

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi
GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 856 del 20/05/2024

Seduta Num. 21

Questo lunedì 20 **del mese di** Maggio
dell' anno 2024 **si è riunita in** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA

la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

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

Presiede il Vicepresidente Priolo Irene
attesa l'assenza del Presidente

Funge da Segretario l'Assessore: Corsini Andrea

Proposta: GPG/2024/880 del 10/05/2024

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

Assessorato proponente: VICEPRESIDENTE ASSESSORE ALLA TRANSIZIONE ECOLOGICA,
CONTRASTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO, AMBIENTE, DIFESA DEL
SUOLO E DELLA COSTA, PROTEZIONE CIVILE

Oggetto: PARERE MOTIVATO DI VAS, DI CUI ALL'ART. 15 DEL D.LGS. 152/2006,
DELL'AGGIORNAMENTO DEL "PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI RAVENNA" E RELATIVO
RAPPORTO AMBIENTALE.

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

Responsabile del procedimento: Denis Barbieri

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PREMESSO CHE

ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i PUMS, ai sensi dell'art.3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257", i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), considerata la loro specificità, l'area di influenza (territorio comunale) e, tenuto conto di quanto indicato dal D.lgs. n.152/2006 art. 6, sono da assoggettare a Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

l'Autorità competente alla VAS, di cui al titolo II del D.lgs. n. 152 del 2006, è la Regione Emilia-Romagna, poiché con la L.R. n.13/2015 "Riforma del sistema di governo regionale e disposizioni su Città Metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni" dal 1° gennaio 2016 la competenza della Regione Emilia-Romagna è relativa, oltre ai piani e programmi di competenza regionale provinciale, anche ai piani e programmi non approvati ai sensi della legge regionale sul governo del territorio (art. 15, commi 1 e 5);

la delibera della Giunta regionale n. 1392 dell'8 settembre 2008, ha individuato il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione Sostenibilità Ambientale (ora Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni) quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi, ai sensi dell'art. 1, commi 3 e 5, della L.R. 13 giugno 2008, n. 9;

PRESO ATTO CHE

con nota, acquisita al P.G. della Regione Emilia-Romagna n.476603 del 18 maggio 2022, il Comune di Ravenna ha richiesto l'avvio della fase di consultazione sul Rapporto preliminare, ai fini della procedura VAS, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);

la documentazione messa a disposizione ai fini della consultazione dal Comune di Ravenna, è consistita in un documento denominato "PUMS e quadro conoscitivo" e in un Rapporto preliminare di VAS;

i Soggetti competenti in materia Ambientale (ScA) individuati in accordo tra Proponente e Autorità competente, al fine della consultazione, di cui all'art.13 comma 1 del D.lgs. 152/06, sono di seguito elencati:

- ARPAE di Ravenna (S.A.C. e S.T.);
- AUSL - Dipartimento di Sanità Pubblica;

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

in data 6 giugno 2022, in modalità telematica, si è svolta una riunione ai fini della consultazione degli SCA, convocati come da elenco di cui al precedente punto, al fine di acquisire le loro valutazioni sulla portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale; oltre al Comune di Ravenna e all'Area Valutazione impatto e autorizzazioni della Regione Emilia-Romagna, a tale riunione gli Enti partecipanti, di seguito elencati, hanno fornito contributi che sono stati tenuti in considerazione nelle valutazioni di cui ai successivi punti:

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

con determina n. 15568 del 02 agosto 2022 sono stati trasmessi al Comune di Ravenna gli esiti della valutazione preliminare;

DATO ATTO CHE

il Comune di Ravenna, con deliberazione di Giunta Comunale n. 617 del 19 dicembre 2023, ha adottato l'aggiornamento del "Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS)" che si è reso necessario per adeguare il piano alla Linee guida emanate dal MIT e ai due Decreti Ministeriali n. 397/2017 e n. 396/2019;

la documentazione è comprensiva del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica redatti ai sensi del Titolo II del D.lgs. n.152/2006 e del D.P.R. n.357/1997;

gli elaborati del PUMS, così come adottati, sono stati:

- depositati presso la sede del comune di Ravenna a partire dal 17 gennaio 2024, quale data di pubblicazione sul BURERT dell'avviso di avvenuta adozione fino 2 marzo 2024;
- pubblicati digitalmente sui siti istituzionali del comune di Ravenna e della regione Emilia-Romagna, visionabili fino al giorno 2 marzo 2024 ai seguenti link:
 - <https://www.comune.ra.it/aree-tematiche/trasporti-viabilita-e-mobilita/mobilita/piano-urbano-mobilitasostenibile/documenti-del-pums/>
 - <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>

l'avviso di deposito degli elaborati del PUMS è stato pubblicato:

- all'Albo Pretorio on-line del comune di Ravenna;
- sul bollettino ufficiale della regione Emilia-Romagna (BURERT) n. 166 del 25/05/2019 (periodico Parte seconda);

PRESO ATTO ALTRESI' CHE

sono pervenute le seguenti osservazioni e contributi degli SCA al PUMS:

n.	data	Soggetto
1	17/01/2024	Cittadino
2	23/01/2024	Cittadino
3	23/01/2024	Cittadino
4	29/01/2024	Cittadino
5	08/02/2024	Consiglio territoriale di Castiglione
6	08/02/2024	Consiglio territoriale di Castiglione

7	08/02/2024	Consiglio territoriale di Castiglione
8	08/02/2024	Consiglio territoriale di Castiglione
9	08/02/2024	Consiglio territoriale di Castiglione
10	18/02/2024	Cittadino
11	24/02/2024	Cittadino
12	24/02/2024	Cittadino
13	24/02/2024	Cittadino
14	24/02/2024	Cittadino
15	24/02/2024	Cittadino
16	24/02/2024	Cittadino
17	24/02/2024	Cittadino
18	24/02/2024	Cittadino
19	24/02/2024	Cittadino
20	24/02/2024	Cittadino
21	24/02/2024	Cittadino
22	24/02/2024	Cittadino
23	24/02/2024	Cittadino
24	24/02/2024	Cittadino
25	24/02/2024	Cittadino
26	24/02/2024	Cittadino
27	24/02/2024	Cittadino
28	24/02/2024	Cittadino
29	24/02/2024	Cittadino
30	24/02/2024	Cittadino
31	24/02/2024	Cittadino
32	24/02/2024	Cittadino
33	24/02/2024	Cittadino
34	24/02/2024	Cittadino
35	25/02/2024	Cittadino
36	25/02/2024	Cittadino
37	25/02/2024	Cittadino

38	25/02/2024	Cittadino
39	25/02/2024	Cittadino
40	25/02/2024	Cittadino
41	25/02/2024	Cittadino
42	25/02/2024	Cittadino
43	25/02/2024	Cittadino
44	25/02/2024	Cittadino
45	25/02/2024	Cittadino
46	25/02/2024	Cittadino
47	25/02/2024	Cittadino
48	25/02/2024	Cittadino
49	27/02/2024	Cittadino
50	27/02/2024	Cittadino
51	27/02/2024	Comitato circondario Fiume Abbandonato
52	28/02/2024	Cittadino
53	28/02/2024	Cittadino
54	28/02/2024	Associazioni Confcommercio, Confesercenti, Cna e Confartigianato
55	1/03/2024	Servizio mobilità e viabilità del Comune di Ravenna
56	1/03/2024	
57	2/03/2024	Cittadino
58	2/03/2024	Cittadino
59	2/03/2024	Cittadino
60	2/03/2024	FIAB
61	2/03/2024	Cittadino
62	2/03/2024	Cittadino
Contributo Soggetti con competenza ambientale		
- 63	- 26/02/2024	- ATERSIR
- 64	- 1/03/2024	- Autorità di sistema

		portuale del Mare Adriatico centro Settentrionale
- 65	- 1/03/2024	- ARPAE

le tematiche emergenti risultano essere le seguenti:

- in merito al tema delle **piste ciclabili**, numerose osservazioni hanno richiesto nuovi e migliori collegamenti in particolare nell'area sud est del Ravennate;
- per quanto riguarda il **servizio di trasporto pubblico** (TPL) diverse osservazioni hanno richiesto il potenziamento del servizio in corrispondenza di via Marabina e l'estensione alla frazione di Savarna e, in generale, nella zona sud del forese; alcune osservazioni hanno richiesto il miglioramento dell'accessibilità da parte delle utenze deboli; in relazione al servizio ferroviario, è stata chiesta la realizzazione delle stazioni previste nel PUG e la fermata di tutti i treni in transito alla stazione di Lido di Classe; infine, è stata segnalata l'importanza del potenziamento delle linee verso Bologna e Ancona;
- in relazione al miglioramento della **sicurezza stradale**, numerose osservazioni hanno richiesto interventi di miglioramento di via Marabina (indicando alcune proposte puntuali di intervento) e segnalato la necessità di mitigazioni al passaggio dei mezzi pesanti lungo le vie Bevano, Bevanaccio, Fossa e Ponte Vecchia; sono state segnalate criticità causate da comportamenti non conformi al codice della strada e richiesti interventi per fermare tali comportamenti; è stato richiesto il miglioramento della visibilità degli incroci di Viale Po, Ponte di Via Trieste e Via Mangagnina; infine, è stata segnalata la soppressione del passaggio a livello di via Candiano e la realizzazione di un passaggio solo ciclo pedonale;
- numerose osservazioni hanno segnalato forti criticità d'inquinamento dell'aria, rumore e vibrazioni nella zona di via Guacciamani **del centro storico**; in merito alla ZTL alcune osservazioni ne richiedono un potenziamento mentre altre un ridimensionamento;
- in merito alla **sosta**, diverse osservazioni hanno espresso contrarietà all'ampliamento del parcheggio di via Callegari (nel caso l'estensione interessasse l'area verde);
- relativamente alle **zone 30** è stato proposto di estenderle in prossimità delle strutture sanitarie per anziani mentre le

associazioni di categoria del commercio hanno segnalato criticità nell'estensione delle zone 30;

- sono state segnalate criticità dovute dal **traffico di attraversamento** che porta inquinamento atmosferico e acustico in particolare nella zona di Viale Randi, Circonvallazione al Molino e Fiume abbandonato, via Oberdan e Viale Baracca; è stato chiesto di modificare il sistema di viabilità in modo da diminuire l'utilizzo di tali strade;
- per quanto riguarda la **mobilità inclusiva** è stato richiesto di integrare il paragrafo 4.2 sui target con l'obiettivo di "abbattere le disuguaglianze attraverso un sistema di mobilità inclusiva" contenuto nel patto per il lavoro e per il clima della Regione Emilia-Romagna; è stato proposto di inserire nelle strategie l'attenzione alla popolazione anziana e fragile e di implementare i servizi di mobilità sfruttando sia l'evoluzione tecnologica sia la co-progettazione con gli operatori del settore;
- per la località di **Porto Corsini** è stata segnalata la congestione della viabilità causata dai mezzi (mezzi pesanti, autobus, veicoli) a servizio del terminal crociere (in particolare su via molo san Filippo) e si chiedono misure di mitigazione per limitare i disagi;
- è stata, inoltre, proposta la realizzazione di aree per la sosta dei mezzi pesanti e dei semirimorchi e di servizi per gli autisti che vi sostano nell'area **artigianale Bassette**;
- è stata richiesta l'installazione di un elevato numero di **piazzole di ricarica** veloce per veicoli elettrici;
- tra gli **interventi a scala territoriale** è stata segnalata l'importanza della variante di Camerlona e Mezzano della SS 16 e la necessità del potenziamento del collegamento con Forlì;
- a livello generale è stata proposta l'integrazione negli obiettivi di piano del **miglioramento dell'accessibilità** alle aree urbane e periurbane, mediante sistemi di mobilità e trasporti sostenibili, di elevata qualità sotto il profilo ambientale economico e sociale e miglioramento della fruibilità dello spazio pubblico;
- **ARPAE** nel contributo fornito ha ribadito l'importanza degli elementi identificati nell'analisi SWOT quali la concentrazione di BUS nel corridoio centrale e il futuro traffico indotto dalla nuova stazione marittima e del terminal traghetti Ro/Ro; a tal proposito ARPAE segnala che non sono presenti soluzioni a tali problematiche; in relazione allo sviluppo della logistica e della portualità è stato chiesto di approfondire le scelte di mobilità che si dovranno attuare nell'area del terminal crociere e

nell'abitato di Porto Corsini affinché il benessere della collettività in termini di traffico, sosta, qualità dell'aria e rumore siano adeguatamente salvaguardati;

- **l'Autorità portuale** ha segnalato interferenze con il vigente Piano Regolatore Portuale; in generale, l'autorità segnala che, in diverse situazioni, l'introduzione di limitazioni al transito dei mezzi pesanti potrebbe limitare la funzionalità delle aree portuali; in particolare, è stato proposto il potenziamento del tratto della SS16 tra lo svincolo A14 e lo svincolo della E55 in sostituzione dell'inserimento del divieto di transito dei mezzi pesanti lungo la SS16 nello stesso tratto a seguito della realizzazione della Variante SS16; l'Autorità portuale ha espresso contrarietà all'introduzione della limitazione dei mezzi pesanti all'attraversamento del ponte mobile a seguito della realizzazione del by pass sul Canale Candiano;

DATO, INOLTRE, ATTO CHE

le proposte di controdeduzioni alle osservazioni sono pervenute con nota acquisita al Prot. n. 0413825 del 19 aprile 2024; tali controdeduzioni non modificano in modo sostanziale i contenuti del PUMS, pertanto, non si ritiene necessaria una ripubblicazione del Piano;

RILEVATO CHE

l'aggiornamento del vigente PUMS di Ravenna (del 2019) nasce da una serie di esigenze così sinteticamente richiamate:

- necessità di rispondere alla richiesta avanzata al Comune di Ravenna dal Ministero Infrastrutture di adeguare lo strumento di pianificazione alla Linee guida emanate dal MIT successivamente all'attività di elaborazione e approvazione del PUMS vigente;
- presa in considerazione dei mutamenti di scenario indotti dalla crisi pandemica da Sars-Cov 2 e la conseguente definizione del Programma Europeo Next Generation EU e del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR);
- presa in considerazione della crisi climatica ed in particolare del Pacchetto FITfor55, quale strumento operativo del European Green Deal;
- adeguare il PUMS agli strumenti di pianificazione di settore e territoriale in fase di elaborazione o già predisposti dai diversi livelli di governo (PNRR, PRIT2025 - Strategia Agenda

2030 per lo sviluppo sostenibile, Patto per il Lavoro e il Clima e PAIR 2030);

Quadro conoscitivo (QC)

l'aggiornamento del quadro conoscitivo comprende l'analisi dello stato di fatto tramite gli indicatori più rilevanti a descrizione della situazione all'anno base nonché:

- i principali risultati del questionario online rivolto alla popolazione condotto nel 2021, e della fase di consultazione dei portatori di interesse, attraverso i focus group e i tavoli tecnici tenutisi tra novembre 2021 e aprile 2022;
- una sintesi ragionata di quanto analizzato in forma di analisi SWOT, relativi ai seguenti temi:
 - domanda di mobilità;
 - offerta di trasporto (rete viaria e regolamentazione, trasporto collettivo, mobilità ciclabile e micromobilità, sosta e parcheggi e porto e logistica urbana);

in particolare, con riferimento alle criticità, nel QC si evidenzia che:

- **domanda di mobilità:** il tasso di motorizzazione auto (712 auto ogni 1.000 abitanti) è superiore ai dati medi provinciali, regionali e nazionali e nei 7 anni precedenti all'analisi è sempre stato in crescita; i veicoli sono mediamente Euro 3 o inferiori; gli spostamenti sistematici giornalieri interni al comune di Ravenna sono per il 68% soddisfatti dal modo privato e in percentuale maggiore tra la città e il territorio circostante, con una scarsa attrazione del trasporto pubblico;
- **offerta di trasporto - Rete viaria:** il sistema delle tangenziali è incompleto (lato orientale con presenza delle zone industriali e portuali); la sezione delle tangenziali (in particolare per SS16 e SS67) e di alcuni nodi viabilistici e d'accesso alla città da sud (vie Romea e Dismano) è sotto standard; il passaggio a livello di via Monfalcone rappresenta una strozzatura lungo la viabilità di rango superiore; l'altro PL (via Candiano) presenta condizioni di criticità molto inferiori e non può essere eliminato;
- **offerta di trasporto - Mobilità ciclabile e micromobilità:** discontinuità dei percorsi lungo alcune direttrici, soprattutto in prossimità dell'area urbana più densa e percezione di scarsa sicurezza nei pressi degli attraversamenti; basso grado di conformità della rete ciclabile rispetto alla normativa; le aree portuali e logistiche e alcuni nuclei urbani delle frazioni di maggiori dimensioni non sono collegati da percorsi ciclabili diretti con l'area urbana centrale;

- **offerta di trasporto - Porto:** notevole impatto dei veicoli pesanti generati e attratti dal porto sulle principali arterie di ingresso e uscita del Comune e sulle relative condizioni di sicurezza; la futura nuova Stazione Marittima (in località Porto Corsini) e il futuro terminal Traghetti/Ro-Ro porteranno ad aumento del traffico indotto in ingresso e in uscita del porto (lato sinistro Candiano), con possibili conseguenze negative sulla viabilità ordinaria;

Obiettivi, target e strategie

il PUMS ha definito i propri obiettivi in base a tre "pilastri":

1. il criterio di sostenibilità a cui il PUMS fa esplicito riferimento;
2. gli obiettivi indicati nelle Linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la redazione dei PUMS;
3. gli obiettivi e le priorità indicate dalla comunità locale;

gli obiettivi, la definizione delle politiche e delle misure sono stati definiti tenendo conto, anche, dell'analisi del monitoraggio del Piano vigente e dell'aggiornamento del quadro conoscitivo;

la definizione dei target del PUMS tiene conto dei riferimenti normativi sia comunitari, sia nazionali nonché regionali, come evidenziato nella seguente tabella dove i target sono stati associati, ove pertinenti, agli obiettivi individuati PUMS:

OBIETTIVO	VALORE TARGET NORMATIVO	RIFERIMENTO
a.1 - Miglioramento del TPL	+10% di passeggeri trasportati nel TPL su gomma al 2025 (anno di riferimento 2014)	PRIT 2025
	Ulteriore +10% di passeggeri trasportati nel TPL su gomma al 2030 (anno di riferimento 2014)	PAIR 2030
	Posti*km offerti dal trasporto pubblico locale per abitante - da 2.798,4 nel 2018 a 3.670 km al 2030 in ambito regionale	Strategia Regionale Agenda 2030 (GOAL 11)
	Raddoppiare il numero utenti del servizio ferroviario che annualmente beneficiano dell'integrazione urbana ferro-gomma in ambito regionale (da 30.000 utenti/anno nel 2019 a 60.000 utenti/anno nel 2030)	Strategia Regionale Agenda 2030 (GOAL 9)
	Ricavi da traffico su costi operativi: 35%	Dlgs 422/97
	Riduzione del 20% dell'età media del parco TPL al 2025 rispetto al 2014	PRIT 2025
a.4 - Miglioramento della accessibilità di persone e merci	+10% di tonnellate merci trasportate su ferro all'anno (al 2025 rispetto al 2019)	Strategia Regionale Agenda 2030 (GOAL 9)
	Quota delle ferrovie nel trasporto totale di merci - 13% al 2025	PRIT 2025

a.2 - Riequilibrio modale della mobilità	Quota degli spostamenti in mobilità privata motorizzata al 40% su base comunale (al 2030)	PAIR 2030
	Quota degli spostamenti sul TPL su base regionale dall'8% al 12-13%	PRIT 2025
	+ 20% di spostamenti in bici al 2026	PGMC, 2022
	Aumentare i km di piste ciclabili in ambito regionale (da 1.120 km nel 2020 a 2.120 km nel 2025)	Strategia Regionale Agenda 2030 (GOAL 11)
b.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	Quota regionale di energia rinnovabile sul totale dei consumi - 100% al 2035	Strategia Regionale Agenda 2030 (GOAL 7)
	85% delle nuove immatricolazioni al 2030 devono essere elettrico o metano	PNIEC 2019
	35% delle nuove immatricolazioni al 2025 devono essere elettrico	PRIT 202
	Aumento delle colonnine di ricarica sul territorio regionale (+ 2.500 al 2025)	Strategia Regionale Agenda 2030 (GOAL 11)
b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria	-65% di emissione di NO _x al 2030 (anno di riferimento 2005)	NEC-National Emission Ceilings
	-40% di emissioni annue di PM2,5 al 2030 (anno di riferimento 2005)	NEC-National Emission Ceilings
	-30% di emissioni di CO ₂ nel settore dei trasporti al 2025 (anno di riferimento 2014)	PRIT 2025
	<18 ore di sfioramento dei limiti europei NO ₂	Direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente
	< 35 giorni di sfioramento limiti europei PM10	Strategia Regionale Agenda 2030
b.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico	0% residenti esposti a >65 dBA (Lden)	DPR n.30 marzo 2004, n. 142
	0% residenti esposti a >55 dBA (Lnight)	DPR n. 30 marzo 2004, n. 142
c.3 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti con morti e feriti	Riduzione del 50% del tasso di mortalità per incidente stradale	PNSS 2022
	Riduzione del 50% del tasso di lesività per incidente stradale	PNSS 2022
d.1 - Miglioramento inclusione sociale (fisico-ergonomica)	100% delle stazioni ferroviarie dotate di impianti atti a superare le barriere	Strategia Regionale Agenda 2030
	100% dei parcheggi di scambio dotati di impianti atti a superare le barriere	Strategia Regionale Agenda 2030
	100% del parco bus dotato di ausili per persone con mobilità ridotte (pedane estraibili manuali o elettriche, area ancoraggio sedia a ruote)	Strategia Regionale Agenda 2030
d.4 - Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo)	Riduzione della crescita del tasso motorizzazione regionale (-)10% al 2025 rispetto al 2014	PRIT 2025
	Mobility manager aziendale e PSCL obbligatorio per tutte le aziende con	Decreto del 12 maggio 2021

privato)	più di 100 dipendenti	
----------	-----------------------	--

le **strategie/misure** individuate dal PUMS, in sintesi, sono:

- valorizzazione degli aspetti positivi legati ai cambiamenti determinati dalla pandemia da SARS-CoV-2;
- integrazione tra politiche di mobilità, territoriali e ambientali, (cfr. città dei 15 minuti);
- potenziamento delle infrastrutture e dei servizi dedicati alla mobilità collettiva;
- perseguimento dello shift modale verso i modi di trasporto (e loro combinazione) a minor impatto ambientale e sociale, mettendo in campo azioni mirate a favore della mobilità collettiva, ciclabile (completamento della rete, innalzamento degli standard qualitativi e di usabilità, potenziamento dei servizi - anche per la fruizione culturale e turistica) e pedonale (realizzazione e messa in sicurezza dei percorsi, diffusione delle aree a privilegio pedonale, riqualificazione dello spazio pubblico), ma anche mediante il rafforzamento delle misure di regolazione del traffico veicolare (ZTL, AP, LEZ - anche in relazione alle esigenze stagionali) nonché lo sviluppo di azioni di sensibilizzazione e informazione;
- superamento graduale del modello tradizionale prevalentemente basato sulla sosta diffusa in tutto lo spazio pubblico, con politiche di regolamentazione, tariffazione e controllo della sosta;
- incremento della qualità dello spazio pubblico secondo due macro-temi:
 - città accessibile a tutti;
 - città a rischio zero;
- riduzione della dipendenza dell'uso dell'auto, in particolare negli spostamenti di breve/media distanza e durante le finestre temporali critiche;
- contributo al processo di decarbonizzazione del settore privato (es. auto elettriche) e pubblico/aziendale;
- digitalizzazione del settore dei trasporti tramite l'attuazione e lo sviluppo di una "centrale" a supporto del governo della mobilità;
- **sostegno allo sviluppo della logistica e della portualità**, anche in considerazione dei rilevanti investimenti in corso e previsti;
- ottimizzazione dei processi di distribuzione delle merci nell'ultimo miglio;

Definizione degli Scenari e confronto

il PUMS considera uno scenario di riferimento e due scenari alternativi;

lo scenario di riferimento (SR) è definito da quelle misure che si ipotizza trovino in ogni caso compimento (*business as usual*) e costituisce il termine di confronto con gli Scenari alternativi di Piano;

gli scenari alternativi sono:

SAP1 - Scenario Alternativo di Piano 1, include gli interventi previsti dal PUMS vigente ancora non realizzati e quelli individuati nello SR; è uno scenario di tipo tendenziale che non tiene conto dei nuovi obiettivi e target assunti dai diversi livelli decisionali nel corso degli ultimi anni a seguito delle crisi pandemica, climatica ed energetica;

SAP2 - Scenario Alternativo di Piano 2, include gli interventi coerenti con le strategie e gli obiettivi condivisi con la comunità locale e presentati nella fase preliminare di VAS, a cui si sommano gli interventi inclusi nello SR; la composizione dello Scenario SAP2 è stata guidata da test modellistici preliminari che hanno riguardato in particolare gli interventi stradali più rilevanti da includere (o meno) nel PUMS, ovvero:

- il bypass del Canale Candiano, a collegare la zona delle Bassette con la SS67 nei pressi di via Staggi;
- la chiusura dell'anello della strada orbitale tramite la previsione di una connessione diretta tra la Rotonda Spagna e viale Fuschini;
- in prossimità del centro urbano, la realizzazione del bypass di Ponte Nuovo (dallo svincolo con la SS16 alla Rotonda Croazia), che permette, tra le altre cose, di eliminare l'intersezione SS16/Dismano;
- il collegamento tra via dei Granatieri e la Rotonda Scozia, volto a congiungere direttamente la via Faentina (prima di Fornace Zarattini) allo svincolo a quadrifoglio localizzato sulla SS 16;

le valutazioni degli scenari sono state condotte attraverso la costruzione e l'applicazione di un modello multimodale dei trasporti, implementato attraverso il software PTV VISUM, da tali valutazioni sono emersi alcuni elementi significativi:

- tanto lo SR quanto lo Scenario SAP1 non si discostano molto dalla ripartizione modale attuale; di conseguenza le emissioni di CO₂ stimate si riducono, ma restano distanti dai target nazionali ed europei;
- in tutti gli ambiti territoriali continua a prevalere la modalità di trasporto individuale (auto); gli interventi a

favore dei modi alternativi (mobilità attiva e TPL), così come l'estensione delle limitazioni degli accessi veicolari (ZTL/AP) o le misure di gestione della sosta incluse nello scenario SAP1 danno un contributo modesto;

- al contrario, lo SAP2 presenta significative variazioni della ripartizione modale a favore della mobilità attiva che assorbe in modo evidente la perdita del trasporto privato (soprattutto per gli spostamenti con origine-destinazione interna all'area urbana di Ravenna); conseguendo in tal modo, secondo le stime fornite dal modello di simulazione dei trasporti, il target di riduzione della quota modale auto/moto fissato dalla stessa Regione Emilia-Romagna;
- la riduzione delle emissioni di gas climalteranti al 2030 è l'esito, nello SAP2, della più consistente quota di penetrazione al 2032 dei veicoli elettrici, così come indicato dal target PNRR; ne consegue che il raggiungimento dei target ambientali (minori consumi di combustibili fossili e di conseguenza riduzione delle emissioni climalteranti) è determinato tanto da misure esogene (scenari energetici, rinnovo della flotta), quanto dalle azioni che potranno essere attuate a livello locale per orientare la domanda di mobilità verso i modi di trasporto a impatto ambientale più basso o nullo;

il confronto tra gli scenari ha portato ad individuare come scenario di Piano selezionato (scenario PUMS) quello denominato SAP2 nella sua versione SAP2.2 che comprende la realizzazione del bypass del Canale Candiano e del bypass di Ponte Nuovo; complessivamente, i due bypass concorrono a potenziare l'efficacia dello scenario del PUMS, in particolare per quanto concerne la distribuzione dei flussi di traffico sulla rete stradale nei settori di Ravenna in cui essi ricadono;

lo Scenario Alternativo di Piano 2 (in tutti i suoi sotto-scenari) genera un significativo effetto, determinando:

- uno spostamento della domanda di mobilità dal modo privato (auto e moto) al modo pubblico e ciclopedonale; al 2032, la quota modale del modo privato si attesta attorno al 60% in ambito comunale e attorno al 40% nel centro urbano;
- la mobilità attiva guadagna dai 5 ai 9 punti percentuali rispetto allo Scenario di Riferimento, attestandosi attorno al 27% in ambito comunale e attorno al 55% nel centro urbano;
- la quota modale del trasporto pubblico è stimata pari all'8% in ambito comunale e attorno al 5% nel centro urbano dove la mobilità attiva sugli spostamenti di breve percorrenza diventa più concorrenziale;

- in ambito urbano, dove gli effetti delle misure introdotte nello scenario SAP2 sono più rilevanti, la riduzione di CO₂ è pari al -33% rispetto allo Scenario di Riferimento (SR) e al -40% rispetto allo stato di fatto (SdF);

Rapporto Ambientale: le valutazioni di coerenza

rispetto alla verifica di coerenza interna il Rapporto Ambientale conclude che in ragione del numero di iterazioni positive tra gli obiettivi e azioni-obiettivi, il piano appare ben strutturato e la maggior parte degli obiettivi di piano appaiono in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente;

per quanto riguarda la **coerenza esterna**, nel Rapporto Ambientale è svolta una verifica tra le strategie del PUMS e gli obiettivi/azioni dei piani individuati rispetto ai quali il PUMS è correlato (PRIT, PAIR 2030, PER, Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, Strategia di mitigazione e adattamento, PTCP, PUG, PAESC, Piano azione rumore); da tale analisi non emergono criticità e incoerenze;

inoltre, è stata svolta l'analisi di **coerenza del PUMS con gli obiettivi di sostenibilità**, con riferimento non tanto agli obiettivi o alle strategie di PUMS quanto alle tematiche mobilità e trasporto, qualità dell'aria, inquinamento acustico, cambiamenti climatici, salute sicurezza e ambiente urbano; anche in questo caso non sono state evidenziate particolari criticità;

Rapporto Ambientale: valutazioni degli effetti ambientali del Piano e suo monitoraggio

gli scenari valutati, oltre allo stato di fatto utilizzato come benchmark, sono lo scenario di riferimento, lo scenario corrispondente al PUMS vigente (SAP1) e lo scenario della proposta di piano (SAP2) scelto nella variante SAP2.2, caratterizzata dalla presenza di due nuovi by pass: Ponte Nuovo e Canale Candiano;

la valutazione degli effetti complessivi del piano è stata 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 linea con quanto prescritto dalle Linee guida nazionali per la redazione dei PUMS;

in particolare, viene svolta una **valutazione degli effetti delle azioni del Piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità**; tale valutazione è svolta, analogamente alle valutazioni di coerenza, attraverso una matrice bidimensionale in cui le correlazioni sono evidenziate o meno, attraverso il colore verde; tale valutazione non appare supportata dalla valorizzazione degli indicatori correlati agli obiettivi di sostenibilità;

Monitoraggio del PUMS

il monitoraggio del PUMS è previsto, **esclusivamente, secondo le indicazioni delle Linee guida nazionali**, DM 397/2017 e successivo DM 396/2019, prevedendo un monitoraggio con cadenza biennale con gli indicatori proposti dalle Linee Guida del MIT;

nel monitoraggio del PUMS vigente, dal confronto degli indicatori di monitoraggio con i relativi valori del 2016, sono emersi elementi di attenzione sia in positivo che in negativo; si richiamano in particolare i seguenti:

- incremento dei passeggeri trasportati con il trasporto pubblico, i passeggeri trasportati sono passati da 41.410 nel 2016 a 48.933 nel 2019 (pax/anno/1.000 abitanti);
- raddoppio delle aree pedonali, passando da 0,229 nel 2016 a 0,578 m²/abitante nel 2020;
- completati il 100% degli interventi previsti di installazione delle colonnine di ricarica auto elettriche (oggi sono 48 colonnine pari a circa 100 prese di ricarica);

i risultati critici riguardano:

- il consumo di carburanti tradizionali pro-capite è sostanzialmente invariato (-0,025% per la benzina e -0,20% per il gasolio tra il 2016 e il 2019);
- il tasso di motorizzazione è in continuo aumento, passando da 660 vetture ogni 1.000 abitanti nel 2016 a 709 nel 2020, valore nettamente superiore ai dati medi provinciali, regionali e nazionali; non è quindi stato raggiunto l'obiettivo previsto dal PUMS che guarda alla riduzione del tasso di motorizzazione;
- nel 2019 si sono registrati nella centralina di Zalamella (stazione della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria) 58 giorni di superamenti dei limiti di PM10, 18 giorni in più rispetto al 2016; anche in questo caso, l'andamento è in netta controtendenza rispetto agli obiettivi del PUMS vigente di riduzione del numero giorni di sfioramento e del miglioramento della qualità dell'aria;
- per quanto riguarda la sicurezza stradale, non ci sono scostamenti rispetto al quadro rilevato nel 2016;

il Proponente evidenzia che, a causa dei significativi impatti dovuti al periodo di pandemia sul sistema della mobilità (mesi di lockdown e limitazioni alla circolazione) nel biennio 2020-2021, gli indicatori riferiti alla domanda di mobilità (cfr. passeggeri trasportati sul TPL), al consumo annuo di carburante, agli andamenti degli inquinanti in atmosfera e all'incidentalità stradale sono stati stimati facendo riferimento ai dati pre-pandemia (2019);

CONSIDERATO CHE

la Regione Emilia-Romagna ha approvato con Delibera di Assemblea n. 187 del 29 dicembre 2018, la "*Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna*" che ha per obiettivo quello di *ridurre la vulnerabilità e i rischi derivanti dai cambiamenti climatici*; pertanto, le azioni di adattamento devono essere integrate nelle politiche, nei piani e nei programmi attuali e futuri, nonché nelle fasi di progettazione delle infrastrutture previste e nell'attuazione più in generale del PUMS stesso;

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

la Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, approvata con DGR n. 1840 del 08 novembre 2021, specifica che la pianificazione di settore, attraverso cui si attuano gli obiettivi strategici definiti nei vari documenti di programmazione regionale, dovrà a sua volta considerare la dimensione tematica e settoriale dello sviluppo sostenibile inserendo gli obiettivi e i target della Strategia regionale all'interno dei piani e programmi;

la strategia di sviluppo sostenibile, inoltre, deve, necessariamente, essere assunta quale riferimento a cui ricondurre tutte le valutazioni ambientali, così come definito dal D.lgs. 152/2006;

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

nel merito il PUMS può concorrere al raggiungimento dei seguenti obiettivi regionali:

- **goal n. 3 Salute e benessere** - per quanto attiene alla riduzione dell'incidentalità - la Regione Emilia-Romagna presenta un livello di incidenti stradali decisamente più critico di quello nazionale (50,2 per 10.000 abitanti nel 2019 rispetto al 39,9 dell'Italia) per cui l'Agenda 2030 si pone l'obiettivo di dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020; l'Osservatorio Regionale per l'educazione alla sicurezza stradale, evidenzia che la natura degli incidenti ha come causa principale o concausa la distrazione al volante (83%);

- **goal n. 9 Imprese, innovazione e infrastrutture** - per quanto attiene alla promozione del trasporto pubblico gratuito per i giovani sino a 19 anni agli investimenti su una nuova mobilità sostenibile mediante:
 - la sostituzione dei mezzi delle aziende TPL con veicoli più ecologici;
 - la promozione dell'uso della bicicletta anche attraverso la realizzazione di 1.000 km di nuove piste ciclabili;
 - l'incentivazione degli investimenti per lo sviluppo della mobilità elettrica;
 - l'accelerazione dell'integrazione sia tra ferro e gomma, sia con le nuove modalità di mobilità sostenibile;
 - la valorizzazione del Bike sharing e Car sharing con l'obiettivo di ridurre il traffico motorizzato privato di almeno il 20% entro il 2025;
 - il sostegno della diffusione della mobilità privata verso "emissioni zero" anche attraverso l'installazione di 2.500 punti di ricarica entro il 2025;
 - il sostegno del rinnovo del parco veicolare verso l'elettrico;
 - la riduzione della necessità di spostamenti con il rafforzamento della tecnologia digitale (smart city);
 - il potenziamento e la qualificazione del trasporto su ferro, sia per le persone che per le merci, anche attraverso il completamento dell'elettrificazione della rete regionale;
 - il potenziamento dello sviluppo dell'intermodalità dei trasporti, a partire dagli investimenti sugli interporti e sui centri intermodali e logistici per promuovere il trasferimento del trasporto merci da gomma a ferrovia;
- **goal n. 11 - città e comunità sostenibili** - per quanto attiene:
 - alla promozione della sostenibilità, dell'innovazione e dell'attrattività dei centri storici;
 - alle scelte in materia di accessibilità e mobilità;
 - agli investimenti su una nuova mobilità sostenibile;
 - alla riduzione al 2025 ad almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per i PM10;
 - all'aumento della quota di posti-km offerti dal trasporto pubblico locale del 26% rispetto al 2004;
- **goal n. 13 - lotta contro il cambiamento climatico** - per quanto attiene, in particolare, agli investimenti per una nuova mobilità sostenibile; la Regione Emilia-Romagna si è posta l'obiettivo di accelerare la transizione ecologica per raggiungere la neutralità carbonica prima del 2050;

il **Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT)** fissa i seguenti target quantitativi riferiti al 2013-2014, pertinenti con le competenze dei PUMS:

- incremento dei servizi minimi TPL gomma +10%;
- migliorare la composizione del parco circolante TPL su gomma mediante la riduzione età media del 20%;
- quota (share) modale mobilità ciclabile degli spostamenti urbani 20%;
- quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a 50% (per i PUMS);
- quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a 60% (per i PUT);
- quota (share) modale trasporto merci ferroviario 13%;
- aumento di trasporto merci ferroviario del 30%;

Il Piano Aria integrato Regionale 2030 (PAIR 2030) individua i PUMS, tra gli strumenti attuativi delle misure del Piano; in particolare, sono previsti i seguenti indirizzi:

- il 40 % dello share modale nei centri abitati dei comuni capoluogo;
- sostituzione al 2030 degli autobus di categoria inferiore a Euro 3 dando priorità ai mezzi a zero emissioni da carburante;
- incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma di un ulteriore 10% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025;
- incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico su ferro di un ulteriore 20% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT 2025;

VALUTATO CHE

il PUMS è un piano strategico di coordinamento **che non ha valenza territoriale** e non **si pone in variante agli strumenti urbanistici e territoriali**; pertanto, gli interventi infrastrutturali in esso contenuti dovranno essere, necessariamente, assunti e valutati in sede di pianificazione territoriale ed urbanistica;

il PUMS è un piano volto, principalmente, ad implementare la mobilità sostenibile ed a condizionare significativamente **il comportamento dei cittadini** ai quali si rivolge il Piano, con un ampio ed articolato processo di partecipazione e coinvolgimento che si sviluppa in fase di formazione ed approvazione del piano e dovrà continuare in fase di attuazione del medesimo;

si valuta positivamente l'**approccio metodologico** utilizzato nel percorso di partecipazione, che si è sviluppato principalmente nella fase di formazione del PUMS e ha considerato e valorizzato

anche le numerose esperienze di partecipazione svolte dal Comune di Ravenna; particolare importanza, per un'attuazione efficace del PUMS, avrà l'impostazione della successiva fase della partecipazione (quella ex post) con l'attivazione degli strumenti previsti dal PUMS (tramite la condivisione dei Rapporti di monitoraggio) che dovrà essere svolta seguendo il principio del riscontro alla cittadinanza; tale principio è stato assunto dalla "Carta di Intenti sulla partecipazione" del Ministero dell'Ambiente consultabile al seguente link: https://www.mite.gov.it/sites/default/files/archivio_immagini/notizie/creiamopa_carta_dintentit_it.pdf);

si ritiene altresì positivo il recepimento delle osservazioni di incrementare le piste ciclabili, evidenziando tuttavia che perdura, nel territorio extraurbano, una mancanza di collegamenti tra le arterie ciclabili principali;

le **richieste presentate nella fase preliminare di VAS** sono state sostanzialmente recepite; tuttavia, si evidenzia la necessità di integrare il piano di monitoraggio, redatto secondo le *linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, con quello previsto dalla normativa VAS all'*art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06*); si fa presente che nell'ambito del procedimento di VAS il monitoraggio è finalizzato a verificare il raggiungimento, attraverso l'attuazione del Piano, degli obiettivi di sostenibilità ambientale di cui il Piano si è dotato;

in merito alle preoccupazioni contenute nelle osservazioni e nei contributi dei SCA relative allo sviluppo della **logistica** e della **portualità** che richiederanno scelte di mobilità da attuare, in particolare, nell'area del terminal crociere e nell'abitato di Porto Corsini, non già previste dal PUMS, affinché il benessere della collettività in termini di traffico, sosta, qualità dell'aria e rumore siano adeguatamente salvaguardati; nel Quadro conoscitivo è, al riguardo, evidenziato il notevole impatto dei veicoli pesanti generati e attratti dal porto sulle principali arterie di ingresso e uscita del Comune e sulle relative condizioni di sicurezza; anche la futura nuova Stazione Marittima (in località Porto Corsini) e il futuro terminal Traghetti/Ro-Ro porteranno ad aumento del traffico indotto in ingresso e in uscita del porto (lato sinistro Candiano), con possibili conseguenze negative sulla viabilità ordinaria;

si apprezza che gli obiettivi, le politiche e le misure siano state definite anche tenendo conto dell'analisi del monitoraggio del Piano vigente e dell'aggiornamento del quadro conoscitivo; in particolare, si valuta positivamente che l'attuazione del PUMS vigente, con il 44% degli interventi proposti, abbia conseguito il miglioramento dei collegamenti ferroviari con il porto merci, sviluppato la pedonalizzazione, il sistema del TPL (ferro e gomma) rafforzato con l'incremento dell'accessibilità per i disabili e il

rinnovo delle flotte, la mobilità elettrica attraverso la diffusione sul territorio dei sistemi di ricarica dei veicoli elettrici e la diffusione della sharing mobility e in particolare della micromobilità;

sia nella relazione di Piano che nel Rapporto Ambientale vengono descritti gli obiettivi di sostenibilità e i **target**; gli obiettivi di sostenibilità sono ricondotti agli obiettivi definiti dalle linee guida MIT; invece, i target associati agli obiettivi di sostenibilità e ricavati dal quadro di riferimento di politiche e piani non sono efficacemente collegati agli indicatori utilizzati per la valutazione del PUMS e previsti per il monitoraggio; si ritiene opportuno che agli indicatori utilizzati per il monitoraggio del Piano siano associati i relativi target;

si ritiene che il rapporto tra il territorio comunale e il Porto, con la sua logistica, rappresenti uno degli snodi cruciali del PUMS; si apprezza, al riguardo, sia la previsione dell' *"incremento della capacità e dell'efficienza del sistema della logistica e della portualità perseguendo azioni che concorrono alla riduzione degli impatti negativi delle attività portuali"*, sia che, in relazione a quanto osservato dalla Autorità di Sistema Portuale in merito alla istituzione del divieto di transito dei mezzi pesanti lungo la SS16 tra lo svincolo A14 e lo svincolo E55 (SAP1) e alla Istituzione divieto di transito mezzi pesanti lungo la SS16 tra svincolo A14 e svincolo E55 (SAP2), il Proponente ribadisca di ritenere *"la nuova viabilità esterna definita dalla variante alla SS16, già prevista dai piani sovraordinati, sia più adeguata al transito dei mezzi pesanti rispetto all'attuale tracciato (in particolare nel tratto tangenziale di Ravenna)"*;

si condivide l'approccio adottato nel PUMS di *"dare priorità di sviluppo ai collegamenti ciclabili città-porto in ragione dell'elevato numero di dipendenti e lavoratori nel comparto portuale e della sostanziale assenza di percorsi protetti"*;

per quanto riguarda la riduzione delle emissioni climalteranti, tema sollevato da molti osservanti, nel Piano è evidenziato che *"nel ravennate si è registrata comunque una riduzione meno marcata (se non un incremento in determinati periodi) del consumo di combustibili fossili e, per contro, il PAESC attribuisce al settore trasporti il principale obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati al 2030"*; si ritiene debbano essere monitorate con particolare attenzione e priorità le azioni del PUMS che concorrono alla riduzione di tali emissioni;

si ritiene che la **valutazione degli effetti ambientali del Piano** non rappresenti efficacemente gli effetti prodotti; tale valutazione si basa su un set di indicatori correlati agli obiettivi di sostenibilità, indicati dalle Linee Guida ministeriali per la redazione dei PUMS; ad esempio, per degli

interventi relativi al **sistema viario**, sarebbe utile integrare il set di indicatori con indicatori in grado di esprimere gli effetti degli interventi sul **tasso di motorizzazione**; si ritiene infatti che molti degli interventi relativi al sistema della mobilità, se da un lato possono contribuire a ridurre la congestione, dall'altro rappresentano un incentivo alla mobilità privata su gomma, andando di conseguenza, a contrastare tutta una serie obiettivi di sostenibilità ambientale e, inoltre, ponendosi in concorrenza anche con lo sviluppo di modalità alternative a partire dal TPL; ciò assume ancor più importanza in ragione del fatto che la crescita del tasso di motorizzazione è individuata proprio come una delle criticità emerse dall'analisi dello stato di fatto;

la **valutazione degli effetti delle azioni del Piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità** è svolta in termini molto speditivi; infatti, le correlazioni sono evidenziate o meno, attraverso il colore verde: in tal modo, sembra che dalle valutazioni non emerga alcun aspetto di criticità per nessuna delle azioni previste dal PUMS, ma solo correlazioni positive o assenza di correlazioni;

la valutazione così condotta, senza tenere conto degli indicatori, non sembra poter rappresentare in maniera sufficientemente realistica gli effetti che il Piano nella sua interezza produrrà; ad esempio, dallo **sviluppo del porto in generale e come centro crocieristico**, per quanto riguarda il potenziamento del sistema di accessibilità, non emerge alcuna criticità rispetto agli obiettivi di sostenibilità, mentre invece si ritiene che possa avere ripercussioni sul sistema della mobilità nel settore di città interessato, con effetti anche negativi, che non sono stati né evidenziati né valutati;

si condivide la richiesta di alcuni osservanti di assumere l'obiettivo di *"abbattere le disuguaglianze attraverso un sistema di mobilità inclusiva"* contenuto nel Patto per il lavoro e per il clima della Regione Emilia-Romagna;

VALUTATO, INOLTRE, CHE

nel territorio comunale di Ravenna è presente l'area protetta della Rete Natura 2000 IT4030021 - Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo;

le azioni contenute nello scenario di piano del PUMS di Ravenna non producono impatti negativi in alcun modo diretti al sito Natura 2000 presente e, pertanto, il Comune di Ravenna non ha ritenuto necessario attivare la procedura di Valutazione di Incidenza;

in ogni caso, i progetti attuativi del piano che eventualmente potrebbero interessare il sito Rete Natura 2000 in oggetto dovranno essere assoggettati a valutazione di incidenza;

RITENUTO CHE

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

gli interventi infrastrutturali contenuti nel PUMS dovranno essere, necessariamente, assunti e valutati in sede di pianificazione territoriale ed urbanistica;

deve essere integrato il piano di monitoraggio, redatto secondo le linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con quello previsto dalla normativa VAS all'art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06); al fine di verificare "lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e rendicontare il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nazionale e regionali" (art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06) dovrà essere presentato, all'Autorità ambientale competente, ogni 2 anni, un monitoraggio ambientale sul quale la stessa si esprimerà entro 30 giorni, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del D.lgs. 152/06;

ai fini della predisposizione del rapporto biennale di monitoraggio, funzionale alla verifica dello stato di attuazione del piano, degli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale è opportuno che agli indicatori utilizzati per il monitoraggio del Piano siano associati i relativi target;

si ritiene debbano essere monitorate con particolare attenzione e priorità le azioni del PUMS che concorrono alla riduzione delle emissioni in atmosfera e all'impatto acustico;

si ritiene necessario integrare il set di indicatori con indicatori in grado di esprimere gli effetti degli interventi del Piano sul **tasso di motorizzazione**;

si ritiene necessario assumere l'obiettivo di "abbattere le disuguaglianze attraverso un sistema di mobilità inclusiva" contenuto nel Patto per il lavoro e per il clima della Regione Emilia-Romagna;

debbono essere inseriti i target quantitativi della Strategia regionale "dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%)", "ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato", "ridurre almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per i PM10" e "ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al

fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050" nei target da raggiungere e monitorare dal PUMS;

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

- tasso di feriti per incidente stradale (per 10'000 abitanti);
- persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati;
- percentuale riduzione delle emissioni climalteranti (rispetto al 1990);
- Km di piste ciclabili rispetto al 2020;

risulta necessario concorrere all' attuazione agli indirizzi previsti dal PAIR 2030 tra cui:

- il 40% dello share modale nei centri abitati dei comuni capoluogo;
- sostituzione al 2030 degli autobus di categoria inferiore a Euro 3 dando priorità ai mezzi a zero emissioni da carburante;
- incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma di un ulteriore 10% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025;
- incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico su ferro di un ulteriore 20% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT 2025;

risulta necessario concorrere all' attuazione ai **target** quantitativi riferiti al 2013-2014 del PRIT 2025, pertinenti con le competenze dei PUMS:

- incremento dei servizi minimi TPL gomma del 10%;
- migliorare la composizione del parco circolante TPL su gomma mediante la riduzione dell'età media del 20%;
- quota (share) modale mobilità ciclabile degli spostamenti urbani 20%;
- quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a 50%; fermo restando il raggiungimento del 40% nel centro abitato previsto dal PAIR2030 (per i PUMS);
- quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a 60%; fermo restando il raggiungimento del 40% nel centro abitato previsto dal PAIR2030 (per i PUT);
- quota (share) modale trasporto merci ferroviario 13%;
- aumento di trasporto merci ferroviario del 30%;

e le seguenti **raccomandazioni**:

ai fini del perseguimento degli obiettivi derivati dalla pianificazione e programmazione regionale, valutare, anche in corso di attuazione del PUMS, l'introduzione di misure sperimentali innovative, che possano limitare la necessità di spostamento con mezzi alimentati a combustibile fossile, come, ad esempio, l'utilizzo dello smart working in giornate in cui si prevedono maggiori afflussi o in giornate in cui si prevede il superamento dei limiti di qualità dell'aria e/o l'adozione di politiche degli orari e dei servizi della città che consentano l'ulteriore diminuzione della necessità di spostamento e/o l'ulteriore riduzione della congestione degli spostamenti;

proseguire con un elevato livello di coinvolgimento dei cittadini e stakeholders tramite la condivisione dei Rapporti di monitoraggio e l'attuazione dell'azioni previste nel capitolo "progetti ed idee per nuovi comportamenti" che avranno particolare importanza per l'efficace attuazione del PUMS;

è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale, anche per dare concretezza al principio del "riscontro"; in particolare, nella fase di attuazione e monitoraggio del PUMS mantenere un confronto aperto sui risultati dei monitoraggi, anche per condividere eventuali riorientamenti del PUMS alla luce delle nuove esigenze e delle modifiche intervenute;

VISTO

il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";

la legge 11 settembre 2020, n. 120 n. "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali»";

la legge regionale 30 luglio 2015, n. 13 "Riforma del sistema di governo regionale e locale su Città Metropolitana di Bologna, Province, comuni e loro Unioni;

RICHIAMATI, altresì,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ATTESTATA la regolarità amministrativa;

Tutto ciò premesso, dato atto, considerato e valutato;

su proposta dell'Assessore alla difesa del suolo e della costa, protezione civile

a voti unanimi e palesi

D E L I B E R A

a) di esprimere il PARERE MOTIVATO di VAS, di cui all'art. 15 del D.lgs. n. 152/2006, dell'aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Ravenna, adottato con deliberazione di Giunta Comunale n. 617 del 19 dicembre 2023, con le condizioni di seguito elencate:

- 1) gli interventi infrastrutturali contenuti nel PUMS dovranno essere, necessariamente, assunti e valutati in sede di pianificazione territoriale ed urbanistica;
- 2) deve essere integrato il piano di monitoraggio, redatto secondo le linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con quello previsto dalla normativa VAS all'art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06); al fine di verificare "lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e rendicontare il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nazionale e regionali" (art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06) dovrà essere presentato, all'Autorità ambientale competente, ogni 2 anni, un monitoraggio ambientale sul quale la stessa si esprimerà entro 30 giorni, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del D.lgs. 152/06;
- 3) ai fini della predisposizione del rapporto biennale di monitoraggio, funzionale alla verifica dello stato di attuazione del piano, degli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale è opportuno che agli indicatori utilizzati per la valutazione per il monitoraggio del Piano siano associati i relativi target;
- 4) si ritiene debbano essere monitorate con particolare attenzione e priorità le azioni del PUMS che concorrono alla riduzione delle emissioni in atmosfera e all'impatto acustico;
- 5) si ritiene necessario integrare il set di indicatori con indicatori in grado di esprimere gli effetti degli interventi del Piano sul tasso di motorizzazione;

- 6) si ritiene necessario assumere l'obiettivo di "abbattere le disuguaglianze attraverso un sistema di mobilità inclusiva" contenuto nel Patto per il lavoro e per il clima della Regione Emilia-Romagna;
- 7) debbano essere inseriti i target quantitativi della Strategia regionale "dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%)", "ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato", "ridurre almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per i PM10" e "ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050" nei target da raggiungere e monitorare dal PUMS;
- 8) per monitorare il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile occorre inserire nel piano di monitoraggio i seguenti indicatori o, in alternativa, specifici indicatori coerenti e dialoganti (scalati):
 - tasso di feriti per incidente stradale (per 10.000 abitanti);
 - persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati;
 - percentuale riduzione delle emissioni climalteranti (rispetto al 1990);
 - Km di piste ciclabili rispetto al 2020;
- 9) risulta necessario concorrere all'attuazione agli indirizzi previsti dal PAIR 2030 tra cui:
 - il 40% dello share modale nei centri abitati dei comuni capoluogo;
 - sostituzione al 2030 degli autobus di categoria inferiore a Euro 3 dando priorità ai mezzi a zero emissioni da carburante;
 - incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico locale su gomma di un ulteriore 10% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT al 2025;
 - incremento al 2030 dei passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico su ferro di un ulteriore 20% rispetto all'obiettivo posto dal vigente PRIT 2025;
- 10) risulta necessario concorrere all'attuazione dei **target** quantitativi riferiti al 2013-2014 del PRIT 2025, pertinenti con le competenze dei PUMS:
 - incremento dei servizi minimi TPL gomma del 10%;
 - migliorare la composizione del parco circolante TPL su gomma mediante la riduzione dell'età media del 20%;

- quota (share) modale mobilità ciclabile degli spostamenti urbani 20%;
- quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a 50%; fermo restando il raggiungimento del 40% nel centro abitato previsto dal PAIR2030 (per i PUMS);
- quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a 60%; fermo restando il raggiungimento del 40% nel centro abitato previsto dal PAIR2030 (per i PUT);
- quota (share) modale trasporto merci ferroviario 13%;
- aumento di trasporto merci ferroviario del 30%;

e le seguenti **raccomandazioni**:

- 11) ai fini del perseguimento degli obiettivi derivati dalla pianificazione e programmazione regionale, valutare, anche in corso di attuazione del PUMS, l'introduzione di misure sperimentali innovative, che possano limitare la necessità di spostamento con mezzi alimentati a combustibile fossile, come, ad esempio, l'utilizzo dello smart working in giornate in cui si prevedono maggiori afflussi o in giornate in cui si prevede il superamento dei limiti di qualità dell'aria e/o l'adozione di politiche degli orari e dei servizi della città che consentano l'ulteriore diminuzione della necessità di spostamento e/o l'ulteriore riduzione della congestione degli spostamenti;
 - 12) proseguire con un elevato livello di coinvolgimento dei cittadini e stakeholders tramite la condivisione dei Rapporti di monitoraggio e l'attuazione dell'azioni previste nel capitolo "progetti ed idee per nuovi comportamenti" che avranno particolare importanza per l'efficace attuazione del PUMS;
 - 13) è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale, anche per dare concretezza al principio del "riscontro"; in particolare, nella fase di attuazione e monitoraggio del PUMS mantenere un confronto aperto sui risultati dei monitoraggi, anche per condividere eventuali riorientamenti del PUMS alla luce delle nuove esigenze e delle modifiche intervenute;
- b) di trasmettere, ai sensi dell'art. 16, del D.lgs. 152/06, copia della presente deliberazione al Comune di Ravenna; al riguardo si ricorda che, ai sensi dell'art. 17, del D.lgs. 152/06 si dovrà provvedere a rendere pubblica la decisione finale in merito all'approvazione del Piano, nonché il Parere motivato, la Dichiarazione di sintesi e le misure adottate in merito al monitoraggio;
 - c) di informare che è possibile prendere visione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Ravenna e di

tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria presso la Regione Emilia-Romagna, Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, via della Fiera 8, Bologna;

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

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Denis Barbieri, Responsabile di AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2024/880

IN FEDE

Denis Barbieri

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2024/880

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 856 del 20/05/2024

Seduta Num. 21

OMISSIS

L'assessore Segretario

Corsini Andrea

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi