma ed il Rapporto Ambientale devono essere messi a disposizione delle autorità competenti e del pubblico che devono poter esprimere il loro parere, sia sulla proposta di piano/programma che sul Rapporto Ambientale prima dell'adozione del piano/programma o dell'avvio della relativa procedura legislativa. Se si ritiene che l'attuazione del piano/programma possa avere effetti anche sul territorio di un altro Stato membro, occorre coinvolgerlo nell'iter procedurale inviandone copia del piano/programma e del Rapporto Ambientale.

Quando il piano/programma viene adottato occorre informare tutti i soggetti che hanno partecipato all'iter procedurale attraverso la messa a disposizione del piano/programma adottato, la sintesi tecnica, il Rapporto Ambientale, i pareri espressi e i risultati delle consultazioni, e le misure adottate in merito al monitoraggio.

3.2 Normativa Nazionale

Legge n. 1150 del 17/08/1942 (Legge urbanistica) art. 16 – “Approvazione dei piani particolareggiati” ha normato la VAS di strumenti attuativi di piani urbanistici.

Il Decreto legislativo n. 152 del 03/04/2006 (Norme in materia ambientale) ha recepito la Direttiva Europea 2001/42/CE 2001 modificata in parte dalla legge n.108 del 29/07/2021 (recante governance del PNRR e le prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure) e dalla legge n.233 del 29/12/2021 (recante disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose).

Il presente decreto recepisce ed attua le norme comunitarie rivolte alla salvaguardia ambientale attraverso la valutazione ambientale di piani/programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente garantendone un elevato livello di protezione e affinché la valutazione ambientale possa arricchirsi di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione i piani/programmi assicurando che questi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

Il procedimento VAS comprende lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano/programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio.

L'art.6 definisce l'oggetto della disciplina e stabilisce i piani/programmi a cui si rivolge la VAS ed escludendo da tale processo i piani/programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale caratterizzati da somma urgenza o ricadenti nella disciplina di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni; i piani/programmi finanziari o di bilancio; i piani di protezione civile in caso di pericolo per l'incolumità pubblica; i piani di gestione forestale o strumenti equivalenti, riferiti ad un ambito aziendale o sovra aziendale di livello locale, di difesa fitosanitaria.

Il d.lgs. 152 del 2006 è stato recentemente modificato agli artt.12,13,14,18 dalla Legge n. 108 del 29/07/2021, concernente le prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure, e dalla Legge n. 233 del 29/12/2021 recante disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose, modifiche che impattano anche sui tempi della procedura di VAS.

3.3 Normativa Regionale

La Regione Emilia-Romagna con la legge regionale n. 20/2000 per la "Disciplina generale sulla tutela e uso del territorio" introduce la "valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e territoriale" (Val.S.A.T.) come elemento costitutivo del piano approvato (art.5).

Nel 2009 con la legge regionale n. 6 la Regione Emilia-Romagna ha recepito la norma nazionale in materia di valutazione ambientale (d.lgs. 152/2006), "Governo e riqualificazione solidale del territorio".

Nel 2017 la legge regionale n.24 sostituisce la normativa regionale n.20/2000, "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio". Stabilisce le norme per la pianificazione territoriale e urbanistica, promuovendo la rigenerazione urbana, la limitazione del consumo di suolo e la sostenibilità ambientale.

Per i piani e programmi che non rientrano nell'ambito di applicazione della l.r. 24/2017, viene applicata la normativa nazionale.

Nel 2018 Regione Emilia-Romagna emana le "Linee guida regionali di VAS per i PUMS" (DGR n. 10602 del 04/07/2018; esse ribadiscono che la VAS deve accompagnare l'intero percorso formativo del PUMS e che l'Autorità Competente alla VAS è la Regione anche per i Piani/Programmi non Urbanistici.

3.4 VAS – Valutazione Ambientale Strategica

Le fasi della VAS consistono in:

- avvio del procedimento di approvazione del piano/programma e della relativa valutazione ambientale VAS da parte dell'Autorità Procedente;

- Avvio delle consultazioni per la definizione dei contenuti del piano/programma e del Rapporto Ambientale sulla base del Documento di Scoping (30 gg per l'invio dei contributi – 45 gg durata della fase di scoping);
- la redazione del Rapporto Ambientale contenente anche lo Studio d'incidenza (dove è necessario), la Sintesi non tecnica e le misure per il monitoraggio;
- la messa a disposizione del piano/programma e del Rapporto Ambientale per la raccolta di pareri e osservazioni (45 gg la durata delle consultazioni);
- l'espressione di un parere motivato da parte dell'autorità competente per la VAS (45 gg dalla scadenza delle consultazioni);
- l'elaborazione di una dichiarazione di sintesi da parte dell'autorità procedente per informare sulla decisione, da allegare al provvedimento di approvazione del piano/programma;
- monitoraggio ambientale del piano/programma durante la sua attuazione.

Per alcuni casi specifici si avvia un procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS, in questo caso deve essere redato un documento preliminare per la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale.

La verifica di assoggettabilità a VAS può essere effettuata per i piani/programmi che interessano piccole aree a livello locale, modifiche minori dei piani/programmi per i quali già esiste la VAS e piani/programmi che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti.

Per quanto riguarda la verifica di assoggettabilità è l'autorità competente ad avere il compito di esprimere il proprio parere sull'assoggettabilità delle proposte di piano/programma e di definire le forme ed i soggetti competenti in materia ambientale da invitare alle consultazioni. Inoltre, deve definire l'impostazione ed i contenuti del Rapporto Ambientale e le modalità del monitoraggio di cui all'art. 18.

Il processo di Verifica di Assoggettabilità ha inizio con la trasmissione da parte dell'autorità procedente all'autorità competente del rapporto preliminare di assoggettabilità a VAS comprendente una descrizione del piano/programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano/programma.

Individuati i soggetti competenti in materia ambientale da invitare alle consultazioni, viene trasmesso a quest'ultimi il Rapporto Preliminare di assoggettabilità a VAS per acquisirne il parere che deve essere inviato all'autorità competente e all'autorità procedente entro 30 gg dal ricevimento.

L'autorità competente, in sinergia con l'autorità procedente, sulla base dei criteri del Decreto 152/2006 e dei risultati delle consultazioni pubbliche emette provvedimento di verifica assoggettando od escludendo il piano/programma dalla VAS e, se necessario, definisce eventuali prescrizioni. Tale provvedimento dovrà essere pubblicato sul sito istituzionale.

Nel caso di assoggettabilità dovrà essere redato il Rapporto Ambientale che, oltre a contenere i possibili impatti ambientali significativi dovuti all'attuazione del piano/programma dovrà riportare i contributi dei soggetti competenti in materia ambientale

dando atto alle consultazioni ed evidenziando come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti.

Il piano/programma ed il Rapporto Ambientale, insieme al parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito delle consultazioni sono trasmessi all'organo competente all'adozione o approvazione del piano/programma. La decisione finale viene pubblicata sui siti istituzionali delle autorità interessate al processo (Tabella 2.4.1).

SCHEMA VAS	PROCESSO DI PIANO	PROCESSO DI VALUTAZIONE
FASE I Orientamento	P1.1 - Orientamenti iniziali del PUMS	A1.1 - Integrazione della dimensione ambientale nel PUMS
	P1.2 - Definizione schema operativo del PUMS	A1.2 - Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto (Rapporto Preliminare)
	P1.3 - Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'autorità procedente su territorio e ambiente	A1.3 - Verifica delle presenze di Siti Rete Natura 2000 (Sic/zps)
AVVIO DEL CONFRONTO (I FASE)		
Deposito e avvio procedura	Avvio del procedimento per l'approvazione del PUMS dell'URM e della Valutazione Ambientale Strategica	Pubblicazione nel Portale istituzionale dell'URM del "Rapporto Preliminare" per la VAS e del "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" dell'URM contenente il Quadro Conoscitivo, Metodologico e la definizione degli obiettivi"
CONSULTAZIONI (45 GIORNI)	VALUTAZIONE DEL RAPPORTO PRELIMINARE, CONFERENZA DI VERIFICA E RACCOLTA DELLE OSSERVAZIONI DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA (30 GIORNI)	
FASE II Elaborazione e redazione	P2.1 - Determinazione obiettivi generali	A2.1 - Definizione dell'ambito di influenza, definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale
	P2.2 - Costruzione scenario di riferimento e del PUMS	A2.2 - Analisi di coerenza esterna
	P2.3 - Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli	A2.3 - Stima degli effetti ambientali attesi, costruzione e selezione degli indicatori
		A2.4 - Valutazione delle alternative di Piano e scelta di quella più sostenibile
		A2.5 - Analisi di coerenza interna
	A2.6 - Progettazione del sistema di monitoraggio	
	P2.4 - Proposta di Piano (PUMS)	A2.7 - Studio di incidenza delle scelte del Piano sui siti di Rete Natura 2000
AVVIO DEL CONFRONTO (II FASE)		
Deposito e avviso pubblico	Pubblicazione della Proposta di PUMS	Pubblicazione del Rapporto Ambientale - del Piano di Monitoraggio, della Sintesi non tecnica e della Valutazione di incidenza
CONSULTAZIONI (45 GIORNI)	VALUTAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE, II CONFERENZA DI VERIFICA E RACCOLTA DELLE OSSERVAZIONI (30 GIORNI)	
	VALUTAZIONE DI INCIDENZA: ACQUISIZIONE DEL PARERE OBBLIGATORIO E VINCOLANTE DELL'AUTORITA' PREPOSTA	
POST CONSULTAZIONI	Controdeduzione alle osservazioni: Aggiornamento del PUMS	Controdeduzione alle osservazioni: Aggiornamento del Rapporto Ambientale
PARERE MOTIVATO		
	Predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente	
FASE III Adozione e Approvazione	P3.1 - Adozione del PUMS - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi	
	P3.2 - Deposito/Pubblicazione/Trasmissione	
	P3.3 - Approvazione del PUMS - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi finale	
	P3.4 - Deposito degli atti presso gli Uffici dell'Autorità Procedente e informazione circa la decisione	
FASE IV Attuazione e gestione	P4.1 - Monitoraggio dell'attuazione del Piano	A4.1 - Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica
	P4.2 - Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti	
	P4.3 - Attuazione di eventuali interventi correttivi	

TABELLA 2.4.1 – Schema processo di VAS

4 QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE

4.1 Struttura territoriale

Il territorio dell'URM ha una forma allungata che dalla costa si sviluppa verso l'entroterra fino all'Alta Valle del Rubicone. Si possono riconoscere tre fasce territoriali con caratteristiche differenti sia di tipo strutturare che organizzativo:

- ENTROTERRA (PIANURA INSEDIATIVA): Gambettola, Gatteo, Longiano, San Mauro Pascoli, Savignano;
- MARE: Cesenatico, Gatteo a Mare, San Mauro Mare, Savignano Mare;
- COLLINA: Borghi, Longiano, Roncofreddo, Sogliano al Rubicone.

L'entroterra è il cuore dell'Unione, qui si concentrano le maggiori attività economiche e il numero più elevato dei servizi; a livello infrastrutturale è servito da una rete stradale e ferroviaria di livello nazionale e regionale.

La zona costiera è caratterizzata da elevata offerta turistica, qui si concentra la maggior parte della movimentazione turistica che caratterizza il territorio dell'URM, dovuta all'elevata offerta di esercizi alberghieri ed extralberghieri.

La zona collinare è caratterizzata da un paesaggio montano e collinare all'interno del quale sono inseriti borghi, piccole attività produttive oasi naturalistici e una fitta rete di sentieri escursionistici e ciclabili (Figura 4.1.1).

Sul territorio dell'Unione Rubicone Mare è presente il sito di Natura 2000 SIC IT 4080013 Montetiffi, Alto Uso, che si estende sul territorio di Sogliano al Rubicone (1.387 ha) e il Sito "IT409002-ZSC-ZPS – Torriana, Montebello, Fiume Marecchia" che interessa solo una piccola porzione del territorio di Sogliano.

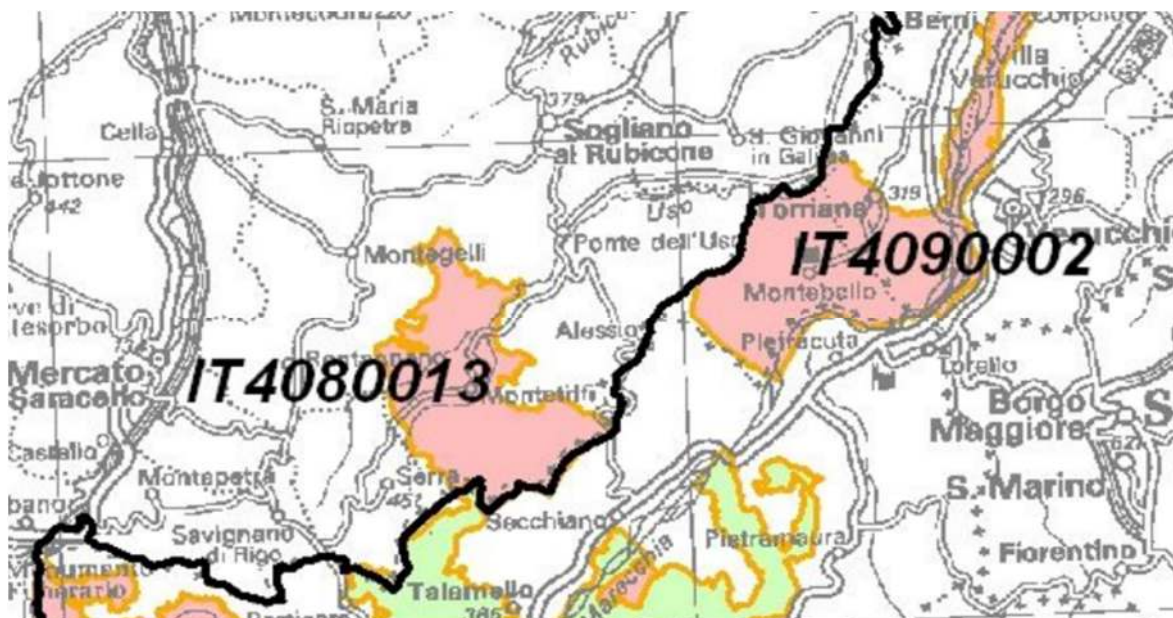


FIGURA 4.1.1 – Localizzazione Siti Natura 2000

Sul territorio del Comune di Cesenatico, precisamente a Zadina, si estende per circa 5 ha, parte della “Riserva Naturale Pineta di Ravenna”. Si tratta di una Riserva Naturale Biogenetica che si dedica alla conservazione del patrimonio genetico di specie animali e vegetali che vi sono presenti.

L'URM, a livello provinciale, viene individuata dal PTCP come centro ordinatore, anche se di livello inferiore, cioè realtà pluripolare in grado di assumersi il ruolo di centro di polarizzazione dell'offerta di funzioni rare e di strutturazione delle relazioni sub-regionali. Tale risultato si determina per l'omogeneità delle caratteristiche fisiche e socioeconomiche del territorio a cui fa capo l'aggregazione dell'URM.

I temi che identifica l'URM come centro ordinatore sono:

- La dotazione di attrezzature e servizi puntuali di rango provinciale (funzioni rare);
- L'attrattività demografica e specializzazione economica e la presenza dei settori produttivi trainanti l'economia provinciale;
- L'elevata accessibilità, in termini di mobilità e capacità di scambio di persone e merci, in rapporto al sistema regionale;
- La “qualità del vivere urbano” misura del livello di congestione da traffico veicolare presente nell'ambito territoriale e dalla dotazione di aree verdi a fruizione ambientale.

4.2 Struttura insediativa

L'Unione Rubicone a Mare è costituita da 9 Comuni con una popolazione totale di circa 91.900 abitanti (dati Istat 2018) che determinano una densità demografica di 300 ab/kmq circa. Il territorio dell'Unione si estende su una superficie complessiva di circa 300 kmq. Nel complesso si tratta di un territorio solo in parte antropizzato, frammentato da aree libere ancora a destinazione agricola o boscate e seminaturali.

Il territorio dell'Unione letto attraverso l'indicatore demografico evidenzia profonde differenze tra i vari ambiti comunali che ne fanno parte; dalla localizzazione della popolazione rispetto alle zone censuarie risulta che i territori più densamente abitati sono situati nella fascia compresa tra l'Autostrada A14 e la SS9, in un ambito territoriale in cui l'offerta di servizi è più elevata. Un'altra buona percentuale della popolazione dell'Unione è concentrata nel Comune di Cesenatico. (Figura 4.2.1)

I dati demografici rispecchiano le stesse criticità che si riscontrano nel resto del Paese: l'invecchiamento della popolazione e l'istituzione di nuclei familiari di dimensioni sempre più ridotte (Figura 4.2.2).

COMUNE	SUPERFICIE	POPOLAZIONE	DENSITA' DEMOGRAFICA
Gambettola	7,8	10.659	1.372
Cesenatico	30,2	25.958	860
Longiano	14,0	7.225	516
Savignano sul Rubicone	45,0	17.797	395
Gatteo	23,6	9.320	395
San Mauro Pascoli	50,7	12.192	240
Sogliano al Rubicone	16,8	3.147	187
Borghi	23,1	2.882	125
Roncofreddo	93,2	3.379	36
Totale complessivo	304,4	92.559	304

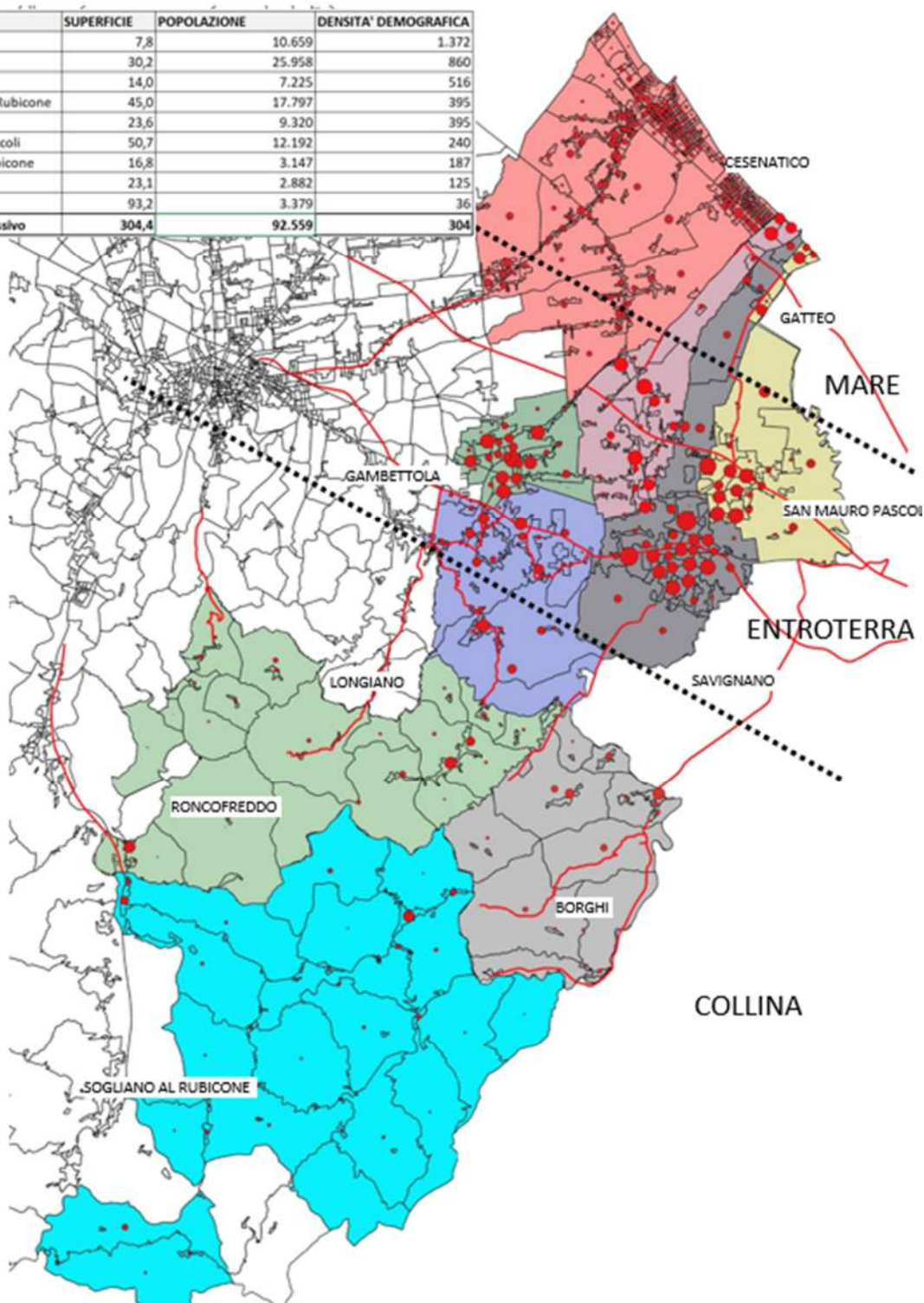


FIGURA 4.2.1 – Localizzazione della popolazione esistente al 2011 e 2021 (Cesenatico e Sogliano) per zone

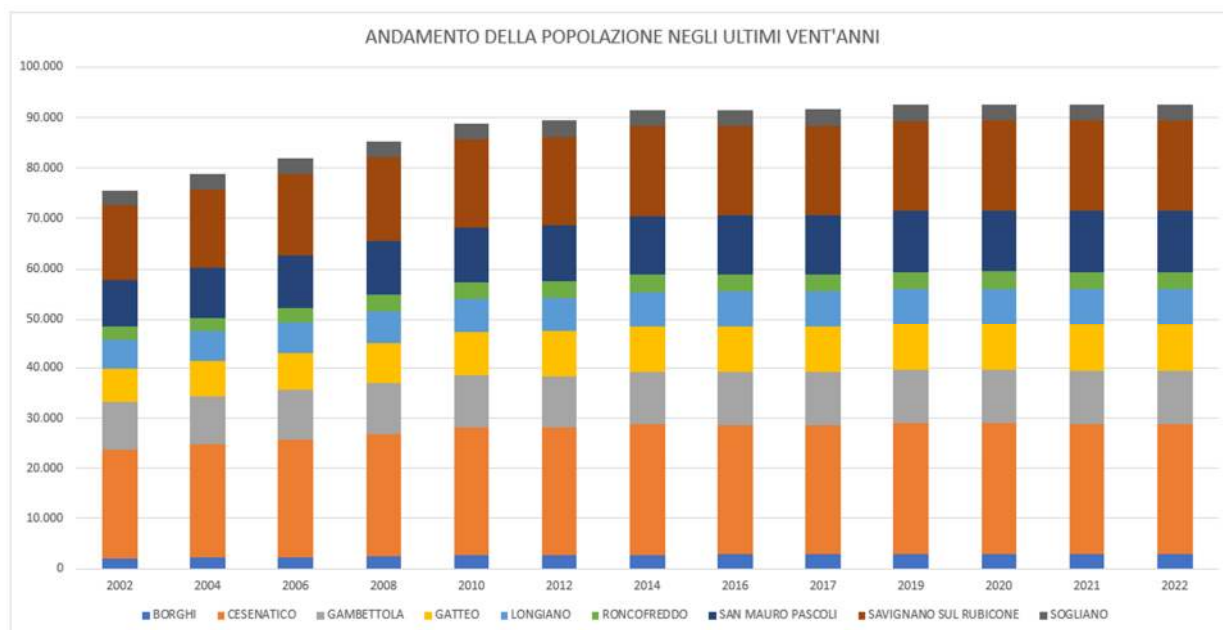


FIGURA 4.2.2 - Crescita della popolazione dei Comuni dell'URM – Dati ISTAT

5 QUADRO CONOSCITIVO AMBIENTALE

5.1 Impatti ambientali inquinamento atmosferico

La qualità dell'aria in Emilia-Romagna è costantemente monitorata da una rete fissa, costituita da 27 stazioni, i cui dati sono controllati e validati quotidianamente dagli operatori di Arpa. Il monitoraggio così realizzato, integrato con l'inventario delle emissioni (INEMAR), gli strumenti modellistici, i laboratori mobili e altri campionatori per campagne specifiche, fornisce la base di dati per effettuare la valutazione della qualità dell'aria, così come previsto dalla normativa vigente.

Sul territorio dell'Unione è presente una centralina fissa, precisamente a Savignano, in via Donati. I dati estraibili riguardano le emissioni di:

- PM 10 (media 24 ore);
- PM 2.5 (media 24 ore)
- Ozono (media oraria max)
- Ozono (media 8 ore max)
- Biossido di Azoto (media oraria max).

Per verificare la situazione riferita ai territori oggetto del presente studio, è stata fatta un'analisi dei dati riferiti al periodo da febbraio 2023 a febbraio 2024, dallo studio si è evidenziato che per quanto riguarda la situazione delle emissioni in aria di Ozono e Biossido di Azoto non si evidenziano situazioni di criticità in quanto i dati si mantengono per tutto il periodo a livelli bassi (corrispondente alla colorazione verde e gialla).

Valori più alti sono stati registrati per le emissioni di PM10 e PM2.5 nei mesi di febbraio 2023, gennaio 2024 e febbraio 2024, che generalmente risultano essere i mesi più critici (Tabella 5.1.1).

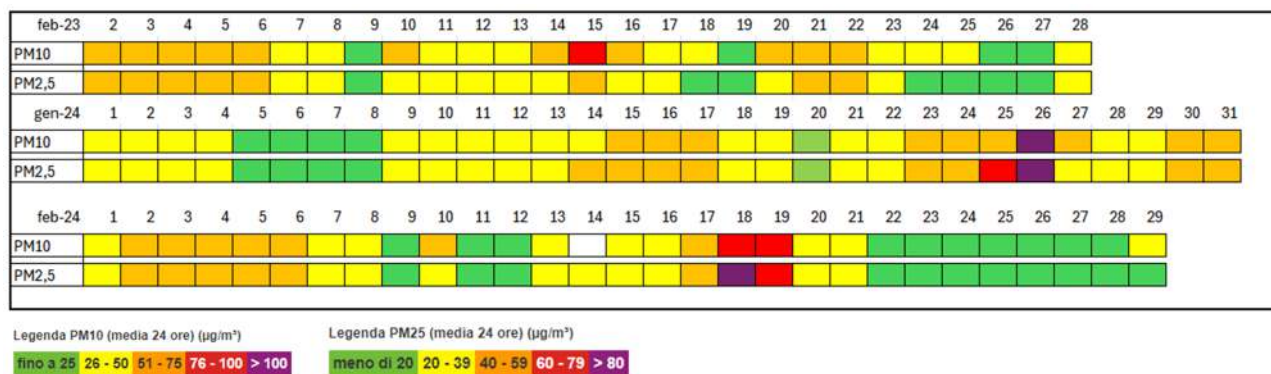


TABELLA 5.1.1 – Rappresentazione dati estrapolati dalla centralina fissa di Savignano sul Rubicone per i mesi più critici– Fonte ARPAE

5.2 Impatti ambientali inquinamento acustico

L'inquinamento acustico deriva da numerose fonti, tra cui quello dovuto alle infrastrutture dei trasporti soprattutto in ambito urbano, nei contesti con maggior densità abitativa e lungo le tratte stradali più rilevanti in cui i traffici risultano essere più elevati e percorsi da differenti tipologie di veicoli compresi i mezzi pesanti.

In Emilia-Romagna il controllo ed il monitoraggio dei fenomeni ambientali vengono svolti da ARPAE Emilia-Romagna che produce un report annuale che affronta dieci tematiche differenti, tra cui quella riferita al "Rumore", per la cui analisi fa riferimento ad indicatori che riguardano soprattutto il

traffico dovuto alle modalità di trasporto passeggeri e merci (stradale, ferroviario, aeroportuale e portuale).

L'annuario più recente scaricabile dal sito di ARPE contiene i dati ambientali datati 2021, dalla loro elaborazione emerge uno stato di criticità piuttosto diffuso soprattutto negli agglomerati urbani dove gran parte dei cittadini risulta esposta ad elevati livelli sonori, dovuti principalmente al traffico stradale e in minor misura al trasporto pubblico. Nonostante lo stato negativo il trend conferma una riduzione delle emissioni sonore che si sta verificando da più di dieci anni.

Per contrastare le emissioni di rumore e migliorare le condizioni di vita gli enti e le amministrazioni hanno l'obbligo normativo, di redigere o richiedere al privato, in caso di insediamento di nuove funzioni, di Piani o Studi di Zonizzazione acustica, Impatto acustico, Clima acustico e Piani di risanamento.

In Emilia-Romagna il 73.3% dei comuni hanno approvato la classificazione acustica, il 91.8% della popolazione risiede in luoghi zonizzati ed il 75.1% della superficie territoriale risulta zonizzata.

Per quanto riguarda la provincia Forlì-Cesena il 60% dei Comuni hanno approvato la classificazione acustica, l'89.5% della popolazione vive in territori con zonizzazione approvata ed il 63.2% della superficie territoriale è zonizzata.

La classificazione acustica del territorio comunale di Savignano sul Rubicone risale al 2011 ed è stata aggiornata ad aprile del 2021.

Tra i comuni dell'Unione Rubicone risultano quasi tutti in possesso del Piano di azionamento acustico approvato ad eccezione del Comune di Gatteo che fa riferimento al PSC.

Per quanto riguarda il Comune di Cesenatico, anche se i dati risultano un po' datati ma si confida che la situazione sia di poco mutata, i rilievi fonometrici annessi al Piano restituiscono una realtà in cui i livelli di rumore rilevati nella porzione di territorio più vicino alla costa (classe IV – aree di intensa attività umana), sono uguali o di poco superiori ai limiti consentiti nel periodo diurno della stagione estiva e superano quasi sempre i limiti consentiti per la fascia notturna. Già nel 2009 il sindaco di Cesenatico emanò un'ordinanza in materia di "rumori e quiete pubblica" che teneva conto della vocazione turistica del territorio comunale e della necessità di allineare le esigenze dei residenti con quelle delle attività economiche e lavorative (Figura 5.2.1).

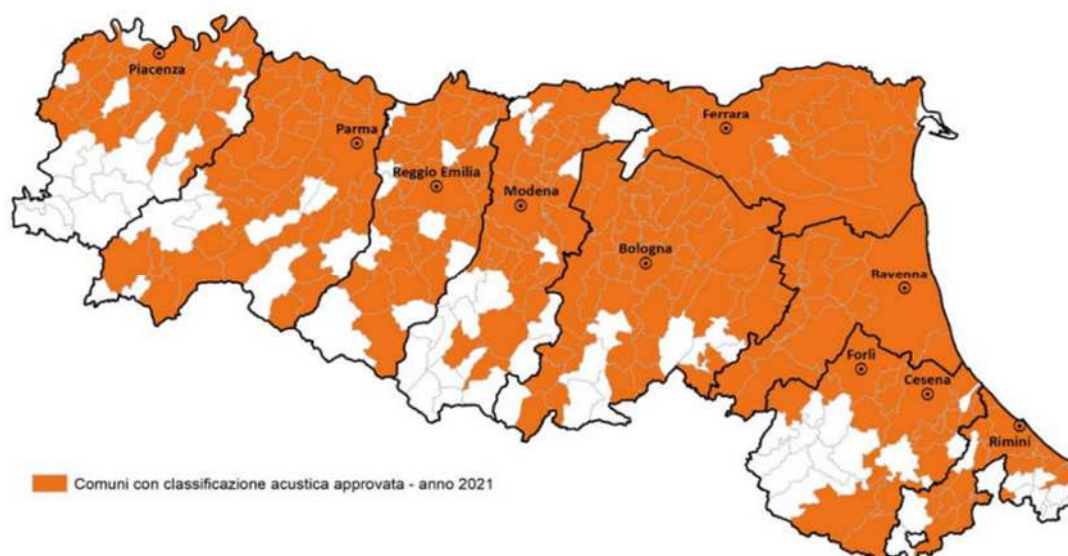


FIGURA 5.2.1 – Stato di attuazione dei Piani di classificazione acustica al 31 dicembre 2021- Fonte annuario 2021 – ARPEA EMILIA ROMAGNA



5.3 Stima degli effetti ambientali

Ogni singola linea di azione verrà pensata considerando i potenziali impatti che potrebbe avere sui principali comparti ambientali. Gli effetti ambientali del Piano sono stimati da un punto di vista qualitativo e, a seconda della tipologia e della quantità di informazioni disponibili, devono essere valutati quelli diretti, indiretti e cumulativi. In tale analisi verranno considerate le ricadute sui comparti territoriali ed ambientali che, a seguito dell'analisi conoscitiva, risulteranno essere più rappresentativi del territorio dell'URM.

5 DESCRIZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI SULL'AMBIENTE

La normativa esistente, internazionale e nazionale, riconosce alla VAS del PUMS la funzione di identificare e valutare gli effetti ambientali generati dagli interventi previsti dal Piano stesso, questa valutazione deve riguardare tutti gli elementi che costituiscono nel loro insieme l'ambiente naturale ed artificiale riconoscibili nei seguenti cinque componenti fondamentali:

COMPONENTE AMBIENTALE	ELEMENTI
<i>Suolo</i>	Suolo
<i>Atmosfera</i>	Aria, rumore, fattori climatici
<i>Ambiente idrico</i>	Acqua
<i>Biosfera</i>	Flora, fauna, biodiversità
<i>Ambiente Antropico</i>	Popolazione e salute umana Beni materiali e patrimonio culturale Paesaggio

SUOLO

Le attività proposte dal PUMS riguardano:

- **Sistema Ferroviario** – riorganizzazione degli spazi esterni delle stazioni ferroviarie nell'ottica di destinarli ad hub modali, rafforzare il sistema dell'intermodalità e renderlo più competitivo nei confronti dell'auto privata anche attraverso la delocalizzazione delle stazioni in ambiti più adeguati (Stazione di Gatteo a Mare).
- **Sistema Trasporto pubblico su gomma** - adeguare l'offerta di autolinee alla domanda effettiva, anche attraverso lo sviluppo di sistemi complementari al servizio tradizionale. Individuare le linee forti e velocizzare il servizio in corrispondenza delle intersezioni più critiche e nelle zone urbane più dense (vengono proposti interventi strutturali quali fermate a golfo, corsie salto-coda....)
- **Sistema viabilistico** – Nella costruzione dello schema di assetto di Piano per la rete stradale, a livello territoriale, il PUMS dell'URM assume, quali elementi costituenti lo scenario programmatico di riferimento, gli interventi ricompresi nel PRIT vigente, nel PTCP di Forlì_Cesena, negli strumenti di pianificazione locale vigenti e nel PTAV di Rimini 2025.

Il PUMS recepisce la strategia proposta dal PTAV di Rimini, di migliorare il servizio della rete stradale principalmente attraverso interventi di adeguamento dei tracciati esistenti all'effettiva domanda, o prevedendo interventi atti a potenziare tratte stradali da proporre come varianti ai percorsi più tradizionali.

Questa strategia ha come obiettivo la decongestione e messa in sicurezza degli ambiti urbani più delicati, prevedendo lo spostamento dei flussi di attraversamento su percorsi più periferici rispetto all'abitato. Inoltre, per incentivare l'utilizzo dei nuovi percorsi proposti, il PUMS raccomanda interventi di moderazione o di dissuasione del traffico, lungo le vecchie tratte, in corrispondenza dei Centri Abitati o di settori urbani con forte valenza

pedonale (interventi di calming traffic per la riduzione delle velocità, istituzioni Zone 30, istituzione di ZTL).

Limitando gli interventi strutturali a quelli effettivamente strategici e concentrando gli sforzi su interventi di potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale esistente, secondo il principio di riduzione del consumo di suolo, vengono superate previsioni storiche impattanti sul territorio dell'URM come, ad esempio, il tema della circuitazione dell'abitato di Lo Stradone.

- **Sistema ciclabile** - infittire la rete ciclabile attraverso l'incremento dell'offerta di rete sia a livello locale sia al servizio dei collegamenti tra i singoli comuni.

A livello locale che extraurbano il PUMS dell'URM punta all'organizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano in maniera diffusa la sicurezza e tutelino le componenti di mobilità attiva, mettendo in primo piano le esigenze delle persone ed in secondo piano quelle del traffico motorizzato.

- **Sistemi innovativi** – incrementare l'offerta di nuovi servizi delle mobilità condivisa per soddisfare la domanda di mobilità anche in quelle aree dove l'offerta non è del tutto adeguata.

- **Sistema delle merci** – adeguare e coordinare la regolamentazione delle diverse fasi del processo della logistica dell'ultimo miglio e razionalizzare-fluidificare il traffico merci all'interno delle aree urbane o di zone territoriali particolarmente sensibili.

A tale proposito, il PUMS inserisce nelle previsioni recepite da altri strumenti di pianificazione vigenti, un tracciato di connessione tra le aree produttive di San Mauro Pascoli e il casello autostradale di Rimini Nord costituito dalla SP10bis dalla SP13bis e dalla Via Antica Emilia. L'intervento andrebbe a sostituire l'attuale percorso preferenziale. Per contenere il traffico in ambito urbano dovuto al sempre crescente fenomeno dell'e-commerce, il PUMS dell'URM propone lo sviluppo di micro-depot e pick-up point distribuiti sul territorio.

Pertanto, gli interventi che il Piano propone mirano a ridurre i flussi di traffico veicolare dovuti all'uso dell'auto privata dovuti agli spostamenti sistematici e alla riduzione dei traffici pesanti soprattutto in ambiti a forte vocazione pedonale e ciclabile.

Il Piano intende incrementare l'offerta di trasporto pubblico, anche attraverso modalità complementari al servizio di trasporto tradizionale, cercando di soddisfare le esigenze di tutta la popolazione indipendentemente dalle caratteristiche territoriali in cui si trova.

L'intento creare una rete di servizi sostenibili per la mobilità, in grado di raggiungere e soddisfare le esigenze di un numero sempre più elevato di utenti, ha come obiettivo principale la riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera attraverso lo shift modale auto-TPL, auto-bici...

Il successo dello shift da forme di mobilità privata a forme di mobilità condivisa e più sostenibile, libera il territorio dalla presenza, soprattutto durante le ore di punta della giornata, di consistenti flussi veicolari che determinano alti livelli di congestione soprattutto in corrispondenza dei centri abitati.

Limitando il consumo del suolo, recependo la strategia del PTAV di Rimini, limitando gli interventi più strutturali a quelli effettivamente strategici e concentrandosi sull'adeguamento e riqualificazione della rete stradale esistente, si mira alla salvaguardia di un ambito in cui la fragilità morfologica interessa anche lunghi tratti di infrastrutture viarie. Negli ultimi anni l'area

dell'Unione Rubicone Mare è stata duramente colpita da eventi alluvionali e franosi (Via Rubicone Destra, SP9 Cesena-Sogliano, SP13 Urso, SP40 Badia-Santa...) in occasione di fenomeni meteorologici particolarmente intensi.

Inoltre, la proposta di adeguamento e messa in sicurezza di alcune tratte stradali situate in zone collinari faciliterebbero il raggiungimento della rete viabilistica primaria senza dover pesare sul sistema viabilistico dell'entroterra ormai saturo; un'occasione in tal senso viene data anche dalla proposta di riqualifica/potenziamento della SP258 (previsione PTAV Rimini)

ATMOSFERA

Le azioni dettate dal PUMS hanno come obiettivo la riduzione dei flussi in quelle aree in cui le caratteristiche geometriche e funzionali hanno ridotta capacità rispetto ai flussi che le interessano, determinando code, perditempo e congestione che portano all'aumentano dei livelli di emissioni di sostanze inquinanti nell'aria e l'incremento dei livelli di rumorosità.

L'obiettivo del Piano è di disincentivare l'uso dell'auto privata per gli spostamenti a corto e medio raggio offrendo una rete di servizio alternativi all'auto privata.

Tra gli obiettivi che il PUMS rincorre per migliorare la qualità dell'ambiente e della vita dei cittadini, è incluso il tema della riduzione dei valori di concentrazione degli inquinanti (polveri e ossidi di azoto), soprattutto nelle aree urbane. Gli interventi che lo strumento di pianificazione mette in atto per raggiungere tale obiettivo riguardano:

- L'incremento dell'offerta di scelta modale più sostenibile;
- Strategie per incentivare l'uso del trasporto pubblico;
- La costituzione di hub modali in corrispondenza delle stazioni ferroviarie;
- L'individuazione di percorsi alternativi per la viabilità leggera e pesante esterna alle aree abitate;
- L'introduzione di sistemi per la moderazione delle velocità e per la gestione intelligente del traffico;
- La realizzazione di percorsi e infrastrutture per la diffusione della ciclabilità;
- L'introduzione di strategie atte ad incrementare la sicurezza degli utenti più vulnerabili

Data la tipologia degli interventi attesi si può stimare che l'impatto potenziale delle azioni proposte porterà ad una riduzione significativa delle emissioni inquinanti soprattutto nelle aree abitate.

AMBIENTE IDRICO

Le pressioni che possono verificarsi sull'ambiente idrico sono dovute essenzialmente a:

- Interazioni dirette con corpi idrici superficiali;
- Alterazione del deflusso idrico superficiale;
- Interazioni dirette con l'acquifero sotterraneo.

La realizzazione di nuovi interventi lungo la rete stradale diventa un'occasione per la deimpermeabilizzazione del suolo attraverso l'attuazione di interventi atti a migliorare il drenaggio delle acque piovane aumentando la capacità di infiltrazione di queste nel suolo.

La pratica di rimozione delle superfici sigillate, come asfalti e cemento, a favore di superfici e sistemi drenanti, riduce il rischio di alluvioni, combatte le isole di calore urbano, favorisce la biodiversità e ricarica le falde acquifere.

BIOSFERA

Gli indicatori che caratterizzano le componenti biotiche sono:

- presenza di aree naturali protette;
- presenza di aree verdi in ambito urbano;
- presenza di comunità faunistiche.

Le pressioni che possono verificarsi sulle componenti sono dovute essenzialmente a:

- interazione con le aree naturali protette;
- variazione delle superfici destinate a verde.

Gli interventi previsti dal Piano hanno tra gli obiettivi principali la riduzione dei flussi veicolari ed il contenimento della realizzazione di nuove infrastrutture viarie, limitando il consumo del suolo, nel rispetto dell'ambiente naturale esistente.

AMBIENTE ANTROPICO

Il Piano non prevede interventi che possano determinare pressioni sulla componente paesaggio e sistema insediativo; il PUMS mette la salute ed il benessere dei cittadini in primo piano, attraverso la salvaguardia dell'ambiente esistente, proponendo forme di mobilità più sostenibili che contengano le emissioni dannose per l'uomo e per la natura.

La strategia che recepisce dal PTAV di Rimini, condividendola, limita gli interventi strutturali a quelli effettivamente strategici, privilegiando il principio di riqualifica e ammodernamento delle strutture esistenti nel rispetto degli obiettivi europei e nazionali

6 OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PUMS

Il PUMS viene individuato dalle Le Linee Guida Ministeriali come uno “Strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l’efficacia e l’efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l’assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il Quadro Conoscitivo del PUMS dell’URM ha condotto un’attenta analisi del territorio per definire la cornice dell’Area di Piano: essa ha comportato la lettura delle dinamiche territoriali, socioeconomiche e demografiche e la ricostruzione dell’assetto attuale del sistema mobilità e trasporti. Tale analisi conoscitiva è stata ampliata ed integrata dalle risultanze del processo partecipativo che ha coinvolto i cittadini e le aziende site sul territorio.

A partire dal Quadro Conoscitivo si è sviluppato il Quadro delle Proposte in cui sono indicate le azioni da perseguire per superare o mitigare le criticità individuate durante la fase conoscitiva. Alla base delle proposte individuate vi è la consapevolezza che il settore dei trasporti rappresenta uno degli asset principali per lo sviluppo territoriale e la sua debolezza e/o inadeguatezza compromette il risultato di qualsiasi voglia strategia di sviluppo.

Uno degli aspetti principali del Piano è quello di costruire una rete dell’offerta dei trasporti integrata, sostenibile in grado di soddisfare le esigenze di tutti gli utenti del territorio. Il Piano pone particolare attenzione ai territori rurali e montani dove la sfida è più complessa, qui le pubbliche amministrazioni si devono confrontare con la radicata abitudine delle comunità alla mobilità veicolare privata ed ad un’offerta di trasporto pubblico non sempre adeguata.

Gli amministratori avranno il compito di sensibilizzare, promuovere ed incentivare l’uso del trasporto pubblico; sarà importante incrementare l’offerta sul territorio soprattutto aprendo la strada ai sistemi innovativi affinché la scelta dell’auto privata sia sempre più svantaggiosa rispetto al ventaglio della nuova offerta di trasporto pubblico che dovrà essere adeguata alle esigenze di tutti i cittadini ed in grado di soddisfare la domanda anche di chi attualmente si sente escluso dall’offerta attuale del servizio pubblico, in quanto: le proprie esigenze non si conciliano con l’offerta o perché vivono in territori poco e mal serviti.

Per quanto riguarda la rete stradale il PUMS predilige interventi atti a riqualificare e ammodernare la rete esistente e a ridurre al minimo gli interventi di strutturali sul territorio.

Per ogni settore tematico sono stati individuati gli intenti generali e gli obiettivi specifici da perseguire per risolvere le criticità evidenziate durante la fase conoscitiva, in coerenza con i macro-obiettivi minimi obbligatori e con le aree di interesse riportate dalla normativa.

Per l’attuazione concreta delle strategie individuate sono state proposte azioni specifiche. Inoltre, per garantire una concreta partecipazione e condivisione di quest’ultime, il PUMS indica le principali modalità da intraprendere per il processo comunicativo.

6.1 Trasporto Pubblico Ferroviario e nodi di interscambio

La rete ferroviaria si estende sul territorio dell’Unione Rubicone e Mare per circa 20 km, circa 10 km di competenza statale (a cui fanno capo 2 stazioni: Savignano sul Rubicone e Gambettola) e poco più di 9 km di competenza regionale (a cui fanno capo 2 stazioni: Gatteo a Mare e Cesenatico).

Previsioni per il miglioramento dell’offerta e delle infrastrutture della linea gestita dallo Stato sono contenute all’interno del PNRR come misura a medio-lungo termine.

Per la linea ferroviaria Ravenna – Rimini è stato sottoscritto un protocollo d’intesa tra Ministero delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Regione Emilia-Romagna e RFI Spa; per l’adeguamento e il potenziamento della linea.

L'adeguamento ed il potenziamento della linea mare determinano due grosse problematiche:

- L'incremento dell'offerta per passare ad una frequenza di 30' potrebbe far incrementare le code ai passaggi a livello (già consistenti nelle ore di punta della giornata), che rimarrebbero abbassati per un periodo di tempo più lungo;
- la chiusura dei passi a livello determina una riorganizzazione della circolazione viabilistica che non è del tutto fattibile in alcune realtà (Figura 6.1.1).

Il PUMS propone, attraverso l'URM, di partecipare attivamente ai Tavoli istituzionali per rappresentare gli interessi del territorio nelle scelte inerenti alle soluzioni già pianificate e promuove la redazione, da parte dei Comuni interessati, di studi del traffico particolareggiati aventi come oggetto la viabilità al contorno dei passaggi a livello.

Inoltre, il PUMS propone di valorizzare le stazioni ferroviarie rafforzandone la vocazione dell'intermodalità.

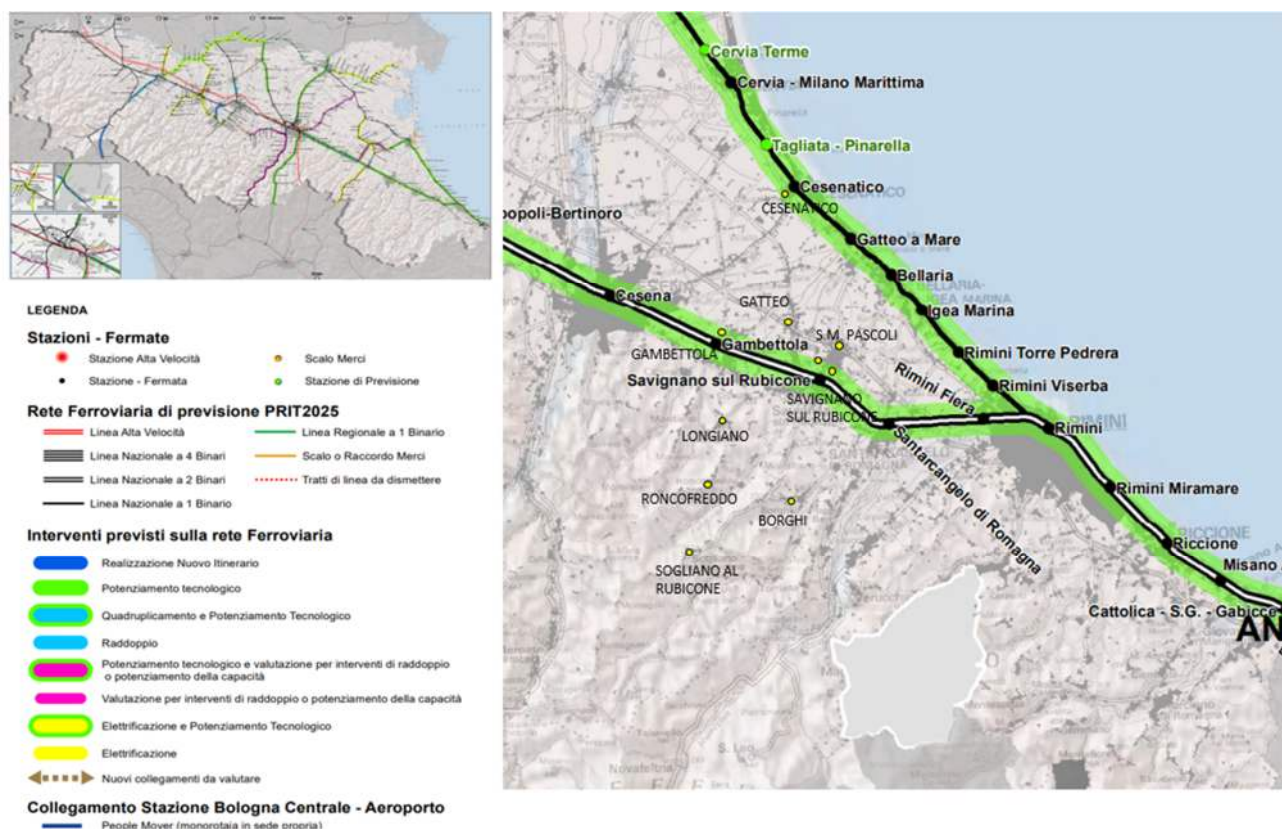


FIGURA 6.1.1 – Quadro infrastrutturale e dell'offerta di trasporto: il servizio ferroviario - Adeguamento del tracciato e velocizzazione Bologna – Lecce tratta Bologna – Rimini – Previsione PRIT 2025

6.2 Trasporto Pubblico su gomma

Il TPL su gomma è rivolto principalmente alla domanda studentesca; l'offerta non risulta del tutto adeguata alle altre forme di utenza e non risponde adeguatamente alla domanda delle altre tipologie di utenza.

Carenze sono state denunciate soprattutto per quanto riguarda l'offerta nelle aree più interne del territorio (Figura 6.2.1).

Il PUMS propone azioni atte ad avvicinare l'offerta alla domanda attraverso:

- Organizzazione di tavoli di incontro tra Amministratori del territorio, Agenzia della Mobilità e gestore, per analizzare le criticità e trovare soluzioni che potrebbero consistere in un ridisegno della rete del TPL e dall'adeguamento del numero delle corse;
- Individuare sistemi alternativi al trasporto tradizionale, da affiancare ad esso, per rispondere anche alle esigenze degli spostamenti asistemici
- Migliorare le prestazioni del servizio;
- Velocizzare le linee forti;
- Mettere in sicurezza le fermate.

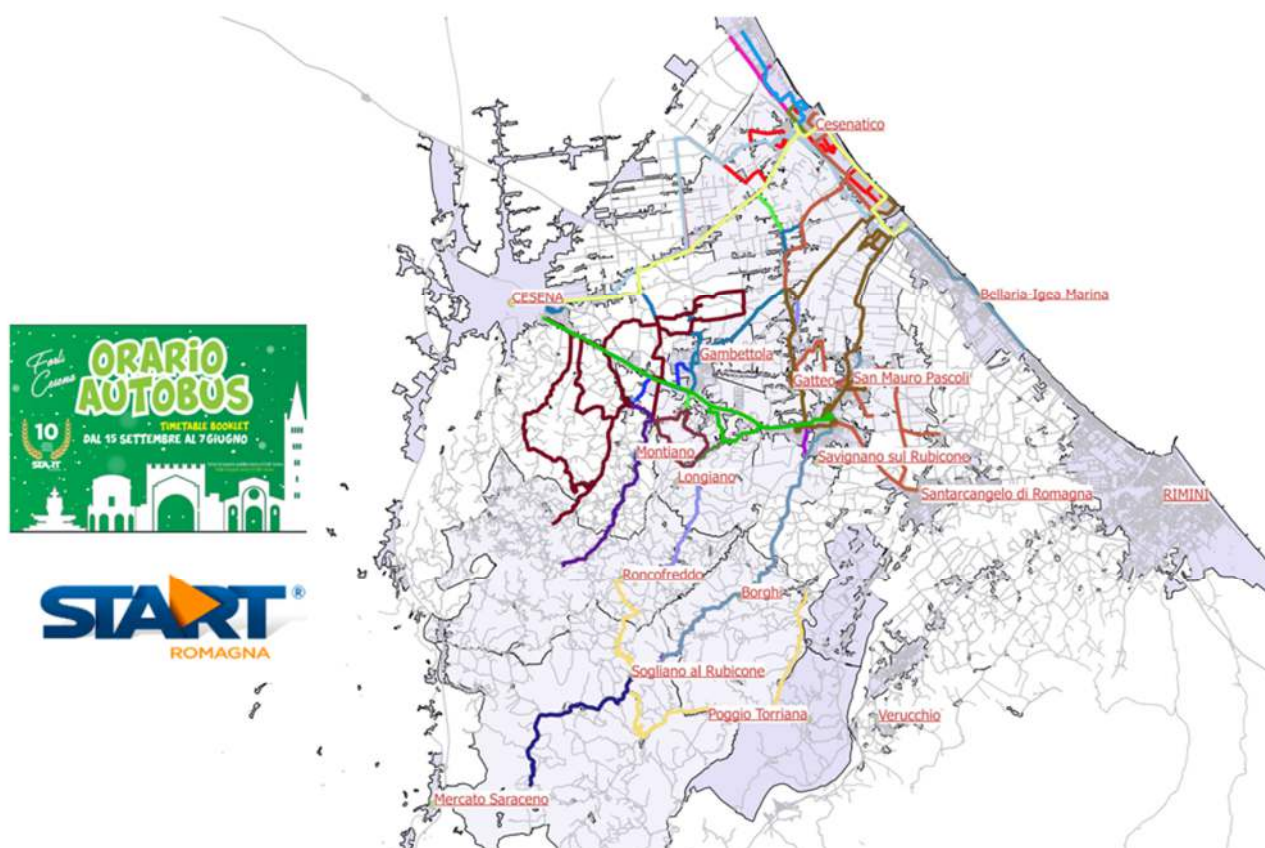


FIGURA 6.2.1 – Quadro infrastrutturale e dell’offerta di trasporto: Il trasporto pubblico locale - Bacino Forlì – Cesena – Collegamenti Comuni dell’Unione

6.3 Viabilità del territorio dell’URM

Il territorio dell’Unione Rubicone e Mare è attraversato longitudinalmente da tre infrastrutture di interesse nazionale che ne costituiscono la rete primaria, la cui competenza è dello Stato, si tratta dell’Autostrada A14 (Bologna-Taranto), della SS 9 (Via Emilia) e della SS 16 (Adriatica).

La viabilità ordinaria, che costituisce l’offerta di base dedicata alle relazioni di bacino, suburbano e locale, **è costituita nella quasi totalità dei casi da strade a due corsie, di modesto standard infrastrutturale e funzionale, che di norma attraversano i centri**

abitati e alcune di esse si trovano a svolgere, in contesti urbanizzati, contemporaneamente sia le funzioni tipiche della rete di base, sia quelle legate alla distribuzione sul territorio dei traffici aventi origine e destinazione dalla rete autostradale.

Le analisi condotte sui volumi di traffico che impegnano la rete stradale, hanno evidenziato che le principali arterie che collegano Cesenatico e Rimini con il territorio dell'URM sono interessate da elevati carichi di traffico con evidenti fenomeni di congestione ed accodamenti, in particolare durante le ore di punta del mattino.

Una delle principali esigenze è quella di **liberare, per quanto possibile, la viabilità dei centri dai flussi di traffico di attraversamento generati dalle principali arterie di scorrimento (Via Emilia, A14 e l'Adriatica) attraverso l'individuazione di corridoi alternativi.**

Per i comuni più a monte, Borghi – Sogliano al Rubicone – Roncofreddo si ha la necessità di ridurre i percorsi e i tempi di percorrenza nei collegamenti con i capoluoghi trovando percorsi alternativi o migliorando le prestazioni della viabilità esistente.

Il PUMS, per quanto riguarda il tema della viabilità, si pone due intenti, uno riguarda la riqualificazione della rete stradale e l'altro l'attivazione di politiche di regolamentazione del traffico per la riduzione della congestione. Le proposte del PUMS riguardano azioni atte ad aumentare il livello di integrazione, assicurare la connettività, la sicurezza e l'efficienza delle singole parti, in funzione della corretta distribuzione dei flussi di traffico e del sostegno alle politiche di governo della domanda. In coerenza con gli obiettivi normativi del PUMS, con le proposte del PRIT 2025, del PTCP e recependo le proposte del PTAV di Rimini (Figura 6.3.1).

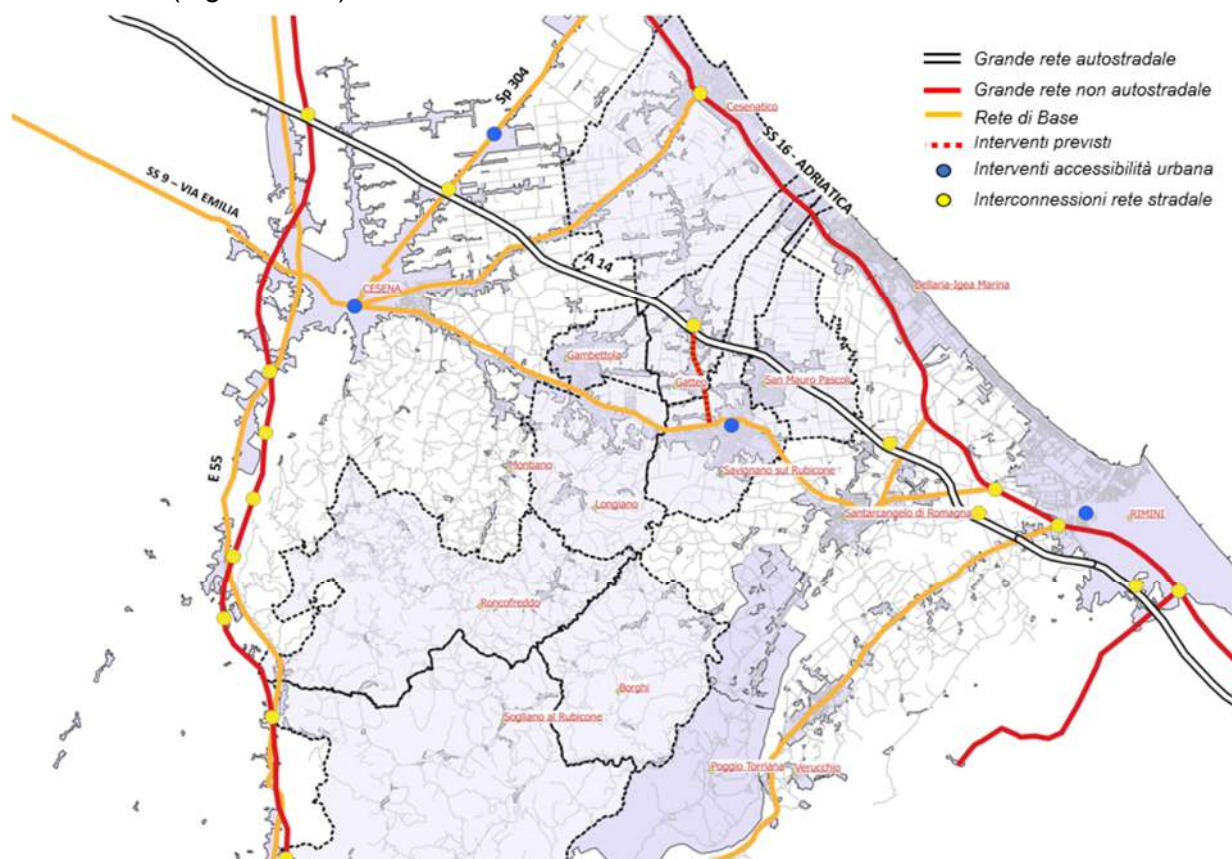


FIGURA 6.3.1 – La classificazione stradale definita dal PRIT 2025 e le previsioni

Il PUMS propone una classificazione stradale per la rete attuale costruita applicando l'indicazione dell'Art.2 del CdS in vigore e del DM 11/2001 e tipicizzando la classe C in due sottoclassi C/a e C/b in base ai veq/h bidirezionali dell'ora di punta del mattino (Figura 6.3.2).

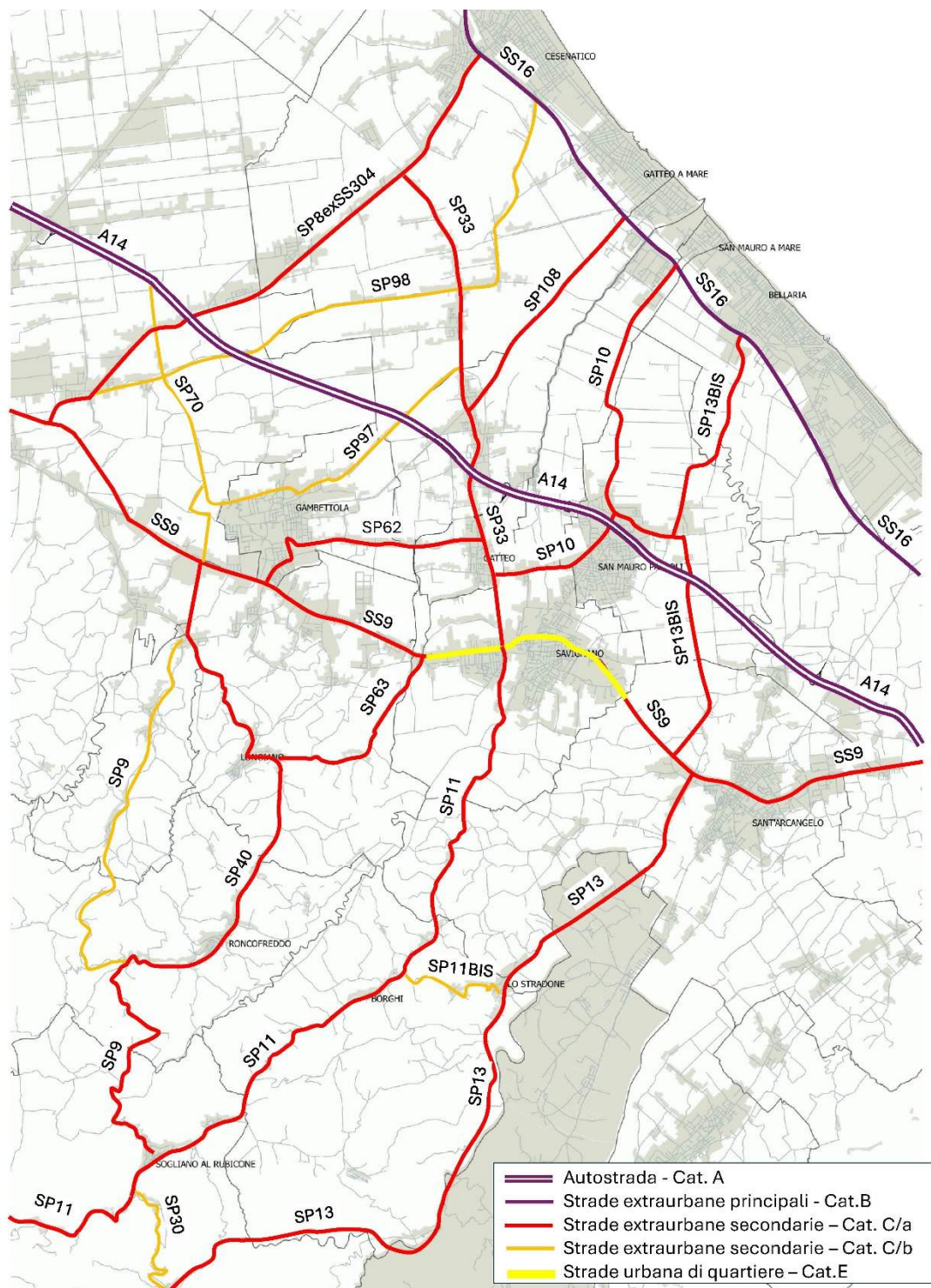


FIGURA 6.3.2 – La classificazione stradale per lo Stato di Fatto proposta dal PUMS dell'URM

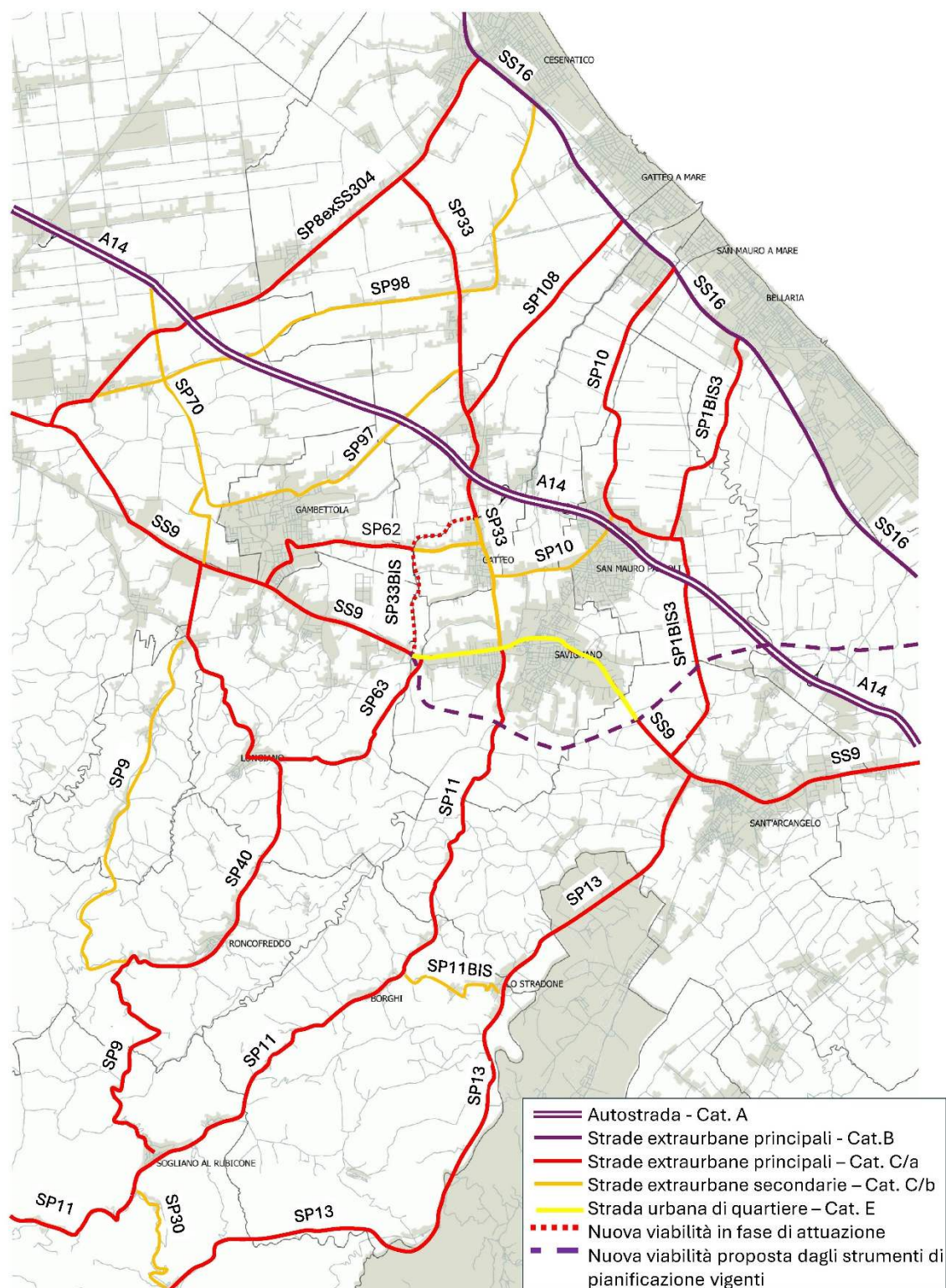


FIGURA 6.3.5 – Classificazione gerarchica e funzionale delle strade: *Scenario di Medio/Lungo Termine proposto dal PUMS*

6.4 Ciclabilità

Per quanto riguarda il tema della ciclabilità l'obiettivo del PUMS consiste nella ricucitura ed estensione della rete ciclabile esistente, costruendo e realizzando uno schema organico di rete per la ciclabilità, che dal territorio si sviluppi all'interno degli ambiti locali, e promuovendo la mobilità dolce.

Le previsioni di ampliamento delle piste ciclabili sul territorio dell'URM sono affidate al Masterplan delle piste ciclabili dell'URM e al Progetto della Ciclovía del Rigossa (in fase di realizzazione).

La sovrapposizione della rete esistente con le previsioni di sviluppo ricostruisce una fitta rete di collegamenti ciclabili che dai territori esterni si collega all'interno dei centri abitati, attraversandoli ed in alcuni casi amalgamandosi con i percorsi ciclabili comunali.

La rete esistente e previsionale deve mirare a soddisfare le differenti esigenze: quotidiane, ricreativa e del tempo libero.

Il PUMS dell'URM punta all'organizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano in maniera diffusa la sicurezza e tutelino le componenti di mobilità attiva, in particolare nei centri abitati, ma anche nelle strade extraurbane provinciali, per favorirne la percorribilità e l'attraversamento (Figura 6.4.1).

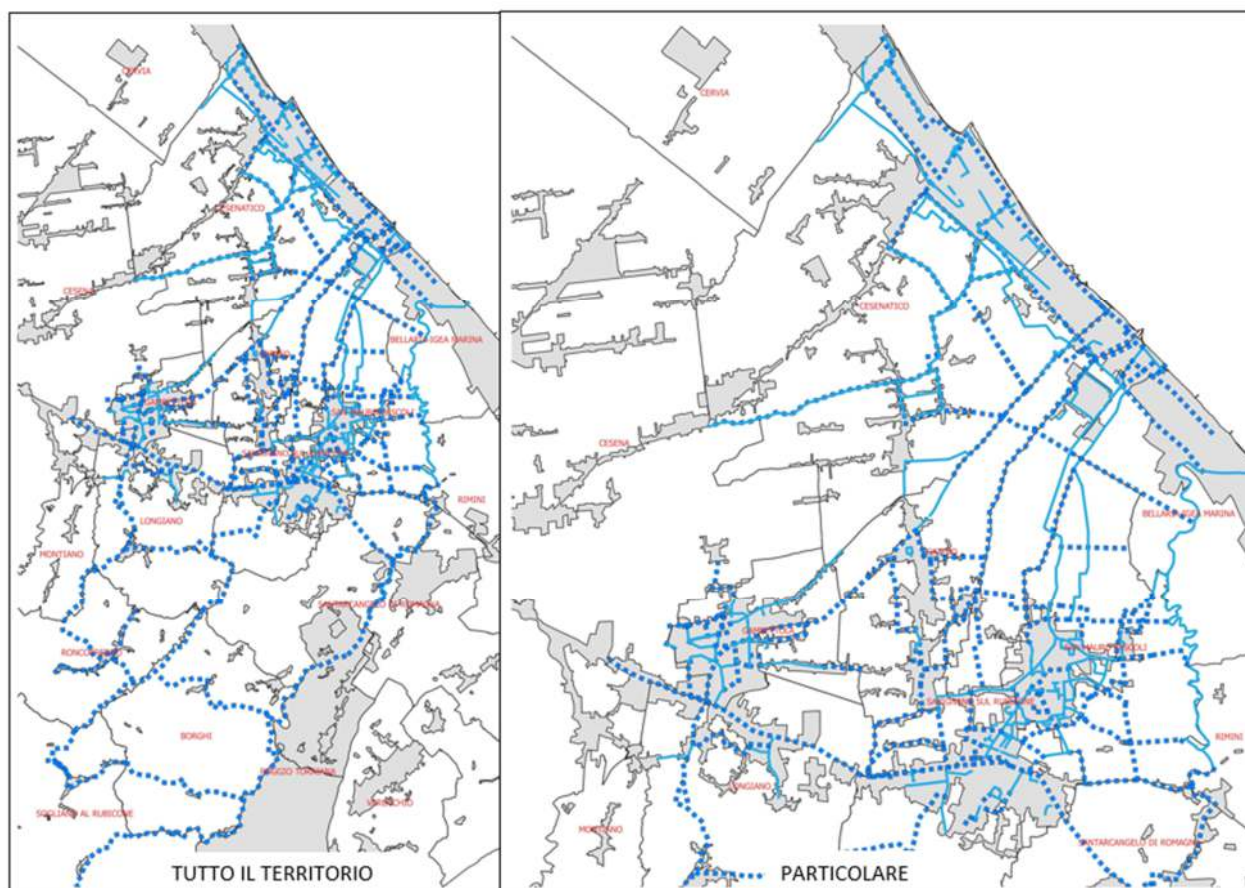


FIGURA 6.4.1 – Quadro della futura rete ciclabile

6.5 Sharing e sistemi innovativi

La diffusione dei mezzi in sharing all'interno del territorio dell'URM è molto limitata; il PUMS incentiva queste forme di mobilità che potrebbero essere affiancate al servizio del TPL e completarlo nelle tratte dell'ultimo miglio.

Gli alti livelli di preferenza dell'uso dell'auto privata per effettuare gli spostamenti sistematici e asistematici, è determinato principalmente dalle carenze del TPL dovute alla scarsità di corse offerte soprattutto in determinate ore della giornata (orari di morbida), periodi dell'anno (chiusura scuole) e in determinate zone del territorio (bassa densità abitativa, più periferiche).

I servizi in sharing hanno la capacità di integrarsi con il servizio di trasporto pubblico là dove si presentano delle criticità nel servizio, ad esempio nel collegamento delle aree del territorio maggiormente servite con le zone a bassa penetrazione del TPL (coprendo il "primo e ultimo miglio") o integrando il servizio del TPL nei periodi in cui l'offerta di corse è ridotta (periodo estivo).

Per rendere più efficace il governo della mobilità, il PUMS, valorizza il ricorso ai sistemi ITS, metodologie che restituiscono informazioni su traffico e mobilità della rete stradale, favorendo connessioni migliori in tempo reale; auspicabile è la creazione di una rete integrata dei diversi sistemi di trasporto pubblico e privato attraverso l'uso di un'unica piattaforma digitale (MaaS) (Figura 6.6.1).

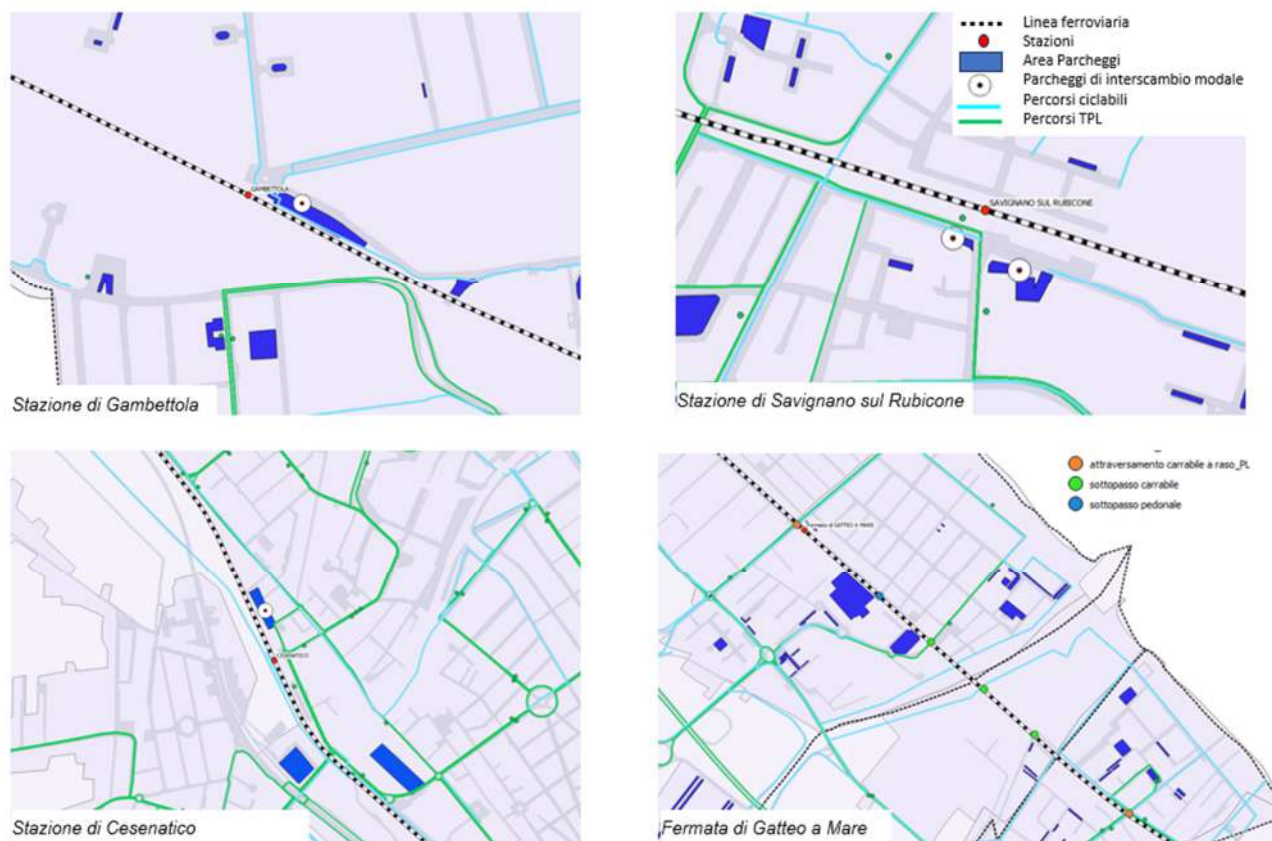


FIGURA 6.6.1 – Quadro della futura rete ciclabile

6.6 Mobility Management

Il PUMS sostiene di fondamentale importanza per la promozione della cultura della mobilità sostenibile, la presenza del Mobility Management all'interno delle aziende e delle scuole.

Con l'attività del Mobility Management si ha la possibilità di creare sinergie di rete per poter ottenere benefici sia a livello di economie di scala che a livello ambientale.

6.7 Logistica urbana

L'intento del PUMS in tema di logistica urbana consta nella regolamentazione dei sistemi di distribuzione urbana delle merci, adeguando e connettendo le diverse fasi del processo della logistica dell'ultimo miglio e dell'home delivery e razionalizzando e fluidificando il traffico merci in area urbana.

Per quanto riguarda la logistica urbana, il governo della distribuzione delle merci nelle città è uno degli ambiti di intervento più importanti per ridare efficienza ai sistemi urbani e per ridurre i livelli critici dell'inquinamento atmosferico provocato dal traffico stradale.

Il PUMS individua due grandi categorie di azione:

- Provvedimenti di natura amministrativo-regolamentare, finalizzati a razionalizzare la circolazione incidendo sui comportamenti degli operatori;
- Investimenti per la creazione di nuove infrastrutture, il potenziamento e/o la riconversione di infrastrutture esistenti e l'implementazione di sistemi ITS.

Dall'analisi conoscitiva sono emerse alcune criticità dovute alla concentrazione di mezzi pesanti in corrispondenza di strade urbane particolarmente delicate, di strade non sempre adeguate ad accoglierli a causa del calibro della stradale contenuta ed alla tortuosità dei percorsi.

A livello territoriale le criticità maggiormente sentite riguardano i traffici di attraversamento della frazione di Stradone e del centro abitato di Savignano per i quali gli amministratori hanno già proposto interventi infrastrutturali e viabilistici per bypassare i centri abitati.

7 VERIFICA DI COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

La valutazione di coerenza esterna consiste nel verificare che gli scenari proposti dagli obiettivi e dai contenuti del PUMS, siano coerenti con gli obiettivi e contenuti/azioni dei piani e programmi che compongono il quadro programmatico di riferimento. In questo caso è necessario verificare la coerenza del Piano con i riferimenti normativi di livello comunitario, nazionale, regionale e provinciale.

Il quadro della programmazione sovralocale costituisce un riferimento essenziale per le scelte di pianificazione e quindi per il processo di Valutazione Ambientale Strategica.

In questo capitolo vengono ripresi schematicamente i riferimenti ritenuti prioritari e particolarmente significativi per le tematiche oggetto del PUMS.

7.1 PRINT 2025– Piano Regionale integrato dei trasporti

Principale strumento di pianificazione con cui la Regione Emilia-Romagna stabilisce indirizzi e direttive per le politiche regionali sulla mobilità e fissa i principali interventi e le azioni da perseguire nei diversi ambiti di intervento (L. R. 30/1998) (Figura 4.1.4).

Il PRIT 2025 si sviluppa integrando i principi ed i valori contenuti negli altri strumenti di pianificazione esistente come il Piano per la qualità dell'aria sulla gestione sostenibile delle città, il Piano energetico regionale che fissa gli obiettivi della Regione su risparmio ed efficienza energetica, anche in relazione al sistema dei trasporti, i Piani di Area Vasta, i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e i Piani Urbani del Traffico.

Il Documento Strategico Regionale per la programmazione unitaria delle politiche europee di sviluppo 2021-2027 (si tratta di un nuovo progetto di rilancio e sviluppo della regione che parte dalla sottoscrizione del Patto per il Lavoro e per il Clima), elaborato contemporaneamente alla fase di definizione a livello nazionale del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, coglie l'occasione per indirizzare la programmazione 2021-2027 verso il rilancio dello sviluppo territoriale della Regione in chiave di sostenibilità così da poter portare l'Emilia-Romagna a raggiungere gli obiettivi europei attesi al 2030 e al 2050 prevedendo strategie territoriali integrate e condivise con gli Enti Locali così da poter raggiungere obiettivi comuni e contrastare i divari territoriali.

Per quanto riguarda la mobilità sostenibile, la Regione propone azioni rivolte alla mobilità pubblica e all'intermodalità attraverso la sostituzione dei mezzi (del trasporto pubblico locale) alimentati tradizionalmente con mezzi prevalentemente a trazione elettrica, con il miglioramento dei sistemi ITS, con il potenziamento delle reti ciclabili urbane, con l'incremento del numero di colonnine di ricarica elettrica per le auto, la diffusione delle community charger e la diffusione di mobilità intelligente e pulita (Tabella 7.1.1).

7.2 Piano Energetico Regionale

Il Piano Energetico Regionale (PER) rappresenta la strategia della Regione Emilia-Romagna nell'ambito delle politiche in materia di energia.

La Regione Emilia-Romagna assume gli obiettivi europei al 2020, 20230 e 2050 in materia di clima ed energia come fondamentale fattore di sviluppo della società regionale e di definizione delle proprie politiche in questi ambiti.

La Regione, con questo strumento, si pone l'obiettivo di raggiungere nel 2050 una decarbonizzazione dell'economia tale da raggiungere una riduzione delle emissioni serra almeno dell'80% rispetto ai livelli del 1990.

Lo Scenario Obiettivo del PER, per il settore dei trasporti è basato su un significativo shift modale verso forme di mobilità sostenibili e condivise (TPL su gomma e ferro, ciclabile,



STRUMENTO	SISTEMA	OBIETTIVO	AZIONI	COERENZA
PRIT 2025	MOBILITA' E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - I PIANI SETTORIALI	SOSTENIBILITA' DEL SISTEMA	Riaffermazione del ruolo della pianificazione e della programmazione - sistema "multilivello"	SI
			Organizzazione territoriale per ridurre la necessità degli spostamenti e migliorare la distribuzione temporale degli stessi	SI
			Pianificazione territoriale per ridurre la lunghezza degli spostamenti e migliorare l'accessibilità e vivibilità degli spazi urbani	SI
			Scelte modali per minor impatto ambientale e sociale	SI
			Efficienza del sistema migliorando la gestione delle infrastrutture e dei servizi, promuovendo nuove tecnologie e migliorando la sicurezza degli utenti	SI
	INFRASTRUTTURA STRADALE	AUMENTARE IL LIVELLO DI INTEGRAZIONE ASSICURARE LA CONNETTIVITA' ASSICURARE LA SICUREZZA DELLE SINGOLE PARTI ASSICURARE L'EFFICIENZA DELLE SINGOLE PARTI CORRETTA DISTRIBUZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO SOSTEGNO ALLE POLITICHE DI GOVERNO DELLA DOMANDA	Messa in sicurezza delle arterie	SI
			Riqualificazione della piattaforma	SI
			Moderazione del traffico e miglioramento dell'accessibilità urbana	SI
			Varianti indotte da problematiche di natura geologica e idrogeologica	SI
			Realizzazione di nuovi tratti stradali (Varianti ai centri abitati)	SI
	TRASPORTO FERROVIARIO E L'INTERMODALITA'	INCREMENTARE L'EFFICACIA DEI SERVIZI OFFRIRE SERVIZI DI QUALITA' MIGLIORARE L'INTEGRAZIONE MIGLIORARE L'INTEROPERABILITA' MIGLIORARE LA QUALITA' DELLE STAZIONI E DELLE FERMATE GARANTIRE UN'ADEGUATA INFORMAZIONE ALL'UTENZA	Incrementare i servizi	SI
			Migliorare la qualità	SI
			Integrazione tariffaria	SI
			Ottimizzare le coincidenze ai nodi	SI
			Migliorare l'accessibilità ai nodi	SI
			Migliorare l'integrazione modale	SI
			Cadenzamento regolare degli orari	SI
	Potenziamento del servizio nelle fasce di punta	SI		
	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E L'INTERMODALITA'	PROMUOVERE UN SISTEMA INTEGRATO ED EFFICIENTE DI MOBILITA'	Conferma del ruolo del trasporto pubblico a fronte delle tematiche riguardanti i temi della qualità dell'aria, della congestione e della sicurezza nella mobilità locale e regionale.	SI
			Integrazione modale e tariffaria	SI
Adozione di carte uniche per la mobilità - piattaforme multicanale			SI	
Implementazione dei servizi di infomobilità attraverso l'integrazione pubblico - privato e il potenziamento della tariffazione integrata e dei servizi connessi			SI	
LA MOBILITA' SOSTENIBILE	REDAZIONE DI LINEE GUIDA PER L'INTEGRAZIONE DEL SISTEMA DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI RIDURRE LA NECESSITA' DI SPOSTAMENTO FAVORIRE LE MIGLIORI SCELTE MODALI MIGLIORARE L'EFFICIENZA DI SISTEMI	Zone a traffico limitato, organizzazione della sosta e armonizzazione delle regole di accesso alle aree urbane	SI	
		Ciclabilità integrata delle città	SI	
		Azioni di sostegno al trasporto pubblico	SI	
		Politiche di traffic calming e road pricing	SI	
		Politiche integrate di Mobility Management	SI	
SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI (ITS)	MIGLIORAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SICUREZZA MONITORAGGIO, COORDINAMENTO E INTEGRAZIONE DEI SISTEMI	Applicazione delle tecnologie ITS per: i livelli di sicurezza, le condizioni di circolazione, per gli standard di efficienza e qualità, per la logistica per l'infomobilità	SI	

TABELLA 7.1.1 – Coerenza del PUMS con gli strumenti di pianificazione vigente: PRIT2025

pedonale) e su una forte penetrazione nel settore di veicoli alimentati da carburanti alternativi (elettrico e metano), sia nel privato che nel pubblico.

La previsione del PER è di un incremento dell'utenza del TPL su gomma del +10% e su ferro del +50%, nel 2030.

Inoltre, il PER, stima, per le aree urbane, un incremento dello shift modale, auto-bici, portando gli spostamenti in bici al 20% sul totale degli spostamenti.

Per quanto riguarda il trasporto merci il PER stima un incremento dello shift gomma-ferro del 10% nel 2030.

Le azioni che il PER individua per raggiungere tali obiettivi, per il settore dei trasporti, riguardano:

- la promozione della mobilità ciclabile, del TPL e dei veicoli sostenibili, soprattutto nei contesti urbani, attraverso Piani Urbani di Mobilità Sostenibile;
- la promozione delle infrastrutture urbane per il trasporto pubblico locale;
- la promozione dell'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile alternativa;
- la promozione della mobilità ciclabile;
- la promozione di servizi innovativi di mobilità condivisa e infomobilità;
- la fiscalità agevolata ed altre forme di incentivazione;
- la promozione della figura del City Manager.

7.3 Piano Aria Integrato Regionale 2030

Si tratta di Piani regionali di qualità dell'aria che hanno come compito principale quello di individuare azioni concrete per il rispetto degli standard di qualità dell'aria e per la riduzione delle emissioni inquinanti nei territori regionali; l'obiettivo è la tutela della salute collettiva.

L'obiettivo del PAIR 2030 è il rientro nei valori limiti di qualità dell'aria, stabiliti dalla normativa vigente, per il PM10 e NO₂, affinché la popolazione esposta a concentrazioni eccessive di questi inquinanti raggiunga lo 0%.

Il PAIR 2030 individua 8 pilastri tematici che rappresentano gli ambiti di intervento prioritari per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria, tra questi vi è il pilastro "Trasporti e Mobilità".

L'obiettivo che il PAIR 2030 pone, in riferimento alla tematica dei trasporti e della mobilità, riguarda la riduzione dei flussi di traffico dei veicoli privati a favore di una mobilità più sostenibile; per raggiungere tale obiettivo individua una serie di azioni che i devono essere recepite dagli strumenti di pianificazione comunale.

Le azioni indicate dal PAIR 2030 riguardano:

- Limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti;
- Estensione delle ZTL e delle aree pedonali;
- Gestione della sosta e del traffico;
- Estensione ed efficienza della rete ciclabile e delle infrastrutture accessorie;
- Istituzione di zone a 30km/h;
- Aumento di percorsi casa-scuola sicuri;
- Aumento dei km di corsie preferenziali;
- Incremento dei servizi in sharing;
- Aumento del lavoro smart;
- Aumento della forestazione urbana e peri-urbana con specie di alberi in grado di assorbire gli inquinanti;
- Promozione del trasporto pubblico;
- Incrementare le politiche di Mobility Management;
- Migliorare la gestione della logistica merci. (Tabella 7.3.1)



	SISTEMA	OBIETTIVO	AZIONI	COERENZA
PER	TRASPORTI E MOBILITA'	SHIFT MODALE VERSO FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE E CONDIVISE E SU UNA FORTE PENETRAZIONE NEL SETTORE DI VEICOLI ALIMENTATI DA CARBURANTI ALTERNATIVI, SIA PER LA MOBILITA' PRIVATA CHE PUBBLICA. INCREMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA DEL 10% NEL 2030 INCREMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO DEL 50% NEL 2030 PORTARE GLI SPOSTAMENTI IN BICI AL 20% DEL TOTALE DEGLI SPOSTAMENTI UNO SHIFT MODALE DEL 10% (AL 2030) DEL TRASPORTO MERCI SU GOMMA VERSO IL TRASPORTO MERCI SU FERRO	la promozione della mobilità ciclabile, del TPL e dei veicoli sostenibili, soprattutto nei contesti urbani, attraverso Piani Urbani di Mobilità	SI
			la promozione delle infrastrutture urbane per il trasporto pubblico locale	SI
			la promozione dell'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile alternativa	SI
			la promozione dell'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile alternativa	SI
			la promozione della mobilità ciclabile	SI
			la promozione di servizi innovativi di mobilità condivisa e infomobilità	SI
			la fiscalità agevolata ed altre forme di incentivazione	SI
la promozione della figura del City Manager	SI			
		SI		
		SI		
STRUMENTO	SISTEMA	OBIETTIVO	AZIONI	COERENZA
PAIR 2030	TRASPORTI E MOBILITA'	RIENTRO NEI VALORI LIMITI DI QUALITA' DELL'ARIA, STABILITI DALLA NORMATIVA VIGENTE, PER IL PM10 E NO ₂ , AFFINCHE' LA POPOLAZIONE ESPOSTA A CONCENTRAZIONI ECCESSIVE DI QUESTI INQUINANTI RAGGIUNGA LO 0%	Limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti;	SI
			Estensione delle ZTL e delle aree pedonali;	SI
			Gestione della sosta e del traffico;	SI
			Estensione ed efficienza della rete ciclabile e delle infrastrutture accessorie;	SI
			Istituzione di zone a 30km/h;	SI
			Aumento di percorsi casa-scuola sicuri;	SI
			Aumento dei km di corsie preferenziali;	SI
			Incremento dei servizi in sharing;	SI
			Aumento del lavoro smart;	SI
			Aumento della forestazione urbana e peri-urbana con specie di alberi in grado di assorbire gli inquinanti;	SI
			Promozione del trasporto pubblico;	SI
Incrementare le politiche di Mobility Management;	SI			
Migliorare la gestione della logistica merci.	SI			

TABELLA 7.3.1 – Coerenza del PUMS con gli strumenti di pianificazione vigente: PER – PAIR 2030

7.4 Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale, approvato con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010, rappresenta il disegno strategico di sviluppo sostenibile del sistema regionale.

Per quanto concerne le tematiche pertinenti al PUMS, il PTR definisce come intervento indispensabile per la proiezione internazionale della Regione, il rafforzamento delle infrastrutture destinate alla mobilità e alla logistica.

Gli indirizzi del PTR vengono riassunti in cinque punti:

- Ripartire dalla città, per quanto riguarda la mobilità dando priorità alle reti della mobilità sostenibile: corsie preferenziali per i mezzi pubblici, trasporti urbani collettivi in sede propria, piste ciclabili;
- Attribuire alle reti infrastrutturali ed ecosistemiche la funzione ordinatrice del sistema;
- Ridare forma alle città e al territorio;
- Fare decollare un grande progetto di riqualificazione del paesaggio;
- Prevedere lo sviluppo degli insediamenti produttivi nella rete delle aree ecologicamente attrezzate, coerentemente integrate con il sistema della mobilità

7.5 Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile

Si tratta di un programma d'azione per le persone, la prosperità, la pace, la partnership e il pianeta sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU. L'Agenda individua 17 obiettivi e 169 target da raggiungere entro il 2030.

In questo contesto, il progetto promosso da Regione Emilia Romagna ha coinvolto 16 enti locali, tra cui l'URM.

Gli enti che aderiscono al progetto di territorializzazione della Strategia Regionale devono allegare al DUP un documento in cui vengono riportate le 36 strategie individuate per poter partecipare al programma, e l'associazione agli Obiettivi strategici e operativi del DUP che ad essi si riferiscono.

Il PUMS si riconosce in 2 delle strategie:

- Strategia 9 – Imprese, innovazione e infrastrutture. Le funzioni fondamentali affidate ai Comuni e alle loro Unioni riguardano l'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale.
- Strategia 11 - Città e comunità sostenibili. Le funzioni fondamentali per raggiungere gli obiettivi individuate per i Comuni e le loro Unioni consiste nel pianificare l'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale, pianificare lo sviluppo urbanistico ed edilizio in ambito comunale e partecipare alla pianificazione territoriale di livello sovracomunale.

Di seguito la tabella in cui sono riportati gli obiettivi strategici e operativi associati al DUP dell'URM che interagiscono con gli obiettivi del PUMS:

- Entro il 2025 ridurre di almeno 20 punti percentuali il traffico motorizzato privato rispetto al 2019. Fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti. Migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili. (11.2);
- Entro il 2030 ridurre i superamenti del limite del PM₁₀ al di sotto di 3 giorni l'anno (11.6);
- Entro il 2030 ridurre le emissioni di CO₂ e di altri gas climalteranti del 55% rispetto al 2019 (13.2);
- Entro il 2030 dimezzare i feriti per incidenti stradali rispetto al 2019 (3.6)

7.6 Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna

Con questo documento la Regione intende contribuire ad individuare una baseline regionale sulla quale misurare gli effetti delle azioni in atto e soprattutto gli effetti delle azioni da pianificare e programmare così da incidere sulle scelte future di governo del territorio.

I temi che possono essere di interesse del PUMS, contenuti in questo documento, riguardano “il sistema infrastrutturale e dei trasporti”.

I tre fronti indicati dal documento di cui si devono occupare gli strumenti e le politiche di pianificazione sostenibile, per mitigare l’impatto dei trasporti sul cambiamento climatico o ridurre i consumi energetici, consistono:

- Riduzione della domanda di mobilità motorizzata privata incrementando la mobilità ciclopedonale e sostenendo lo sviluppo dell’intermodalità;
- Spostamento della domanda verso modalità di trasporto più efficienti dal punto di vista energetico e delle emissioni di CO₂ (ad esempio spostamento gomma-ferro....);
- Efficientare le reti e migliorare le tecnologie impiegate per i mezzi di trasporto.

Il documento propone per la futura pianificazione e programmazione, per quanto riguarda il tema dell’“Infrastrutture e trasporti”:

Riduzione della domanda di mobilità motorizzata:

- potenziare l’integrazione tra i servizi di mobilità sostenibile e parcheggi di interscambio;
- Promuovere il rafforzamento delle iniziative di regolamentazione locale quali corsie preferenziali e parcheggi dedicati a veicoli con zero o quasi zero emissioni, regolarizzazione e tariffazione della sosta come strumento per condizionare la scelta modale.

Spostamento della domanda di mobilità:

- Sviluppare la rete ferroviaria regionale e integrarla con al rete ferroviaria trasporto merci collegando i nodi logistici;
- Promuovere l’integrazione del trasporto pubblico nei progetti di riqualificazione urbana;

Efficientamento della rete e miglioramento delle tecnologie:

- Incentivare lo sviluppo di servizi alla mobilità a elevato contenuto tecnologico.
- Sviluppare le reti e potenziare i punti di ricarica per i veicoli elettrici;
- Sviluppare sistemi avanzati di infomobilità (Tabella 7.6.1).

7.7 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Per quanto riguarda il tema della mobilità il P.T.C.P. si raccorda con la pianificazione settoriale regionale e nazionale per definire la dotazione di infrastrutture per la mobilità di carattere sovracomunale ed individuare i corridoi destinati al potenziamento e alla razionalizzazione dei sistemi per la mobilità esistenti e quelli da destinare alle nuove infrastrutture.

Per quanto riguarda il tema dei trasporti il PTCP propone il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- Adeguare i servizi ai mutamenti delle esigenze di mobilità dei cittadini;
- Rispondere alle esigenze di miglioramento dell’ambiente e della qualità della vita.

Alcuni delle azioni che PTCP propone consistono nel:



STRUMENTO	SISTEMA	OBIETTIVO	AZIONI	COERENZA
PTR	TRASPORTI E MOBILITA'	RAFFORZAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE DESTINATE ALLA MOBILITA' E ALLA LOGISTICA	Dare priorità alle reti della mobilità sostenibile	SI
			Corsie preferenziali per mezzi pubblici	SI
			Sviluppo trasporto urbano collettivo	SI
			Sviluppo piste ciclabili	SI
			Attribuire una funzione ordinatrice del sistema della mobilità alle reti infrastrutturali ed ecosistemiche	SI
			Ridare forma alla città e al territorio	SI
			Proposte di riqualifica del paesaggio	SI
			Integrare gli insediamenti produttivi con il sistema della mobilità	SI
STRUMENTO	SISTEMA	OBIETTIVO	AZIONI	COERENZA
AGENDA 2030	TRASPORTI E MOBILITA'	RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI GAS SERRA	Riduzione del traffico motorizzato privato	SI
			Fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili e convenienti per tutti	SI
			Migliorare la sicurezza stradale con particolare attenzione all'utenza più vulnerabile	SI
			Incrementare l'offerta di trasporto pubblico	SI
			Ridurre le emissioni di sostanze inquinanti (PM10 e CO2)	SI
			Dimezzare il numero dei feriti e dei morti per incidenti stradali	SI
			STRUMENTO	SISTEMA
STRATEGIA DI MITIGAZIONE E ADATTAMENTO PER I CAMBIAMENTI CLIMATICI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA	TRASPORTI E MOBILITA'	MITIGARE L'IMPATTO DEI TRASPORTI SUL CAMBIAMENTO CLIMATICO E RIDUZIONE DEI CONSUMI ENERGETICI	Riduzione del traffico motorizzato privato	SI
			Proporre strategie per incrementare la mobilità ciclopedonale	SI
			Sostenere lo sviluppo della intermodalità	SI
			Incentivare l'uso di mezzi di trasporto più sostenibili dal punto di vista energetico e delle emissioni di CO2	SI
			Ridurre le emissioni di sostanze inquinanti (PM10 e CO2)	SI
			Efficientare le reti	SI

TABELLA 7.6.1 – Coerenza del PUMS con gli strumenti di pianificazione vigente: PTR – AGENDA 2030 – DOCUMENTO STRATEGIE DI MITIGAZIONE E ADATTAMENTO PER I CAMBIAMENTI CLIMATICI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

- ridurre la congestione a favore di una mobilità sostenibile ed efficiente, attraverso politiche mirate sui sistemi di trasporto pubblico ferroviario, su gomma e ciclabile e la realizzazione della metropolitana leggera di superficie;
- recuperare la continuità tra entroterra e il mare attraverso la riduzione di aree occupate, la valorizzazione delle aree libere, la diversificazione degli usi e delle funzioni, la realizzazione di servizi necessari alle funzioni insediate, la realizzazione di spazi e percorsi pedonali in continuità tra l'arenile e l'entroterra.
- individuare uno schema relazionale che possa reggere il livello attuale ma anche futuro dei traffici; creare un sistema funzionale efficiente in termini di accessibilità, con minori impatti ambientali causati dal traffico veicolare e dalla congestione degli assi viari, impedendo che si scarichino sui sistemi urbani.
- realizzazione della metropolitana della Costa;
- ridimensionare il ruolo dell'automobile;
- migliorare l'offerta dei servizi, sia in ambito urbano che extraurbano;
- introdurre ed estendere il TPL nelle aree urbane e sui corridoi principali;
- realizzare punti di interscambio ed aree di fermata accessibili, confortevoli e funzionali;
- regolare gli accessi ai centri cittadini, con significativi impatti sul miglioramento della circolazione e sull'inquinamento;
- mantenere una coerenza tra la pianificazione urbana e la politica dei trasporti;
- elaborare all'interno dei Piani strutturali comunali piani viabilistici, di traffico e di insediamenti:
 - massimizzare l'integrazione fra le reti urbane ed extraurbane, anche a livello tariffario;
 - introdurre sistemi di governo della mobilità tecnologicamente assistiti;
 - sviluppare modalità di trasporto alternativo come servizi flessibili ed a chiamata per aree a scarsa densità abitativa, uso di taxi collettivi nei giorni festivi;
 - integrare i servizi scolastici con e come servizi di linea allo scopo di garantire la socialità del trasporto a costi compatibili e sostenibili dalla collettività (Tabella 7.7.1).

7.8 Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC)

Il PAESC è un documento per l'Energia Sostenibile introdotto dal Patto dei Sindaci e lanciato nel 2008 dalla commissione Europea per la lotta contro i cambiamenti climatici; attraverso il PAESC vengono coinvolti gli Enti Locali i quali si prendono l'impegno con la Commissione Europea di raggiungere gli obiettivi del Pacchetto Energia e Clima al 2030. I Comuni di Borghi, Gambettola, Gatteo, Longiano, Roncofreddo, San Mauro Pascoli, Savignano sul Rubicone e Savignano hanno aderito al Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia Europa nel 2019, in seguito, a tale adesione hanno redatto il PAESC in forma condivisa. Mentre, l'adesione al Patto dei Sindaci del Comune di Cesenatico è avvenuta nel 2013 e nel 2015 è stato approvato il PAESC.

La Strategia generale prevede una visione a lungo termine di riduzione della CO₂ mediante il miglioramento dell'efficiamento energetico e l'aumento della produzione di energia FER (Fonte energetica rinnovabile).

Una percentuale delle emissioni contenute nell'area è dovuta al settore dei trasporti, pertanto, il PAESC riconosce che la pianificazione è lo strumento più adatto per promuovere la mobilità sostenibili e ridurre la necessità di trasporto con veicolo di proprietà.

Per quanto riguarda le tematiche condivise con il PUMS, il PAESC dei comuni dell'Unione riconosce come opportunità per mitigare l'isola di calore urbano ogni intervento urbanistico, introducendo il concetto di Nature Based Solution quali soluzioni integrate da utilizzare per rispondere contemporaneamente alle pressioni delle ondate di calore, drenaggio urbano, nonché inquinamento atmosferico.



STRUMENTO	SISTEMA	OBIETTIVO	AZIONI	COERENZA
PTCP	INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' A LIVELLO SOVRACOMUNALE	ADEGUARE I SERVIZI AI MUTAMENTI DELLE ESIGENZE DI MOBILITA' DEI CITTADINI	Ridurre la congestione a favore di una mobilità sostenibile ed efficiente, attraverso politiche mirate sui sistemi di trasporto pubblico ferroviario, su gomma e ciclabile;	SI
		RISPONDERE ALLE ESIGENZE DI MIGLIORAMENTO DELL'AMBIENTE E DELLA QUALITA' DELLA VITA	recuperare la continuità tra entroterra e il mare attraverso la riduzione di aree occupate, la valorizzazione delle aree libere, la diversificazione degli usi e delle funzioni, la realizzazione di servizi necessari alle funzioni insediate, la realizzazione di spazi e percorsi pedonali in continuità tra l'arenile e l'entroterra.	SI
			individuare uno schema relazionale che possa reggere il livello attuale ma anche futuro dei traffici; creare un sistema funzionale efficiente in termini di accessibilità, con minori impatti ambientali causati dal traffico veicolare e dalla congestione degli assi viari, impedendo che si scarichino sui sistemi urbani.	SI
			migliorare l'offerta dei servizi, sia in ambito urbano che extraurbano;	SI
			introdurre ed estendere il TPL nelle aree urbane e sui corridoi principali;	SI
			realizzare punti di interscambio ed aree di fermata accessibili, confortevoli e funzionali;	SI
			regolare gli accessi ai centri cittadini, con significativi impatti sul miglioramento della circolazione e sull'inquinamento;	SI
			mantenere una coerenza tra la pianificazione urbana e la politica dei trasporti;	SI
			elaborare all'interno dei Piani strutturali comunali piani viabilistici, di traffico e di insediamenti;	SI
			massimizzare l'integrazione fra le reti urbane ed extraurbane, anche a livello tariffario;	SI
			introdurre sistemi di governo della mobilità tecnologicamente assistiti;	SI
	sviluppare modalità di trasporto alternativo come servizi flessibili ed a chiamata per aree a scarsa densità abitativa, uso di taxi collettivi nei giorni festivi;	SI		
	integrare i servizi scolastici con e come servizi di linea allo scopo di garantire la socialità del trasporto a costi compatibili e sostenibili dalla collettività;	SI		

TABELLA 7.7.1 – Coerenza del PUMS con gli strumenti di pianificazione vigente: PTCP

Le azioni proposte dal Piano per i Trasporti riguardano:

- Rinnovo parco mezzi;
- Mobilità sostenibile;
- Utilizzo di pavimentazioni permeabili;
- Sistemi di canalizzazione delle acque piovane per il riuso;
- Inserimento di vegetazione per fornire ombra, ridurre le temperature dell'aria e filtrare gli inquinanti atmosferici.

7.9 Strumenti di Pianificazione di livello locale

I nove comuni dell'Unione sono dotati dei seguenti strumenti urbanistici:

il Piano Regolatore Generale (**PRG**) del Comune di Longiano;

- i Piani Strutturali Comunali (**PSC**) e i Regolamenti Urbanistici ed Edilizi (**RUE**) dei Comuni di Borghi, Gambettola, Roncofreddo e Sogliano al Rubicone;
- i Piani Strutturali Intercomunali (**PSC**) e i Regolamenti Urbanistici ed Edilizi (**RUE**) dei Comuni di Gatteo, San Mauro Pascoli e Savignano sul Rubicone;
- il Piano Urbanistico Generale (**PUG**) del comune di Cesenatico.

Il Piano Strutturale (P.S.C.) è lo strumento urbanistico generale, normato dall'art. 13 della L.R. 20/2000 (art. 48 commi 1,4 e 5 L.R. 24 marzo 2000, n. 20).

I Comuni con il PSC recepiscono le previsioni della pianificazione e programmazione sovraordinata e provvedono alla definizione:

- Della rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità di maggiore rilevanza, interessandosi anche dei servizi di trasporto in sede propria, al sistema dei parcheggi di scambio e di interconnessione ed agli spazi per l'intercambio tra le diverse modalità di trasporto urbano o extraurbano.
- Della mobilità ciclabile e pedonale;
- Delle prestazioni che le infrastrutture devono possedere, in termini di sicurezza, geometria e sezione dei tracciati, di capacità di carico, per garantire i livelli di funzionalità, accessibilità e fruibilità del sistema insediativo che costituiscono gli obiettivi di qualità urbana ed ecologico-ambientale. Inoltre, prevede alla definizione delle fasce di rispetto delle infrastrutture per la mobilità, nell'osservanza della normativa vigente (Tabella 7.9.1).

Regolamento Urbanistico (RUE) interviene anche sul tema viabilistico definendo il confine del Centro Abitato, le caratteristiche minime delle strade e della classificazione delle strade, le fasce di rispetto stradali e ferroviari, gli accessi stradali.

Inoltre, disciplina gli spazi aperti, pubblici o di uso privato tra cui le strade, le piste ciclabili, percorsi pedonali e marciapiedi, passi carrai, le fermate e le stazioni del sistema dei trasporti collettivo, le aree parcheggio, piazze e aree pedonali, parchi e percorsi in territorio rurale compresi i sentieri.

Piano Urbanistico Generale (PUG) è lo strumento urbanistico, normato dalla L.R. 24/2017.

Tra gli altri, il PUG deve perseguire i seguenti obiettivi:

- contenere il consumo di suolo, inteso quale bene comune e risorsa non rinnovabile;
- tutelare e valorizzare il territorio nelle sue componenti ambientali e paesaggistiche per il benessere umano e la conservazione della biodiversità, elaborando una strategia per la qualità urbana ed ecologica-ambientale, che ponga particolare attenzione alle misure di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici;



- promuovere le condizioni di attrattività dei sistemi locali, per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività economiche;
- promuovere la città come “bene comune”, luogo in cui amministrazione e cittadini si prendono cura degli spazi urbani in modo condiviso;



STRUMENTO	SISTEMA	OBIETTIVO	AZIONI	COERENZA
PAESC	TRASPORTI E MOBILITA'	RIDUZIONE DELLA CO2 MEDIANTE IL MIGLIORAMENTO DELL'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO	Incrementare la mobilità sostenibile	SI
			Utilizzo di pavimentazioni permeabili	SI
			Interventi di canalizzazione delle acque piovane	SI
			Incremento della vegetazione	SI
			Ridurre le emissioni di sostanze inquinanti (PM10 e CO2)	SI
			Efficientare le reti	SI
STRUMENTO	SISTEMA	OBIETTIVO	AZIONI	COERENZA
PIANIFICAZIONE LOCALE	PIANO STRUTTURALE COMUNALE REGOLAMENTO EDILIZIO PIANO URBANISTICO GENERALE	MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI	Definizione della rete infrastrutturale e dei servizi per la mobilità	SI
			Definizione del sistema dei parcheggi	SI
			Interventi per lo sviluppo della multimodalità di spostamento	SI
			Interventi per lo sviluppo mobilità attiva	SI
			Individuazione delle caratteristiche funzionali e geometriche delle strade (classificazione gerarchica e funzionale delle strade)	SI
			Contenimento del consumo del suolo	SI
			Tutelare e valorizzare il territorio nelle sue componenti ambientali e paesaggistiche	SI
			Attenzionare le misure di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici.	SI

TABELLA 7.9.1 – Coerenza del PUMS con gli strumenti di pianificazione vigente: PAESC – PIANIFICAZIONE LOCALE

8 COERENZA CON GLI OBIETTIVI MINIMI DM N 396/2019

A livello normativo il **PUMS deve rispondere ad interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, di sicurezza della mobilità stradale e di sostenibilità socioeconomica ed ambientale**. Il legislatore attraverso il DM n. 396/2019 ha indicato i macro-obiettivi minimi obbligatori che devono essere raggiunti con l'attuazione dei PUMS, essi sono:

1. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità.
 - Miglioramento del TPL;
 - Riequilibrio modale della mobilità;
 - Riduzione della congestione;
 - Miglioramento della accessibilità di persone e merci;
 - Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
 - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano.
2. Sostenibilità energetica e ambientale.
 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;
 - Miglioramento della qualità dell'aria;
 - Riduzione dell'inquinamento acustico.
3. Sicurezza della mobilità stradale.
 - Riduzione dell'incidentalità stradale;
 - Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65);
4. Sostenibilità socioeconomica.
 - Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica);
 - Aumento della soddisfazione della cittadinanza;
 - Aumento del tasso di occupazione;
 - Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

8.1 Trasporto Pubblico Ferroviario e nodi di interscambio

INTENTI GENERALI E OBIETTIVI DEL PUMS

Gli intenti generali del PUMS per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Ferroviario (**TPF**), mirano a riqualificare gli ambiti esterni alle stazioni ferroviarie per assegnarle la funzione di hub modali, rafforzare il sistema dell'intermodalità e renderlo più competitivo nei confronti dell'auto privata anche sostenendo le previsioni di incremento dell'offerta del numero delle corse.

Pertanto, gli intenti si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

TPF_1 – Riorganizzare gli spazi esterni alle stazioni ferroviarie;

TPF_2 – Sostenere l'incremento dell'offerta delle corse lungo la linea mare;

TPF_3 – Riorganizzare la viabilità anche a seguito della chiusura dei passaggi al livello.

Corrispondenza con i macro-obiettivi minimi obbligatori ministeriali:

OBIETTIVI MINIMI - DM n. 396/2019	COERENZA		
A. EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITA'	TPF_1	TPF_2	TPF_3
a1. Miglioramento del TPL	x	x	x
a2. Riequilibrio modale della mobilità	x	x	x
a3. Riduzione della congestione lungo la rete primaria	x	x	x
a4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	x	x	x
a5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio	x	x	
a6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano	x		x
B. SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE	TPF_1	TPF_2	TPF_3
b1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi		x	x
b2. Miglioramento della qualità dell'aria	x	x	x
b3. Riduzione dell'inquinamento acustico			x
C. SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE	TPF_1	TPF_2	TPF_3
c1. Riduzione dell'incidentalità stradale			x
c2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti			
c3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti			
c4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli			
D. SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA	TPF_1	TPF_2	TPF_3
d1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	x		
d2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	x	x	x
d3. Aumento del tasso di occupazione			
d4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	x	x	

TABELLA 8.1.1 - Trasporto Pubblico Ferroviario - Tabella per la coerenza con gli obiettivi minimi obbligatori – DM n. 396/2019

8.2 Trasporto pubblico su gomma

INTENTI GENERALI E OBIETTIVI DEL PUMS

Gli intenti generali del PUMS per quanto riguarda il Trasporto Pubblico su gomma (TPL), mirano ad adeguare l'offerta di autolinee alla domanda effettiva, anche attraverso lo sviluppo di sistemi complementari al servizio tradizionale, nell'individuazione delle linee forti e nella velocizzazione e messa in sicurezza di queste soprattutto in ambiti urbani fortemente congestionati.

Pertanto, gli intenti si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

TPF_1 – Potenziare l'offerta delle corse, in coerenza con le effettive esigenze di spostamento per motivi di lavoro, studio, porre particolare attenzione alle aree a domanda debole;

TPF_2 – Incrementare l'attrattività del TPL per le differenti tipologie di utenza, anche per gli spostamenti asistematici, con modalità di trasporto alternative di supporto al trasporto pubblico.

Corrispondenza con i macro-obiettivi minimi obbligatori ministeriali:

OBIETTIVI MINIMI - DM n. 396/2019	COERENZA	
A. EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITA'	TPL_1	TPFL_2
a1. Miglioramento del TPL	x	x
a2. Riequilibrio modale della mobilità	x	x
a3. Riduzione della congestione lungo la rete primaria	x	x
a4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	x	x
a5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio	x	x
a6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano		
B. SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE	TPL_1	TPFL_2
b1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi		
b2. Miglioramento della qualità dell'aria	x	x
b3. Riduzione dell'inquinamento acustico	x	x
C. SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE	TPL_1	TPFL_2
c1. Riduzione dell'incidentalità stradale	x	x
c2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti		
c3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti		
c4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli		
D. SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA	TPL_1	TPFL_2
d1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	x	x
d2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	x	x
d3. Aumento del tasso di occupazione	x	x
d4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	x	x

TABELLA 8.1.1 – *Trasporto Pubblico su gomma - Tabella per la coerenza con gli obiettivi minimi obbligatori – DM n. 396/2019*

8.3 Viabilità del territorio dell'URM

INTENTI ED OBIETTIVI

Gli intenti generali del PUMS per quanto riguarda il tema della Viabilità (**VIA**), mirano alla riqualifica della rete stradale e all'attuazione di politiche di regolamentazione del traffico e di messa in sicurezza delle tratte stradali e delle intersezioni più pericolose.

Pertanto, gli intenti si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

VIA_1 – Verificare la gerarchia stradale territoriale esistente, individuano il ruolo effettivo svolto da ciascuna direttrice (a scala sovralocale e a scala intercomunale);

VIA_2 – Migliorare il sistema infrastrutturale viario, anche attraverso il potenziamento della rete esistente, per risolvere le principali situazioni di congestione stradale e/o di attraversamento, limitare la realizzazione di nuove infrastrutture solo a quelle effettivamente strategiche;

VIA_3 – Attuare politiche di gestione/regolamentazione del traffico (anche con il supporto di sistemi ITS) per ridurre la congestione veicolare e migliorare la sicurezza lungo la rete stradale ordinaria.

Corrispondenza con i macro-obiettivi minimi obbligatori ministeriali:

OBIETTIVI MINIMI - DM n. 396/2019	COERENZA		
A. EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITA'	VIA_1	VIA_2	VIA_3
a1. Miglioramento del TPL			
a2. Riequilibrio modale della mobilità	x	x	x
a3. Riduzione della congestione lungo la rete primaria	x	x	x
a4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	x	x	x
a5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio	x	x	x
a6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano		x	x
B. SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE	VIA_1	VIA_2	VIA_3
b1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi			
b2. Miglioramento della qualità dell'aria	x	x	x
b3. Riduzione dell'inquinamento acustico	x	x	x
C. SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE	VIA_1	VIA_2	VIA_3
c1. Riduzione dell'incidentalità stradale		x	x
c2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti			x
c3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti			x
c4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli			x
D. SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA	VIA_1	VIA_2	VIA_3
d1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)			x
d2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza		x	x
d3. Aumento del tasso di occupazione			
d4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)			

TABELLA 8.3.1 – Viabilità - Tabella per la coerenza con gli obiettivi minimi obbligatori – DM n. 396/2019

8.4 La ciclabilità

INTENTI ED OBIETTIVI

Con la realizzazione dei circa 160 km di piste ciclabili (**PC**) dovuta alla pianificazione territoriale e regionale, la rete ciclabile esistente andrà a infittirsi, intensificando i collegamenti intercomunali ed in parte completando le reti locali esistenti.

Gli intenti generali del PUMS sono quelli di infittire la rete ciclabile attraverso l'incremento dell'offerta di rete sia a livello locale sia al servizio dei collegamenti tra i singoli comuni.

PC_1 – Completare la rete a livello urbano.

PC_2 – Promuovere la mobilità dolce.

Corrispondenza con i macro-obiettivi minimi obbligatori ministeriali:

OBIETTIVI MINIMI - DM n. 396/2019	COERENZA	
	PC_1	PC_2
A. EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITA'		
a1. Miglioramento del TPL		
a2. Riequilibrio modale della mobilità	x	x
a3. Riduzione della congestione lungo la rete primaria	x	x
a4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	x	x
a5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio		
a6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano	x	x
B. SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE	PC_1	PC_2
b1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	x	x
b2. Miglioramento della qualità dell'aria	x	x
b3. Riduzione dell'inquinamento acustico	x	x
C. SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE	PC_1	PC_2
c1. Riduzione dell'incidentalità stradale		x
c2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti		x
c3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti		x
c4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli		x
D. SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA	PC_1	PC_2
d1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	x	x
d2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	x	x
d3. Aumento del tasso di occupazione		
d4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	x	x

TABELLA 8.4.1 – Ciclabilità - Tabella per la coerenza con gli obiettivi minimi obbligatori – DM n. 396/2019

8.5 Sharing e sistemi innovativi

INTENTI ED OBIETTIVI

Gli intenti del PUMS per il settore dei mezzi in condivisione (**SH**), consistono nello sviluppo diffuso di nuovi servizi di mobilità condivisa.

Gli obiettivi riguardano:

SH_1 – Incrementare l'interesse per la mobilità condivisa;

SH_2 – Contenere la dipendenza dall'uso del mezzo privato motorizzato per gli spostamenti.

Corrispondenza con i macro-obiettivi minimi obbligatori ministeriali:

OBIETTIVI MINIMI - DM n. 396/2019	COERENZA	
	SH_1	SH_2
A. EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITA'		
a1. Miglioramento del TPL		
a2. Riequilibrio modale della mobilità	x	x
a3. Riduzione della congestione lungo la rete primaria	x	x
a4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	x	x
a5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio		
a6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano	x	x
B. SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE	SH_1	SH_2
b1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	x	x
b2. Miglioramento della qualità dell'aria	x	x
b3. Riduzione dell'inquinamento acustico	x	x
C. SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE	SH_1	SH_2
c1. Riduzione dell'incidentalità stradale	x	x
c2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	x	x
c3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	x	x
c4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli	x	x
D. SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA	SH_1	SH_2
d1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	x	x
d2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	x	x
d3. Aumento del tasso di occupazione	x	x
d4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	x	x

TABELLA 8.5.1– *Sharing e sistemi innovativi - Tabella per la coerenza con gli obiettivi minimi obbligatori – DM n. 396/2019*

8.6 Mobility Management

INTENTI ED OBIETTIVI

Gli intenti del PUMS sono quelli, per questa tematica, di riuscire a governare gli spostamenti sistematici in maniera organica, attraverso la collaborazione di **MM** di differenti aziende.

Gli obiettivi riguardano:

MM_1 – Diffondere la cultura della mobilità sostenibile all'interno delle aziende, rendendo le persone consapevoli degli impatti che possono avere i propri spostamenti sull'ambiente.

MM_2 – Promuovere politiche e progetti condivisi tra diverse aziende così da realizzare una rete di servizi alternativi da proporre agli addetti o agli utenti.

Corrispondenza con i macro-obiettivi minimi obbligatori ministeriali:

OBIETTIVI MINIMI - DM n. 396/2019	COERENZA	
	MM_1	MM_2
A. EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITA'		
a1. Miglioramento del TPL		
a2. Riequilibrio modale della mobilità	x	x
a3. Riduzione della congestione lungo la rete primaria	x	x
a4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	x	x
a5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio		
a6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano		
B. SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE	MM_1	MM_2
b1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	x	x
b2. Miglioramento della qualità dell'aria	x	x
b3. Riduzione dell'inquinamento acustico	x	x
C. SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE	MM_1	MM_2
c1. Riduzione dell'incidentalità stradale	x	x
c2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti		
c3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti		
c4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli		
D. SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA	MM_1	MM_2
d1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	x	x
d2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	x	x
d3. Aumento del tasso di occupazione	x	x
d4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	x	x

TABELLA 8.6.1– Mobility Management - Tabella per la coerenza con gli obiettivi minimi obbligatori – DM n. 396/2019

8.7 Logistica

INTENTI ED OBIETTIVI

Gli intenti generali del PUMS sul tema della logistica (**LO**), riguardano due aspetti della distribuzione delle merci: la logistica dell'ultimo miglio (comprendendo anche l'home delivery) e la logistica delle merci verso i poli logistici e le aziende.

Gli obiettivi specifici riguardano:

LO_1 – Adeguare e coordinare la regolamentazione delle diverse fasi del processo della logistica dell'ultimo miglio (introduzione di micro depot e pick up point).

LO_2 – Razionalizzare e fluidificare il traffico merci in area urbana.

Corrispondenza con i macro-obiettivi minimi obbligatori ministeriali:

OBIETTIVI MINIMI - DM n. 396/2019	COERENZA	
	LO_1	LO_2
A. EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITA'		
a1. Miglioramento del TPL		
a2. Riequilibrio modale della mobilità		
a3. Riduzione della congestione lungo la rete primaria	x	x
a4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	x	x
a5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio	x	x
a6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano	x	x
B. SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE	LO_1	LO_2
b1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	x	x
b2. Miglioramento della qualità dell'aria	x	x
b3. Riduzione dell'inquinamento acustico	x	x
C. SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE	LO_1	LO_2
c1. Riduzione dell'incidentalità stradale	x	x
c2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti		
c3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti		
c4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli		
D. SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA	LO_1	LO_2
d1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)		
d2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	x	x
d3. Aumento del tasso di occupazione		
d4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)		

TABELLA 8.7.1– Logistica - Tabella per la coerenza con gli obiettivi minimi obbligatori – DM n. 396/2019

9 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO

La valutazione strategica del Piano consiste nella verifica della coerenza del Piano con il quadro programmatico e strategico di riferimento e dalla valutazione degli effetti del Piano sulle componenti oggetto di valutazione. Tale verifica sarà condotta attraverso l'impiego di un set di indicatori correlati agli obiettivi di sostenibilità, specifico per tipologia di azioni e riferiti alla dimensione spazio-temporale del PUMS, in particolare in linea con quanto prescritto dalla normativa vigente (Linee guida nazionali per la redazione del PUMS). Gli indicatori che verranno scelti per il monitoraggio dovranno essere aggiornabili in modo da poter essere impiegati come strumenti per il controllo successivo degli effetti del piano durante la sua attuazione.

Molte azioni del PUMS dell'URM non sono quantificabili, sia per il suo carattere strategico che per il ruolo che l'Unione assume rispetto a ciascuna azione proposta.

L'Unione infatti, sotto numerosi aspetti, può essere il soggetto promotore con un ruolo attivo di primo piano (promuovendo direttamente e/o "guidando" l'attività), coordinatore di istanze (sia mettendosi a servizio del territorio, come portatore e /o a supporto degli interessi dei Comuni, sia come soggetto ispiratore, che stimola l'attività) o interessato (per ciascun tema/azione ritenuto strategico, che occorre presidiare, ma sul quale non ha competenze dirette).

Pertanto, l'avvio delle azioni promosse dall'URM dipende da fattori indipendenti dal PUMS stesso, in quanto il rispetto delle tempistiche non è sempre certo, trattandosi di un Piano strategico che coinvolge più amministrazioni che potrebbero avere esigenze e tempistiche differenti per l'attuazione delle indicazioni del PUMS.

Il PUMS è uno strumento esteso al territorio di tutta l'URM e si impegna, attraverso l'attuazione dei suoi obiettivi e delle sue previsioni, a soddisfare il diritto alla mobilità di tutti i soggetti che si spostano da/verso e dentro i confini dell'Unione. Un sistema della mobilità sostenibile e sicuro, efficace ed efficiente, diventa strategico e di supporto al sistema socioeconomico e territoriale del territorio dell'URM, contribuendo ad una migliore qualità della vita, in termini di standard di servizi erogati.

In parallelo lo sviluppo e il potenziamento dell'offerta di **trasporto pubblico**, sia in senso infrastrutturale che di servizio, affiancato alla **mobilità ciclistica**, possono avere un effetto significativo sulla qualità urbana e sulla vivibilità dei luoghi ai fini della loro attrattività, con tutto ciò che ne può derivare in termini di ricadute positive, sociali ma anche economiche.

Il primo elemento per innalzare l'attrattività urbana e condizionare la scelta modale è la **sicurezza**, intesa non solo in termini di riduzione delle cause passive di incidentalità, ma anche di percezione dei livelli di sicurezza dei luoghi e dei percorsi.

Per quanto riguarda la **sostenibilità ambientale**, attraverso il miglioramento del livello di servizio del trasporto collettivo e incentivando l'utilizzo dei mezzi maggiormente sostenibili, il PUMS mira da una parte alla riduzione della domanda di trasporto su mezzo motorizzato privato e dall'altra al contenimento dell'infrastruttura stradale.

Per quanto riguarda lo **scenario infrastrutturale** il Piano intende promuovere le indicazioni pianificatorie già ricomprese negli strumenti sovralocali e locali, finalizzati a migliorare la funzionalità e capacità delle direttrici portanti e a completare/rafforzare la maglia intercomunale, anche attraverso la realizzazione di varianti esterne alle conurbazioni. Proposte di intervento che avvengono nell'ottica di ridurre la congestione delle strade in ambito urbano, dovuta al traffico veicolare di attraversamento o specifico.

Trasversalmente alla maggior parte delle azioni e strategie che il PUMS propone, si pone il tema fondamentale **della riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico da traffico**, con evidenti effetti significativi sulla salute e sulla vivibilità dei luoghi e sulla qualità urbana.

10 PIANO DI MONITORAGGIO

Il Piano di Monitoraggio rappresenta l'ultima fase del processo di pianificazione del PUMS che completa l'insieme delle attività che dovranno essere svolte nel corso della sua implementazione.

Le linee guida italiane stabiliscono l'obbligo di redigere un rapporto biennale di monitoraggio, a seguito dell'adozione del PUMS, sul suo stato di realizzazione e sulla sua capacità di perseguire gli obiettivi e i relativi target fissati.

Attraverso il rilevamento biennale si evidenziano i progressi compiuti nella realizzazione delle azioni e degli interventi pianificati e quindi verso il raggiungimento dei macro-obiettivi e degli obiettivi specifici del PUMS, sulla base degli indicatori individuati.

In considerazione dell'ampiezza complessiva dell'orizzonte di pianificazione del PUMS (10 anni) e quindi la possibilità che durante la sua implementazione si verifichino eventi imprevisti e imprevedibili al momento della sua redazione, il monitoraggio, attraverso gli indicatori, consente di verificare, mitigare e compensare il miglioramento o il peggioramento degli indicatori individuati.

Il Progetto di monitoraggio del PUMS, in accordo con gli uffici dell'URM, prevederà:

- La tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse necessarie per una periodica verifica dell'attuazione del Piano, dell'efficacia degli interventi realizzati rispetto agli obiettivi perseguiti e degli effetti ambientali ottenuti;
- Le modalità per correggere, qualora i risultati ottenuti non risultassero in linea con le attese, le previsioni e le modalità di attuazione del Piano;
- Le modalità con cui procedere al proprio aggiornamento al verificarsi di tali variazioni dovute sia a modifiche da prevedere negli interventi da realizzare, sia a modifiche del territorio e dell'ambiente.

Il set di indicatori del sistema di monitoraggio sarà strutturato in due macroambiti:

INDICATORI DI CONTESTO

Indicatori che caratterizzano il contesto di riferimento ambientale; tali indicatori sono, generalmente, monitorati dai soggetti che svolgono costantemente compiti di controllo sul territorio, come Arpa Emilia-Romagna e Regione.

Per la qualità dell'aria, la banca dati INEMAR (Inventario Emissioni Aria) rappresenta la fonte principale dei dati (Tabella 10.0.1).

INDICATORI DI CONTESTO	COMPONENTE	INDICATORE	UNITA' DI MISURA	FONTE	RACCOLTA DATI	
	Popolazione	Popolazione residente		N°	ISTAT	annuale
		Densità insediativa		ab/kmq	ISTAT	annuale
	Suolo e sottosuolo	Grado di urbanizzazione del territorio		%	ParER	annuale
	Aria	Emissioni di sostanze inquinanti		t/anno	INEMAR	annuale
		Emissioni di gas serra		tk/anno	INEMAR	annuale
		Incidenza delle emissioni da traffico sul totale delle emissioni di sostanze inquinanti per l'atmosfera a scala territoriale		%	INEMAR	annuale
	Rumore	Percentuale popolazione esposta al rumore: rapporto percentuale tra gli abitanti in aree di classe IV, V e VI e la popolazione residente totale.		%	Comuni dell'URM e Comuni contermini	annuale
	Energia	Consumi energetici complessivi, per l'URM, suddivisi per settore		tep/anno	Sistema informativo regionale energia-ambiente	annuale
		Consumi energetici complessivi, per l'URM, suddivisi per vettore impiegato		tep/anno		
Mobilità e Trasporti	Tasso di motorizzazione		n. autovetture/ab	ACI	annuale	
	Estensione rete stradale interna al territorio dell'URM		km	Comuni dell'URM e Comuni contermini	annuale	
	Flussi veicolari per tipologia		n. veicoli			
	Quota modale di utilizzo del trasporto pubblico		%			
	Lunghezza delle piste ciclabili		ml - m/ab			
	Numero di incidenti stradali registrati nel territorio dell'URM		N°			
	Numero di incidenti stradali che coinvolgono utenze deboli della strada (biciclette e pedoni)		N°			

TABELLA 10.0.1 – Indicatori di contesto

INDICATORI DI PROCESSO

Gli indicatori di processo riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano. Attraverso la misurazione di questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia positivamente che negativamente.

Nel Rapporto Ambientale, sulla base anche delle valutazioni degli effetti, sarà effettuata una selezione degli indicatori riportati, eventualmente, integrati con gli indicatori di monitoraggio previsti dagli altri Piani Comunali e sovraordinati pertinenti, ancora da approvare (Tabella 10.0.2).



INDICATORI DI PROCESSO	AZIONE	INDICATORE	UNITA' DI MISURA	FONTE	RACCOLTA DATI	TARGHET ATTESI			
						2 anni	5 anni	10 anni	
INDICATORI DI PROCESSO	TPF 1	Verificare la potenzialità delle stazioni ferroviarie a trasformarsi in hub intermodale per il sistema delle autolinee su gomma e per la mobilità privata, condivisa collettiva, innovativa e dolce	Incremento dell'offerta dei servizi di scelta modale alle Tazioni/Fermate	N.	RFI / Comune dell'URM	Biennale	da definire	da definire	da definire
		Garantire alle persone con mobilità e capacità sensoriali ridotte di poter accedere alle stazioni		%	RFI / Comune dell'URM	Biennale	da definire	da definire	da definire
		Incentivare le dotazioni, da parte di ogni singola stazione, di un'offerta multimodale adeguata al ruolo svolto all'interno del sistema trasportistico	Incremento dell'offerta di servizi per l'utenza PRM	N.	RFI/Comuni URM	Biennale	da definire	da definire	da definire
	TPF 2	Partecipare attivamente ai Tavoli istituzionali per rappresentare gli interessi del territorio nelle scelte inerenti le soluzioni già pianificate	Studi e progresso degli iter procedurali	N.	URM/Comuni	Biennale	da definire	da definire	da definire
		TPF 3	Incentivare e sostenere le singole amministrazioni nell'effettuare studi particolareggiati sulla viabilità al contorno dei passaggi a livello di cui sia programmata la soppressione						
	TPL 1	Favorire un Tavolo di lavoro dedicato alle aree a domanda debole e prive di un servizio di TPL adeguato.	Incremento dell'offerta di TPL nelle aree a domanda debole	N.	Agenzia TPL/Gestore/Comuni				
		Partecipare attivamente ai Tavoli istituzionali per rappresentare le istanze degli abitanti del territorio dell'URM.	Partecipazione a tavoli istituzionali		URM/Comuni				
		Effettuare un'indagine di Customer Satisfaction a bordo e alle fermate delle linee di TPL, per individuare i macrofattori legati al servizio da: migliorare, conservare, mantenere e da integrare.	Redazione di report sui risultati delle campagne di indagine	N.	Agenzia TPL/Gestore/URM/Comuni	Biennale	da definire	da definire	da definire
	TPL 2	Partecipare attivamente ai Tavoli istituzionali per rappresentare gli interessi del territorio nelle scelte inerenti le soluzioni già pianificate	Partecipazione a tavoli istituzionali	N.	URM/Comuni	Biennale	da definire	da definire	da definire
		Intervenire all'interno delle scuole, coinvolgendo i Dirigenti Scolastici e i Mobility Manager, per individuare strategie al fine di incentivare l'uso non solo del TPL ma anche la ciclopedonalità e la micromobilità.	Redazione di report da parte de Mobiliti Management, riportanti strategie da intraprendere	N.	URM/Comuni/Enti scolastici	Biennale	da definire	da definire	da definire
		Supportare la partecipazione a opportunità di finanziamento per la diffusione di servizi di mobilità di primo e ultimo miglio ad integrazione dell'offerta di TPL	Partecipazione a bandi	N.	URM/Comuni	Biennale	da definire	da definire	da definire
		Favorire lo sviluppo di sistemi digitali (MaaS) per l'integrazione dei diversi servizi di trasporto pubblico e privato presenti sul territorio.	Applicazione di sistemi digitali	N.	Agenzia TPL/Gestori	Biennale	da definire	da definire	da definire
VIA 1	Costruire uno schema di assetto gerarchico univoco da utilizzare nei piani comunali urbanistici e di settore.	Quota di strade facenti parte della rete interna al territorio dell'URM che presentano caratteristiche prestazionali adeguate al ruolo che svolgono	%	URM/Comuni/Gestori strade	Biennale	da definire	da definire	da definire	
	Stabilire e condividere criteri di regolamentazione degli accessi e delle intersezioni lungo la rete stradale, in base al ruolo gerarchico attribuito ad ogni sincola direttrice. Così da omogeneizzare le azioni volontarie dei Comuni per migliorare il funzionamento della rete locale e, come conseguenza, anche il sistema di scala superiore.	Strumenti di pianificazione comunale riportanti regolamentazioni degli accessi e delle intersezioni nelle norme di attuazione.	N.	URM/Comuni/Gestori strade	Biennale	da definire	da definire	da definire	
VIA 2	Partecipare attivamente ai Tavoli istituzionali per ottenere eventuali finanziamenti.	Partecipazione a tavoli istituzionali	N.	URM/Comuni/Gestori strade	Biennale	da definire	da definire	da definire	
VIA 3	Organizzare Tavoli tecnici di confronto finalizzati a monitorare lo stato di avanzamento dell'iter progettuale e coordinare ed affrontare i riflessi generati sul traffico locale dall'avvio dei relativi lavori di realizzazione.	Tavoli tecnici di confronto locali	N.	URM/Comuni/Gestori strade	Biennale	da definire	da definire	da definire	
VIA 3	Individuare gli interventi prioritari in termini di incidentalità lungo la rete stradale per incrementare i livelli di sicurezza.	Procedure per interventi di messa in sicurezza sulla rete stradale	N.	URM/Comuni/Gestori strade	Biennale	da definire	da definire	da definire	
	Verificare e controllare l'adeguatezza delle caratteristiche geometriche e strutturali delle infrastrutture viabilistiche più periferiche	Interventi di miglioramento della rete stradale più periferica	ml	URM/Comuni/Gestori strade	Biennale	da definire	da definire	da definire	
PC 1	Realizzare gli itinerari della rete portante per gli spostamenti quotidiani e per il tempo libero già pianificati con il Masterplan e con le previsioni regionali.	Quota di interventi realizzati sul totale di quelli previsti	%	URM/Comuni	Biennale	da definire	da definire	da definire	
	Creare strade bike friendly e aree di shared space all'interno degli ambiti comunali. La realizzazione di spazi condivisi, con priorità all'utenza vulnerabile. Questa metodologia consente di incrementare la sicurezza stradale e di rendere più vivibili e vivaci gli ambiti urbani.	Numero di Comuni nei quali vi sono sperimentazioni di nuove metodologie per la sicurezza.	N.	URM/Comuni	Biennale	da definire	da definire	da definire	
PC 2	Intervenire nei punti critici della rete esistente o proposta individuando strategie per la messa in sicurezza dell'utenza debole.	Tasso di incidentalità pedonale/ciclabile	N. inc/ab	URM/Comuni	Biennale	da definire	da definire	da definire	
	Inserire lungo la rete infrastrutture a supporto della ciclabilità, quali ciclofficine, velostazioni, totem informativi, aree riparate per la sosta delle bici	Incremento numero di infrastrutture a supporto della ciclabilità esistente per tipologia	N.	URM/Comuni	Biennale	da definire	da definire	da definire	
SH 1	Estendere il più possibile la disponibilità di servizi per la mobilità condivisa. Incentivare la sperimentazione di iniziative quali il "Car Pooling" soprattutto per le aree dell'Unione meno servite dal servizio di trasporto pubblico	Incremento numero utenti del servizio di Car Pooling	%	URM/Comuni/gestori dei servizi	Biennale	da definire	da definire	da definire	
SH 2	Incrementare il numero di punti di ricarica sul territorio per la mobilità elettrica in luoghi strategici del territorio.	N. di colonnine di ricarica	N.	URM/Comuni/gestori dei servizi	Biennale	da definire	da definire	da definire	
	Organizzarsi attraverso criteri e regole omogenee su tutto il territorio dell'Unione per lo sviluppo della micromobilità elettrica e dei servizi di sharing e noleggio di auto elettriche, bici e altri mezzi alternativi di micromobilità	N. di mezzi di micromobilità disponibili	N.	URM/Comuni/gestori dei servizi	Biennale	da definire	da definire	da definire	
SH 3	Sviluppare sistemi di gestione ed elaborazione al servizio della mobilità condivisa. Sistemi MaaS	N. di Comuni dotati di sistemi ITS o che utilizzano i sistemi MaaS	N.	URM/Comuni/gestori dei servizi	Biennale	da definire	da definire	da definire	
MM 1	Promuovere i servizi di trasporto on-demand/a chiamata, complementari al trasporto pubblico per rispondere in maniera adeguata alle esigenze di sostamento degli addetti delle aziende.	N. di aziende e Comuni dotati di MM di aziende e Comuni dotati di PSCL	N.	URM/Comuni/Aziende	Biennale	da definire	da definire	da definire	
MM 2	Mettere in rete i protagonisti della gestione della mobilità e attivare le sinergie territoriali che possano garantire la massima diffusione dei progetti e delle buone pratiche di mobilità sostenibile	N. di iniziative in atto tra quelle previste dai PSCL	N.	URM/Comuni/Aziende	Biennale	da definire	da definire	da definire	
LO 1	Promuovere lo sviluppo di nuovi modelli di governance che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento.	Centri di distribuzione logistica in ambito urbano	N.	URM/Comuni/Aziende	Biennale	da definire	da definire	da definire	
LO 2	Promuovere ed incentivare interventi infrastrutturali per migliorare per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale.	Interventi di miglioramento della rete stradale	ml	URM/Comuni/Aziende	Biennale	da definire	da definire	da definire	

TABELLA 10.0.2 – Indicatori di processo

INDICATORI OBIETTIVI MINIMI (DM . 396/2019)

Si tratti di indicatori associati ai Macro obiettivi minimi obbligatori dei PUMS (Tabella 10.0.3)

	AZIONE	INDICATORE	UNITA' DI MISURA	FONTE
INDICATORI PER I MACRO-OBIETTIVI MINIMI OBBLIGATORI	A. EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA MOBILITA'			
	a1. Miglioramento del TPL	Aumento dei passeggeri trasportati	N.	Indagini O/D
	a2. Riequilibrio modale della mobilità	% spostamenti sulla rete integrata del trasporto pubblico	%	Indagini O/D
		% spostamenti in ciclomotore/motoveicolo privato	%	Indagini O/D
		% spostamenti in bicicletta mezzo privato	%	Indagini O/D
		% spostamenti a piedi	%	Indagini O/D
	a3. Riduzione della congestione lungo la rete primaria	Rapporto tra il tempo impiegato su rete congestionata e rete libera	Simulazioni, verifiche in loco	URM/Comuni
	a4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	Incremento dell'offerta di mezzi in sharing	N. mezzi offerti	URM/Comuni/gestori servizio
		Incremento dell'offerta di Taxi e NCC	N. licenze/popolazione resident.	URM/Comuni/gestori servizio
		Incremento dei mezzi in Pooling	N. forme di incentivi alla condivisione dei mezzi	URM/Comuni/gestori servizio/MM
	a5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio	Sistemi di regolamentazione, politiche tariffarie, premiabili dell'ultimo miglio	Presenza di sistemi di regolamentazione degli accessi	URM/Comuni
		% di nuove previsioni urbanistiche servite dal TPL	%	URM/Comuni
	a6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano e miglioramento della qualità delle infrastrutture	interventi di qualità e miglioramento delle infratture	URM/Comuni
	B. SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE			
	b1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	Consumo annuo di carburante pro capite	litri/anno/abitante	ISTAT
	b2. Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni annue di NOx, PM10, PM 2,5, Co2	Kg/abitante/anno	ARPAE
		N. ore di sfioramento dei limiti di NO2	N. ore	ARPAE
		N. giorni di sfioramento limiti PM 10	N. giorni	ARPAE
	b3. Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	% residenti esposti a livelli >55/65dBa	ARPAE
	C. SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE			
c1. Riduzione dell'incidentalità stradale	Tasso di incidentalità stradale	incidenti/abitanti	Polizia stradale - Polizia municipale	
c2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	Indice di mortalità stradale	morti/incidenti	Polizia stradale - Polizia municipale	
	Indice di lesività stradale	feriti/incidenti	Polizia stradale - Polizia municipale	
c3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	Tasso di mortalità per incidente stradale	morti/abitanti	Polizia stradale - Polizia municipale	
	Tasso di lesività per incidente stradale	feriti/abitanti	Polizia stradale - Polizia municipale	
c4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli	Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli	morti/abitanti vulnerabili	Polizia stradale - Polizia municipale	
	Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli	feriti/abitanti vulnerabili	Polizia stradale - Polizia municipale	
D. SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA				
d1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	Interventi per il superamento delle barriere architettoniche	% di infrastrutture e mezzi di trasporto pubblico a servizio anche dei PRM	Comuni - Gestori	
d2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Miglioramento dei risultati di indagini Customer	Indagini	Gestori servizi TPL - agenzia TPL	
d3. Aumento del tasso di occupazione	Tasso di occupazione	N. occupati/popolazione attiva	Comune - ISTAT	
d4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il	Riduzione del tasso di motorizzazione	N. auto/popolazione residente	ISTAT/ACI	
	Azioni di MM	% occupati interessati ad azioni promosse dal MM/totale occupati	Aziende/Comuni/ISTAT	

TABELLA 10.0.3 – Indicatori per i macro-obiettivi minimi

11 VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Sul territorio dell'Unione Rubicone Mare è presente il sito di Natura 2000 SIC IT 4080013 Montetiffi, Alto Uso, che si estende sul territorio di Sogliano al Rubicone (1.387 ha) e il Sito "IT409002-ZSC-ZPS – Torriana, Montebello, Fiume Marecchia".

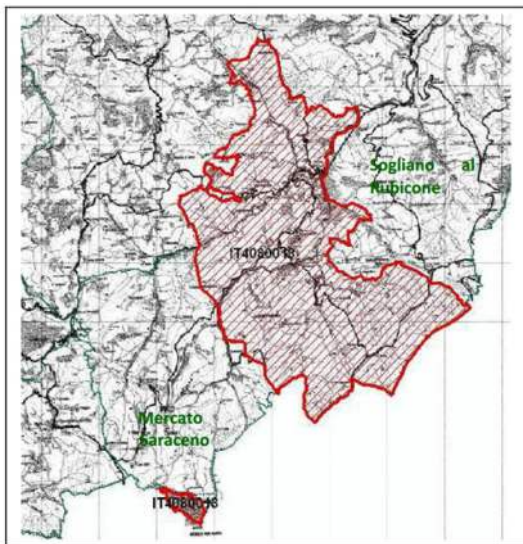


FIGURA 11.0.1 – SIC IT 4080013

Gli interventi previsti dal PUMS potrebbero interessare direttamente o indirettamente i Siti, pertanto, al fine di salvaguardare l'integrità dei Siti, verrà allegata la Valutazione d'incidenza ambientale, riferita all'art. 6 comma 3 della Direttiva 92/43/CEE "Habitat"

In ambito nazionale, la valutazione d'incidenza viene disciplinata dal DPR 357/1997 come modificato dal DPR 120/2003.

Per i progetti e le attività che non hanno impatto significativo sul sito Natura 2000 interessato, la Valutazione di Incidenza consta solamente del processo di screening per la valutazione della portata e il potenziale impatto.

A livello regionale si applica la Delibera della Giunta

Regionale n. 1191 del 24/07/2007. Essa definisce:

- L'iter procedurale e amministrativo della valutazione d'incidenza;
- L'ambito di applicazione e autorità competenti;
- Livelli progressivi di approfondimento della valutazione di incidenza;
- Contenuti tecnici dello studio di incidenza;

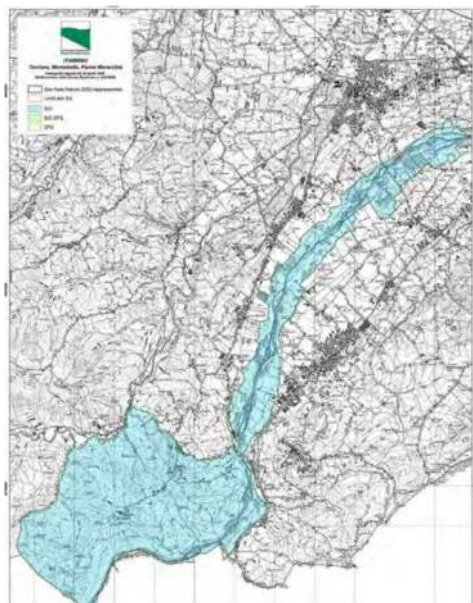


FIGURA 11.0.2 – SIC IT 409002

- Criteri tecnico-scientifici per la redazione della valutazione d'incidenza e la definizione-quantificazione delle opere di mitigazione e compensazione.

La Legge stabilisce quattro livelli nella redazione del procedimento, passaggi non obbligatori ma consequenziali ai risultati della fase precedente:

- Fase della prevalutazione;
- Fase della valutazione d'incidenza;
- Fase di analisi delle eventuali soluzioni alternative;
- Fase d'individuazione delle misure di compensazione.

In questo caso, trattandosi di PUMS si passa direttamente alla Fase 2: Valutazione d'Incidenza.

Inoltre, la legge Regionale n. 4 del 20 maggio 2021, all'art. 26, stabilisce che la Valutazione d'Incidenza, prevista dall'articolo 5, commi da 1 a 4, del decreto del



Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n.357, è effettuata:

- dall'Ente gestore del Sito della Rete natura 2000 interessato;
- Nel caso i P/P interessino più Siti di Rete natura 2000, la valutazione di incidenza compete all'Ente gestore di ciascun Sito per il territorio di propria competenza o dal gestore avente porzione di territorio maggiormente interessato dall'intervento sentiti i pareri degli altri gestori;
- Nel caso in cui l'intervento o i P/P riguardino aree protette esterne ai Siti di Rete natura 2000 ed il Sito interessato è della Regione, sarà quest'ultima a redigere la valutazione di incidenza;
- Le procedure di Valutazione di Incidenza sono ricomprese nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica secondo le modalità indicate all'art. 10 comma3, del decreto legislativo 3 aprile 2006, 152.

Sul territorio del Comune di Cesenatico, precisamente a Zadina, si estende per circa 5ha, parte della "Riserva Naturale Pineta di Ravenna". Si tratta di una Riserva Naturale Biogenetica che si dedica alla conservazione del patrimonio genetico di specie animali e vegetali che vi sono presenti.

12 PROPOSTA DI STRUTTURA/INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

In questo capitolo viene riportata una proposta di indice per il Rapporto Ambientale che ripropone l'indice del presente Rapporto preliminare:

INDICE RAPPORTO AMBIENTALE

1. PREMESSA

2. PERCORSO METODOLOGICO ADOTTATO

3. VAS ED INQUADRAMENTO NORMATIVO

Normativa Europea
Normativa Nazionale
Normativa Regionale
Vas – Valutazione Ambientale Strategica

4. QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE

Struttura territoriale
Struttura insediativa

5. QUADRO CONOSCITIVO AMBIENTALE

Impatti ambientali: inquinamento atmosferico
Impatti ambientali: inquinamento acustico
Stima degli effetti ambientali

6. OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI DEL PUMS

Trasporto Pubblico ferroviario e nodi di interscambio
Trasporto Pubblico su gomma
Viabilità del territorio dell'URM
Ciclabilità
Sharing e sistemi innovativi
Mobility management
Logistica urbana

7. VERIFICA DI COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

PRINT 2025 – Piano Regionale Integrato dei Trasporti
Piano Energetico Regionale
Piano Aria Integrato Regionale 2030
Piano Territoriale Regionale
Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile
Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC)
Strumento di Pianificazione di Livello Locale

8. COERENZA CON GLI OBIETTIVI MINIMI DM N. 396/2019

Trasporto pubblico ferroviario e nodi di interscambio modale
Trasporto pubblico su gomma



Viabilità del territorio dell'URM
La ciclabilità
Sharing e sistemi innovativi
Mobility Management
Logistica

9. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO

10. PIANO DI MONITORAGGIO

Indicatori di contesto
Indicatori di processo
Indicatori obiettivi minimi (DM. 396/2019)

11. VALUTAZIONE DI INCIDENZA

12. PROPOSTA DI STRUTTURA/INDICE DEL RAPPORTO