

# PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

## COMUNE DI FAENZA

---

### Rapporto ambientale





## Lista abbreviazioni

Abbreviazione	Descrizione
ISTAT	Istituto nazionale di statistica
PGTU	Piano Generale del Traffico Urbano
PRG	Piano Regolatore Generale
PRIT	Piano Regionale Integrato dei Trasporti
PSC	Piano Strutturale Comunale
PTCP	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
PUMS	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
RUE	Regolamento Urbano Edilizio
TGM	Traffico Giornaliero Medio

## INDICE

1	PREMESSA .....	2
2	QUADRO NORMATIVO .....	3
2.1	Normativa di riferimento per la valutazione ambientale strategica .....	3
3	CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO .....	6
3.1	Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (SWOT) .....	6
4	IL PUMS .....	11
4.1	Obiettivi e politiche-azioni.....	13
5	QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO.....	21
5.1	Il rapporto con la pianificazione .....	21
5.2	Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento.....	26
6	LA VALUTAZIONE DI COERENZA DEL PIANO.....	28
7	VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PIANO .....	42
7.1	Metodologia .....	42
7.2	Mobilità e trasporto.....	44
7.3	Qualità dell'aria .....	55
7.4	Cambiamenti climatici .....	59
7.5	Inquinamento acustico .....	64
7.6	Valutazioni qualitative .....	66
8	MONITORAGGIO DEL PIANO.....	68

## ALLEGATO – STUDIO DI INCIDENZA



## 1 PREMESSA

L'Unione Europea ha promosso l'adozione, presso i sistemi territoriali locali, di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile emanando, nel 2014, specifiche linee guida per l'elaborazione del PUMS elaborate dalla Commissione Europea, nell'ambito del progetto ELTISplus, orientate in particolare a fare del PUMS uno strumento di pianificazione dei trasporti in grado di contribuire in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di energia e clima.

La VAS, definita dalla Direttiva 42/2001/CE e dal D. Lgs. 152/06, consiste in un articolato processo, che compenetra l'attività di formazione e approvazione del piano, nel quale l'autorità preposta alla valutazione ambientale strategica e gli altri soggetti che svolgono specifiche competenze in campo ambientale assicurano la propria collaborazione per elevare la qualità ambientale dello strumento in formazione.

Per la sua natura di strumento di arricchimento dei contenuti e considerazioni ambientali del piano, il processo di VAS ne accompagna l'intero percorso di formazione, supportando la pianificazione a partire dalle fasi di definizione degli obiettivi, fino alla valutazione finale degli effetti del Piano, nonché alla implementazione del monitoraggio.

Secondo quanto previsto prima dalla Direttiva 2001/42/CE "Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente", e successivamente integrato nella normativa italiana attraverso il Testo Unico Ambientale (D.Lgs. 152/'06) e le sue successive modifiche, è stato avviato anche il processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) come strumento diretto ad assicurare e migliorare l'integrazione degli aspetti ambientali nel Piano, al fine di perseguire un livello elevato di protezione dell'ambiente.

La VAS secondo la normativa si configura come un processo che prende avvio già in fase di formazione del piano e, attraverso precisi passaggi procedurali, lo accompagna sino alla sua fase attuativa, monitorandone il raggiungimento degli obiettivi prefissati e gli effetti ambientali prodotti.

## 2 QUADRO NORMATIVO

### 2.1 Normativa di riferimento per la valutazione ambientale strategica

La Direttiva 2001/42/CE (detta direttiva VAS) ha l'obiettivo *"di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente"* (ex art. 1).

La direttiva VAS risponde alle indicazioni della Convenzione internazionale firmata ad Aarhus nel 1998, fondata sui tre pilastri:

- diritto alla informazione,
- diritto alla partecipazione alle decisioni
- accesso alla giustizia

La Direttiva 2001/42/CE (art. 3) individua specificatamente una serie di piani e programmi che devono essere sottoposti a VAS e ne esclude altri.

In particolare, devono essere sistematicamente sottoposti a VAS i piani e programmi che:

- siano elaborati nei settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli e che definiscano il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE (direttiva concernente la Valutazione di Impatto Ambientale)
- i piani e programmi *"per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE"* (cosiddetta direttiva *"habitat"*)

La Direttiva definisce inoltre che non devono essere sottoposti a VAS:

- i piani e programmi *"destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale e di protezione civile"*;
- i piani e programmi *"finanziari e di bilancio"*
- piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale;
- modifiche minori dei piani e dei programmi che devono essere sistematicamente sottoposti a VAS;
- piani e i programmi diversi da quelli che devono essere sistematicamente sottoposti a VAS che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti;

Per i Piani e Programmi non rientranti nelle tipologie indicate dalla Direttiva è necessario procedere, secondo criteri definiti all'art. 3, par. 3, 4 e 5 e dall'Allegato II della Direttiva ad una verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica.

Il PUMS è quindi assoggettato alla procedura di VAS.

Essa prevede una fase di *Consultazione preliminare*, per condividere con le Autorità con competenze ambientali le decisioni sulla portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e sul loro livello di dettaglio.

La Direttiva VAS, inoltre, all'art. 5 stabilisce che *“Le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3 (“per le loro specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione dei piani e dei programmi”) devono essere consultate al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio”*.

Il regime legislativo italiano sta recentemente evolvendo secondo un orientamento in cui la dimensione ambientale è effettivamente integrata all'interno dei piani e dei programmi, si è infatti recepita di recente la Direttiva Europea 2001/42/CE, esplicitando le procedure da adottarsi per la VAS attraverso il Testo Unico Ambientale (D.Lgs. 152/'06) e le sue successive modifiche (Dlgs 16 gennaio 2008, n. 4: “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Dlgs 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”).

Il Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 e la sua versione corretta dal D.Lgs. n.4 del 16 gennaio 2008, attuazioni della suddetta legge n. 308/04, affermano che la VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione dei piani e dei programmi per cui è prevista, in quanto preordinata a garantire che gli effetti, derivanti dall'attuazione dei piani stessi, siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

La VAS deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma, comunque prima della sua approvazione, ed integrata alle procedure ordinarie previste per l'adozione dei piani e dei programmi.

La realizzazione della VAS è concretizzata nel Rapporto Ambientale, che costituisce parte integrante della documentazione del piano o programma da approvare. Per la stesura dello stesso si può fare riferimento all'allegato I al D.Lgs. 152/'06, che rappresenta una guida delle informazioni da inserire nel rapporto. Tali informazioni devono comunque essere valutate con l'autorità competente e le altre autorità che, per specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti legati all'attuazione del piano stesso, sia per la portata delle informazioni da inserire che per il loro livello di dettaglio. Aspetti importanti da non tralasciare nel rapporto ambientale sono quindi:

- I contenuti ed i principali obiettivi del piano o del programma, ed il rapporto con altri piani o programmi pertinenti;
- lo stato attuale dell'ambiente e la sua possibile evoluzione senza l'attuazione del piano o programma;
- le caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere interessate in modo significativo dall'attuazione del piano o programma;
- i problemi ambientali esistenti e pertinenti al piano o programma, compresi quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, a zone di protezione speciale e di interesse per la flora e la fauna;
- gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello comunitario o nazionale pertinenti al piano o programma;

- i possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi quelli secondari o cumulativi, siano essi a breve o lungo termine, permanenti o temporanei, positivi o negativi;
- le misure previste per ridurre o compensare gli effetti negativi indotti dall'attuazione del piano o programma;
- la sintesi delle ragioni che motivano la scelta delle alternative e la descrizione dei criteri di valutazione, delle difficoltà incontrate nella raccolta dei dati;
- le misure previste per il monitoraggio ed il controllo degli effetti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano o programma;
- una sintesi non tecnica del documento.

Il rapporto ambientale, prima della sua adozione o approvazione, deve essere messo a disposizione delle autorità, che esercitano funzioni amministrative correlate agli effetti sull'ambiente dovuti all'attuazione del piano o del programma stesso, e del pubblico, con le forme di pubblicità previste dalla normativa vigente, per la presentazione di eventuali osservazioni.

Una volta scaduti i termini per la presentazione delle osservazioni, è previsto che l'autorità competente si pronunci con un giudizio di compatibilità ambientale: il parere positivo, anche se subordinato alla presentazione di modifiche o integrazioni da valutarsi, è necessario per il proseguo del procedimento di approvazione del piano o programma.

L'approvazione del piano o programma tiene conto del parere dell'autorità competente, ed è pubblicata sul BUR accompagnata da una sintesi che illustra come sono state integrate le considerazioni ambientali nel piano o programma stesso e come è stato tenuto in considerazione il rapporto ambientale nel processo autorizzativo, i risultati delle consultazioni e le motivazioni della scelta di quella adottata tra le alternative possibili, infine, le misure di monitoraggio.

Il controllo sugli effetti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano o programma, viene effettuato dall'autorità competente per l'approvazione del piano, che si avvale del sistema della Agenzie ambientali.

Sempre nel D. Lgs. 152/'06 e s.m.ed i., al capo III si leggono le "disposizioni specifiche per la VAS in sede regionale o provinciale". In questa sezione si specifica che sono le regioni e le province a stabilire, con proprie leggi e regolamenti, le procedure per la valutazione ambientale strategica dei piani e dei programmi; qualora non vengano specificate altrimenti, le procedure da seguire sono quelle statali.

L'Emilia-Romagna non ha previsto disposizioni specifiche per i piani non urbanistici, che pertanto sono sottoposti a VAS secondo la disciplina nazionale.

### 3 CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

Questo capitolo mira a definire le condizioni dello stato ambientale di riferimento, a prescindere dalle azioni e degli obiettivi che il piano in valutazione potrebbe mettere in campo. La finalità di quest'analisi consiste nell'identificare le problematiche ambientali esistenti e strettamente connesse al PUMS.

È questo il contesto entro il quale sono descritti gli aspetti pertinenti lo stato attuale dell'ambiente, le caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche.

In particolare, considerando il campo d'azione della mobilità sostenibile e le normative di riferimento del PUMS e il quadro conoscitivo si sono ritenute pertinenti al piano gli aspetti ambientali legati alla circolazione dei mezzi di trasporto:

- mobilità,
- qualità dell'aria,
- cambiamenti climatici,
- rumore,
- sicurezza, salute, ambiente urbano

#### 3.1 Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (SWOT)

La valutazione del contesto ambientale intende soprattutto evidenziare i problemi ambientali e gli aspetti favorevoli del sistema ambientale che potrà essere influenzato dal piano. Le informazioni dei capitoli precedenti sono organizzate in modo schematico attraverso l'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats), cioè un procedimento mutuato dall'analisi economica, capace di indurre politiche, linee di intervento ed azioni di piano compatibili con l'ambiente di riferimento. La bontà dell'analisi SWOT è funzione della completezza della analisi di contesto; cioè l'efficacia di questa metodologia SWOT dipende dalla capacità di effettuare una lettura incrociata dei fattori ambientali. In pratica con l'analisi SWOT si distinguono fattori endogeni (su cui il pianificatore può intervenire) ed esogeni (che non è possibile modificare attraverso il piano, ma per cui è possibile pianificare una qualche forma di adattamento). Nella terminologia consueta si indicano i fattori endogeni come fattori di forza o fattori di debolezza e quelli esogeni si indicano come opportunità o rischi. Questo tipo di valutazione in sostanza serve ad inquadrare gli aspetti ambientali strategici per il piano. Attraverso le scelte di piano sarebbe opportuno puntare sui fattori di forza e le opportunità, oppure cercare di reagire ai rischi ed ai fattori di debolezza. Sulle opportunità ed i rischi non è possibile intervenire direttamente, ma attraverso il programma in questione è possibile predisporre modalità di controllo e di adattamento. E' necessario fare assegnamento sui fattori di forza, attenuare i fattori di debolezza, cogliere le opportunità e prevenire i rischi.

Sarà elaborata una valutazione delle principali criticità, in negativo, e potenzialità, in positivo, per ciascuna tematica analizzata in precedenza. Particolare attenzione sarà posta nella rilevazione delle problematiche ambientali relative ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE (Rete Natura 2000). La valutazione del contesto ambientale evidenzia sia i problemi sia gli aspetti favorevoli; gli indicatori ambientali informano sulle dinamiche a rischio o sulle possibilità di miglioramento.

**Tab. 3.1.1 - Quadro riassuntivo dei fattori di forza (S) di debolezza (W), delle opportunità (O) e dei rischi (T) mobilità**

	Fattori di forza / opportunità	Fattori di debolezza /rischi
<i>Sistema generale territoriale e dei trasporti</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'andamento demografico e della struttura produttiva stabile, se non in live flessione, non produce maggiori pressioni sul sistema della mobilità.</li> <li>- Faenza è una città che, nel corso dei decenni, ha mantenuto la sua compattezza, espandendosi gradualmente attorno al centro storico. Le zone produttive, staccate dalla città, sorte negli anni '70, sono state saldate definitivamente al centro urbano nel corso degli anni. Oggi il tessuto cittadino si presenta senza vuoti o insenature significative. Il 74% degli abitanti del comune è concentrato nell'area urbana del capoluogo.</li> <li>- La Stazione ferroviaria è collocata in posizione ottimale, in prossimità del Centro storico.</li> <li>- Faenza è una città, per dimensioni, impianto urbanistico, posizione, cultura ed abitudini degli abitanti assai adatta all'utilizzo abituale della bicicletta per gli spostamenti in ambito urbano.</li> <li>- Molti percorsi (casa-scuola o casa-lavoro), considerate le distanze medie, sono proponibili anche a piedi.</li> <li>- La sensibilità dei cittadini sugli aspetti legati alla sicurezza del traffico e all'inquinamento derivante da esso è cresciuta notevolmente, così come il desiderio di una città più vivibile e più sostenibile.</li> <li>- Le esigenze e una nuova sensibilità di fasce di popolazione (come per esempio i genitori degli studenti della scuola dell'obbligo) e l'attenzione, sempre più diffusa, alla tutela della salute in termini di controllo, prevenzione e informazione verso i cittadini costituiscono una premessa importante e una base di lavoro per l'avvio di nuove esperienze condivise.</li> <li>- Politiche diffuse di sostegno ad esperienze di nuova mobilità hanno condotto, a vari livelli territoriali a strutturare occasioni di cofinanziamento di interventi finanziari a livello locale per la mobilità sostenibile.</li> <li>- La quota dei veicoli a metano è oltre cinque volte superiore rispetto alla media italiana: 11,2% contro il 2,1% nazionale.</li> <li>- La navetta elettrica gratuita ha avuto un ottimo riscontro di passeggeri e ha "rinvigorito" parzialmente l'immagine del trasporto pubblico, da sempre poco considerato dalla maggioranza dei faentini.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Persistono abitudini e stili di vita e di lavoro che conducono all'utilizzo esasperato e improprio delle automobili, anche per brevi tragitti, con conseguenti effetti deleteri in particolari orari e circostanze (ingressi scolastici, giorni di mercato, orari di shopping, ecc.).</li> <li>- I percorsi ciclopedonali non sono completi o completamente protetti e spesso intersecano in modo pericoloso la viabilità dei mezzi motorizzati.</li> <li>- La distribuzione degli istituti scolastici superiori mostra una maggiore concentrazione nelle zone centrali, infatti, quasi la totalità di essi è insediata nel centro storico. Nel centro storico è collocata anche la struttura sanitaria principale e circa la metà delle imprese commerciali.</li> <li>- La specializzazione produttiva e di servizi della città genera importanti flussi di pendolarismo sia in ingresso che in uscita, soprattutto verso Castel Bolognese, Forlì e Bologna, contribuendo a formare l'intensissimo movimento di scambio rilevabile lungo le tre principali direttrici territoriali</li> <li>- La collocazione dello Scalo Merci in prossimità della stazione e del centro storico, pone problemi di accessibilità allo scalo richiedendone lo spostamento come previsto dal PSC.</li> </ul>
<i>Domanda di mobilità e ripartizione modale</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La mobilità ciclo-pedonale svolge già oggi un ruolo molto significativo per la mobilità urbana, rappresentando una quota di spostamenti del 34,9%; in particolare, la bicicletta viene attualmente già utilizzata per circa il 23,9% degli spostamenti sistematici.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il trasporto pubblico soddisfa solo il 2,5% degli spostamenti urbani.</li> <li>- In ambito urbano, la quota di utilizzo del modo privato (auto, moto/scooter) sfiora i due terzi del totale degli spostamenti sistematici, pari al 62,5% del totale</li> </ul>

		Fattori di forza / opportunità	Fattori di debolezza /rischi
Offerta di trasporto	Rete stradale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faenza risulta nel complesso ben servita dalle grandi infrastrutture territoriali, potendo vantare in un accesso diretto all'autostrada A14 tramite il casello autostradale, presente sul proprio territorio, alla breve distanza dal centro storico di soli 3,00 Km e raggiungibile percorrendo uno dei suoi assi principali, la Via Granarolo in ambito urbano, e fuori dal centro urbano dalla strada provinciale n.8 Via Naviglio</li> <li>- Gli scambi in direzione nord sono migliorati notevolmente a seguito della realizzazione da parte di R.F.I. di tre sottopassi ferroviari in sostituzione dei precedenti passaggi a livello.</li> <li>- Il sistema della viabilità tangenziale di Faenza, destinato a convogliare esternamente al centro urbano i flussi di attraversamento ed a smistare i flussi provenienti dagli assi esterni, è in grado di drenare, anche se non sempre efficacemente, gli scambi est sud e ovest.</li> <li>- Gli interventi infrastrutturali, previsti dal PGTU, volti principalmente a eliminare gli impianti semafori con intersezioni a raso al fine di rendere comunque più fluido il traffico veicolare sia sulla circonvallazione esterna sono stati completati.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il reticolo viario storico è assolutamente inadeguato a ospitare i crescenti volumi di traffico motorizzato degli ultimi decenni</li> <li>- Il sistema di circonvallazione interna, a cui resta affidata la distribuzione dei flussi diretti verso le zone centrali e le principali aree di sosta, risulta ancora disomogeneo e in alcuni punti discontinuo, rimangono da completare gli interventi previsti dal PGTU.</li> </ul>
	ZTL e limitazione degli accessi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il territorio comunale è interessato da una serie di limitazioni del traffico veicolare privato, che riguarda l'istituzione di: Zona a Traffico Limitato (Centro Storico); Zona Pedonale (Centro Storico); Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (Centro Storico e zone limitrofe alle mura); Piano Sosta (Centro Storico); Zone 30 (Centro Storico e aree residenziali)</li> <li>- Una stima prudente consente di quantificare in almeno 50 il numero delle automobili che ogni giorno non sono entrate in città ma sono rimaste parcheggiate nel in piazzale Pancrazi usufruendo della navetta gratuita</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La disciplina di accesso al centro storico ed alla ZTL per le esigenze di carico e scarico delle merci si limita ad una ricognizione delle esigenze, consentendone di fatto l'accesso a chiunque, ad eccezione dell'Area Pedonale, che beneficia di una tutela più concreta.</li> <li>- L'elevata concentrazione di residenti all'interno della ZTL, con la attuale regolamentazione, comporta il rilascio di un numero elevato di autorizzazioni al transito e sosta, che limita di fatto l'efficacia dei provvedimenti di limitazione, in particolare durante le ore serali e notturne.</li> <li>- Il controllo degli accessi alla ZTL non si avvale di strumentazioni automatiche.</li> <li>- La conformazione del centro abitato, la dislocazione dei principali servizi pubblici (ospedale, stazione ferroviaria, uffici pubblici) nonché la presenza di assi stradali di attraversamento sovracomunali, comportano una limitazione dell'efficacia dei provvedimenti di limitazione della circolazione (con riferimento alle limitazioni di cui al PAIR), per cui si registra un flusso costante e significativo di veicoli lungo i principali assi stradali.</li> </ul>
	Mobilità ciclistica e pedonale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faenza offre numerose opportunità a chi utilizza la bicicletta: una dimensione urbana ideale, un ambiente naturale, un panorama architettonico e una rete estesa di piste ciclabili.</li> <li>- Il Piano della Sosta ha incrementato i parcheggi scambiatori che consentono il collegamento parcheggio/centro storico attraverso l'uso di biciclette</li> <li>- Faenza presenta oggi un sistema di percorsi ciclabili articolato di circa 49 km, che interessa la zona a contorno del centro e le principali radiali verso i quartieri residenziali nel forese.</li> <li>- L'Amministrazione sta proseguendo con i progetti di riqualificazione di numerosi assi stradali che prevedono la protezione della mobilità ciclo-pedonale con percorsi dedicati alla bicicletta e con interventi di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali</li> <li>- E' attivo un sistema di bike sharing "centro in bici", con 106 postazioni in punti nevralgici quali stazione, parcheggi scambiatori, in cui le biciclette sono messe a disposizione degli utenti iscritti al servizio.</li> <li>- E' attivo il Progetto PiediBUS, con la collaborazione di genitori, nonni e accompagnatori volontari, in quattro istituti comprensivi faentini e sono oltre 270 i bambini che ogni giorno vengono accompagnati a scuola</li> <li>- Nel 2010 è stata istituita la prima zona pedonale che interessa la zona più centrale della città (Piazza del Popolo, Piazza della Libertà, tratto di corso Mazzini, tratto di corso Saffi)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attualmente la rete di piste ciclabili è costituita per quasi il 93% da percorsi ciclabili promiscui a percorsi pedonali, mentre solo il 2,4% è dato da percorsi in sede propria o in corsia riservata. L'Amministrazione Comunale, nel corso degli anni, ha pianificato la mobilità con diversi interventi sulla viabilità e sul traffico finalizzati a realizzare una città sempre più a misura di bicicletta e di pedone.</li> <li>- Molti percorsi ciclo-pedonali presentano caratteri di discontinuità e determinano pertanto la necessità di intervenire per la messa in sicurezza, spesso con interventi solo puntuali, per la risoluzione di attraversamenti o per risolvere una discontinuità.</li> </ul>
	Logistica merci	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il Comune di Faenza, con finanziamenti ottenuti dalla Regione Emilia-Romagna per la logistica delle merci, ha realizzato una proposta operativa di futuri interventi nel campo della logistica delle merci in area urbana e la progettazione esecutiva per l'attivazione di una apposita cabina di regia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il Comune di Faenza non è ancora dotato di un proprio piano di interventi in tema di logistica delle merci in ambito urbano</li> </ul>

		Fattori di forza / opportunità	Fattori di debolezza /rischi
Infomobilità e servizi Smart		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il Comune di Faenza, ha presentato una manifestazione di interesse per la partecipazione al programma di finanziamento del Piano Nazionale delle Infrastrutture di Ricarica Elettrica, prevedendo l'installazione di 11 impianti (tra pubblici e privati) per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.</li> <li>- Per il pagamento della sosta sono disponibili diverse modalità: parchimetro, autoparchimetro, tessera prepagata, app per samrtphone.</li> <li>- Sito web informativo del gestore della sosta (MOVS) con servizi online per gli abbonati e i pagamenti delle sanzioni.</li> </ul>	
	Sosta e parcheggi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faenza è dotata di un Piano della Sosta che individua la zona soggetta a pagamento e le tariffe da applicare, con l'obiettivo da un lato di favorire la sosta breve e dei residenti indirizzando la sosta lunga all'esterno delle zone a pagamento, dall'altro di disincentivare l'uso dell'auto stimolando una mobilità alternativa indirizzata soprattutto verso l'utilizzo della bicicletta all'interno del centro storico, nonché una maggiore tutela degli utenti più deboli</li> <li>- La disciplina combinata della sosta a pagamento e dell'accesso alla ZTL consente di garantire, durante l'orario di vigenza della sosta a pagamento, una buona disponibilità di spazi di sosta nelle aree più centrali, con riflessi diretti sulla circolazione finalizzata alla ricerca di parcheggio.</li> <li>- L'area centrale (piazza Martiri al di fuori delle ore di mercato ambulante, ex Salesiani, parcheggio via Cavour) presenta ancora una apprezzabile capacità di sosta disponibile;</li> <li>- La segnaletica verticale costituita da pannelli a messaggio variabile facilita la ricerca di posti auto disponibili evitando la concentrazione di traffico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si segnalano criticità puntuali in merito alla sosta lungo i principali assi di penetrazione urbana (i corsi principali) in relazione alla presenza diffusa di attività commerciali.</li> <li>- L'offerta di sosta su strada, in particolare in centro storico, comporta una monopolizzazione da parte delle auto dei ristretti spazi pubblici disponibili, e pregiudicano la realizzazione di percorsi ciclabili strutturati e sicuri.</li> <li>- La politica di tariffazione della sosta presenta ancora margini di manovra; è ancora moderato il disincentivo alla sosta delle auto lungo le strade per lunghi periodi ovvero per ridurre gli spazi di sosta su strada a favore della mobilità ciclabile e pedonale.</li> <li>- Il sistema della sosta presenta ancora criticità e congestioni nelle aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto.</li> </ul>
Trasporto Pubblico e Intermodalità	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'attivazione della navetta -elettrica e gratuita- che collega il parcheggio scambiatore con il centro ha rappresentato un servizio accolto con grande favore dalla cittadinanza: nel corso del 2015 è stato utilizzato da oltre 45.800 passeggeri.</li> <li>- In occasione di particolari manifestazioni con particolare afflusso in centro il servizio di navetta elettrica viene svolto anche in giornate festive, compatibilmente con le risorse disponibili.</li> <li>- La linea 1 e la linea 2, nonostante le scarse risorse disponibili, riescono comunque a fornire un servizio di base soddisfacente, soprattutto su alcuni importanti centri di attrazione (Piazza del Popolo, Ospedale, Stazione FF.SS., zona artigianale e di servizi di via Granarolo, Cimitero dell'Osservanza, polo di servizio e zona artigianale via Zaccagnini/via Risorgimento)</li> <li>- Sono attive 17 linee specializzate scolastiche (scuolabus), che collegano con un servizio sostanzialmente domiciliare gli alunni delle zone del forese con le scuole primarie e medie del tessuto urbano, con un numero di utenti che si attesta annualmente in circa 300 alunni.</li> <li>- Faenza è un importante nodo ferroviario, punto terminale delle linee ferroviarie Faenza - Ravenna e Faenza - Firenze, oltre che stazione passante della linea che partendo da Milano-Bologna collega il sud (Bari-Lecce) lungo la direttrice adriatica per Ancona-Pescara.</li> <li>- La stazione ferroviaria di Faenza si caratterizza anche come importante nodo di interscambio ferro-gomma di un numero importante di linee di trasporto pubblico urbano ed extraurbano.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il servizio di trasporto pubblico urbano di Faenza è limitato ai giorni feriali</li> <li>- Le tre linee suburbane sono dedicate ad utenza prevalentemente studentesca e svolgono il proprio servizio solo nel periodo scolastico</li> <li>- La navetta elettrica è gratuita e si sovrappone con la linea 1 in vari punti cruciali del servizio.</li> <li>- Limitato numero di fermate riqualificate.</li> <li>- Le linee hanno frequenze basse e poco appetibili, ma con le risorse attuali non è possibile potenziarle.</li> <li>- La linea 1, oltre alla sovrapposizione con il Green-Go-Bus, presenta alcune criticità che incidono soprattutto sulla velocità commerciale della stessa (percorso tortuoso e con limitazioni dimensionali per i mezzi in centro, eccessiva ampiezza di percorsi circolari in prossimità dei capolinea, transito "non produttivo" e "costoso" in termini di tempo e km in viale Ceramiche e via Mura Mittarelli per "aggirare" la zona pedonale).</li> <li>- Le linee del forese devono essere meglio integrate con il servizio extraurbano.</li> <li>- Il sistema tariffario in essere e le dotazioni tecnologiche attualmente in uso permettono di effettuare il monitoraggio del numero di passeggeri del TPL, ma solo stime indicative sul livello di utilizzo dei servizi.</li> <li>- Parco mezzi da rinnovare, dando priorità a piccole dimensioni, trazione elettrica e/o metano e/o ibrida, oltre a ottenere il 100% dell'accessibilità dei disabili.</li> <li>- Dai dati disponibili (passeggeri saliti e discesi) il numero di viaggiatori che è transitano giornalmente dalla stazione di Faenza ha avuto negli ultimi anni un andamento variabile, con un'evidente stagionalità, dovuta principalmente al calo fisiologico durante le vacanze estive scolastiche, che tuttavia è risultata in anni recenti meno accentuata, per un probabile incremento dell'utilizzo del treno da parte di fasce di utenza non scolastica.</li> </ul>	



**Tab. 3.1.2 - Quadro riassuntivo dei fattori di forza (S) di debolezza (W), delle opportunità (O) e dei rischi (T) delle matrici ambientali**

	<b>Fattori di forza / opportunità</b>	<b>Fattori di debolezza /rischi</b>
<b>Qualità dell'aria</b>	<p>La Città di Faenza è dotata di una centralina di monitoraggio della qualità dell'aria presso il Parco Bertozzi e negli ultimi anni non ha evidenziato superamenti dei limiti normativi</p> <p>L'analisi dell'andamento pluriennale (2005-2013) evidenzia che le situazioni di superamento del valore limite annuale in Emilia-Romagna sono in progressiva diminuzione</p> <p>È stato approvato il PAIR che prevede numerose misure per il miglioramento della qualità dell'aria</p>	<p>A livello regionale, i valori limite (annuale e giornaliero) per il PM10 sono stati sistematicamente superati nelle zone di pianura e nell'agglomerato di Bologna, fin dalla loro entrata in vigore nel 2005;</p>
<b>Cambiamenti climatici</b>	<p>La città di Faenza ha aderito al Patto dei Sindaci (attraverso l'Unione dei Comuni della Romagna) e ha approvato il PAES nel 2015 fissando, come obiettivo al 2020, la riduzione delle emissioni climalteranti del 20% rispetto a quelle dell'anno base (2005). Al 2012 le emissioni climalteranti risultavano ridotte del 6% con una previsione di ulteriore calo del 15,7% al 2020 per effetto delle azioni e/o delle condizioni già poste in essere (scenario BAU).</p> <p>La regione ha approvato il PER 2017 – 2030. Uno dei principali settori di intervento è quello dei trasporti per il quale si prevede un deciso cambio di rotta verso l'utilizzo di sistemi di trasporto pubblici e privati più sostenibili. Sotto tale aspetto Faenza si contraddistingue per l'elevata quota di veicoli a metano, 11,2% del totale rispetto alla media nazionale ferma al 2,1% e la quota modale degli spostamenti ciclo-pedonali pari al 34,9% (di cui il 23,9% solo ciclabili)</p>	<p>Il settore maggiormente emissivo nel comune di Faenza è quello del trasporto privato (37% del totale) con una preponderante componente legata all'utilizzo del gasolio (che è responsabile globalmente del 25% delle emissioni). Le emissioni climalteranti nell'Unione, nel settore trasporti, al 2012, sono cresciute del 9% e nello scenario BAU è ipotizzabile al 2020 una riduzione del 5,2% ben lontana dall'obiettivo del 20% fissato dal PAES, corrispondente ad un decremento di CO2eq pari a 24.694 ton. Il trasporto pubblico soddisfa solo il 2,5% degli spostamenti urbani.</p> <p>In ambito urbano, la quota di utilizzo del modo privato (auto, moto/scooter) sfiora i due terzi del totale degli spostamenti sistematici, pari al 62,5% del totale</p>
<b>Rumore</b>	<p>E' stata redatta la classificazione acustica</p>	<p>Dalla classificazione acustica emergono criticità locali per il salto di classe in particolari per le I classi. Inoltre sono presenti aree residenziali in adiacenza a importanti infrastrutture di trasporto</p> <p>Faenza non rientra tra i comuni che devono redigere la mappa acustica strategica</p> <p>Il territorio comunale è attraversato da autostrada e ferrovia</p>
<b>sicurezza salute ambiente urbano</b>	<p>Gli indici di mortalità e di lesività degli incidenti sul territorio comunale sono in linea con quelli nazionali e regionali e di poco inferiori a quelli provinciali.</p> <p>Il Comune di Faenza svolge, ogni anno, un intenso lavoro di educazione e formazione sui temi della sicurezza stradale attraverso l'azione della Polizia Municipale nelle scuole di ogni ordine e grado: materne, primarie, secondarie di primo e secondo grado</p> <p>Per garantire una maggiore sicurezza della circolazione stradale è stata istituita la Zona 30 su tutta l'area interna alle mura storiche, inoltre nei tratti dove non è possibile garantire la creazione di un percorso pedonale riservato, è stata adottata una segnaletica appropriata a tutela dei pedoni che richiede una ulteriore particolare prudenza.</p> <p>Negli ultimi anni la maggior parte delle risorse economiche da parte dell'Amministrazione comunale sono state volte a migliorare la sicurezza stradale con la realizzazione di rotonde a raso a sostituzione degli impianti semafori con il raggiungimento di mortalità zero in questi punti critici/neri della rete viaria</p> <p>Nel triennio 2009-2011 si registra un coinvolgimento dell'utenza vulnerabile e delle conseguenze riportate in live miglioramento e un trend costantemente decrescente.</p> <p>Dalla classificazione acustica emergono criticità locali per il salto di classe in particolari per le I classi. Inoltre sono presenti aree residenziali in adiacenza a importanti infrastrutture di trasporto</p> <p>La Città di Faenza è dotata di una centralina di monitoraggio della qualità dell'aria presso il Parco Bertozzi e negli ultimi anni non ha evidenziato superamenti dei limiti normativi</p> <p>L'analisi dell'andamento pluriennale (2005-2013) evidenzia che le situazioni di superamento del valore limite annuale in Emilia-Romagna sono in progressiva diminuzione</p>	<p>Il Comune ha numeri di incidentalità, feriti e morti, per numero di abitanti, superiori ai valori medi nazionale, regionale e provinciale, eccezion fatta per l'indicatore relativo ai morti per cui si registra un valore inferiore al corrispondente indice provinciale</p> <p>Nel triennio 2009-2011 il numero degli incidenti e dei decessi è rimasto costante; i feriti, invece, sono aumentati soprattutto nell'ultimo anno di circa il 5% rispetto al 2009; nello stesso periodo sono aumentati anche l'indice di mortalità e di lesività degli incidenti.</p> <p>Nel triennio 2009-2011 si rileva il coinvolgimento di utenza vulnerabile in circa il 38% delle situazioni; sul totale delle vittime gli utenti vulnerabili feriti rappresentano circa il 40% del totale, mentre gli utenti vulnerabili morti circa il 33% del totale.</p> <p>Dalla classificazione acustica emergono criticità locali per il salto di classe in particolari per le I classi. Inoltre sono presenti aree residenziali in adiacenza a importanti infrastrutture di trasporto</p>

#### 4 IL PUMS

Con nota, acquisita al P.G. della Regione Emilia-Romagna PG/2018/0040154 del 22/01/2018, il Comune di Faenza ha avviato la consultazione preliminare, d'intesa con il Servizio VIPSA della RER, sul Rapporto ambientale preliminare, ai fini della procedura di VAS, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ai sensi D.Lgs. 152/06, convocando un incontro il giorno 9/02/2018, presso gli uffici comunali, per l'esame del documento e per la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale (art. 13, comma 1, D.Lgs. 152/06).

La Regione, con Atto del Dirigente determinazione Num. 5758 del 23/04/2018, esprime le considerazioni e raccomandazioni per il prosieguo del processo di valutazione e formazione del PUMS e nella fattispecie per la redazione del rapporto ambientale, riportate nella tabella seguente. In tale tabella sono inoltre riportate le modalità di recepimento di tali considerazioni:

Raccomandazioni	Recepimento
1) la valutazione ambientale del PUMS deve essere, prioritariamente, attinente ai sistemi funzionali e alle componenti ambientali interessate dal Piano quali la sostenibilità ambientale (riduzione delle emissioni, qualità dell'aria, rumore, consumo di suolo, adattamento ai cambiamenti climatici, biodiversità e servizi ecosistemici), la sicurezza della mobilità stradale (riduzione del tasso di incidentalità e azzeramento degli incidenti mortali -rischio "0"-, la tutela delle utenze deboli, la riduzione dei costi sociali), sostenibilità socio-economica (inclusione sociale, soddisfazione della cittadinanza, ecc.), garantire l'accessibilità;	Le valutazioni sono state riferite agli aspetti pertinenti al piano. Per alcuni aspetti, non modellabili o valutabili con indicatori ex-ante, le valutazioni sono di carattere qualitativo
2) il quadro di riferimento, relativo al settore mobilità e trasporto, del PUMS deve costituire aggiornamento del Quadro Conoscitivo per gli altri piani comunali;	Se ne prende atto
3) in merito alla coerenza con il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR), deve essere assunto un modello di previsione per la stima degli effetti, delle azioni pertinenti del piano, sulla qualità dell'aria (PM10 e NOX), al fine di verificare che l'attuazione del Piano non comporti il peggioramento della qualità dell'aria, ai sensi dell'art. 8, comma 1, e art. 20, comma 2 delle Norme Tecniche di Attuazione della proposta di Piano Aria Integrato Regionale, adottato con DGR 1180/2014). Le norme citate dispongono che "La valutazione ambientale strategica dei piani e programmi, generali e di settore operanti nella Regione Emilia-Romagna di cui al Titolo II, della Parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006 non può concludersi con esito positivo se le misure contenute in tali piani o programmi determinino un peggioramento della qualità dell'aria". Si riporta, al riguardo, stralcio della circolare esplicativa PG n. 448295/2014 nella quale si precisa che "La qualità dell'aria si intende "peggiolata" quando si stima un incremento, nell'area considerata, delle concentrazioni degli inquinanti valutati, eventualmente anche attraverso modellistica, rispetto: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>agli scenari tendenziali, in caso di nuovo piano o programma; per la definizione degli scenari tendenziali è opportuno considerare come scenari di riferimento quelli utilizzati all'interno del PAIR;</i></li> <li>▪ <i>agli scenari tendenziali previsti dal piano o programma da variare, tenendo conto inoltre delle modifiche intervenute nel territorio in esame, in caso di variante;</i></li> <li>▪ <i>e in mancanza di scenari, ai valori relativi all'ultimo anno disponibile, pubblicati sul sito di ARPA";</i></li> </ul>	Il modello utilizzato per la costruzione del piano fornisce stime di emissioni di NOx e PM. In ogni caso è stato costruito uno scenario PAIR di confronto, con tutte le azioni che il PAIR prevede per i PUMS e per la mobilità.
4) nel Rapporto ambientale dovranno essere individuate ed analizzate le politiche-azioni alternative che andranno a comporre il piano, compresa l'alternativa "zero" (scenario di riferimento) sulla base di differenti possibili azioni da intraprendere per perseguire gli obiettivi del PUMS; si ritiene che tale analisi debba tener conto, per la qualità dell'aria, degli scenari di riferimento del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR);	Sono stati analizzati lo scenario di riferimento, quello di piano e 2 scenari esplorativi: PAIR e PUMS senza interventi sul TPL

Raccomandazioni	Recepimento
5) la valutazione ambientale del PUMS deve costituire aggiornamento, relativamente al tema della mobilità, della valutazione ambientale del piano comunale, e prioritariamente, attinente alle componenti ambientali interessate dal Piano quali la qualità dell'aria e il rumore;	Se ne prende atto
6) dovranno essere considerate le misure ritenute necessarie per l'applicazione del principio di non aggravio delle emissioni, che è adottato nel PAIR 2020 in modo trasversale, con la finalità di assicurare che per tutti i nuovi interventi che possano comportare emissioni significative sulle aree critiche (nelle zone rosse, arancioni e gialle riportate in allegato 2-A del PAIR 2020) queste siano ridotte al minimo. Il tutto con una valutazione che dia conto dei significativi effetti sull'ambiente del PUMS, se le misure in essi contenute determinino un peggioramento della qualità dell'aria e indichi le eventuali misure aggiuntive idonee a compensare e/o mitigare l'effetto delle emissioni introdotte. Il mancato recepimento degli indirizzi e delle direttive previste dal PAIR 2020 per i piani e i programmi, sarà evidenziato nel parere motivato di valutazione ambientale;	Non sono necessarie misure mitigative, in quanto le azioni non comportano aggravio di emissioni
7) relativamente al tema "qualità dell'aria" oltre ai già previsti indicatori di emissioni di NOx e PM10, si evidenzia l'opportunità di prendere in considerazione anche il PM2,5 quale ulteriore indicatore di inquinamento da traffico e indicato nel PAIR tra i parametri più critici. In riferimento all'indicatore relativo alle immissioni, oltre al numero di superamenti, si dovrà considerare anche la concentrazione media annua degli stessi inquinanti al fine di ottenere un quadro più esaustivo di valutazione della componente ambientale;	Il modello utilizzato per la costruzione del piano fornisce stime di emissioni di NOx e PM. Il PM2,5 è stato inserito negli indicatori di monitoraggio, così come le medie.
8) relativamente al tema "inquinamento acustico", si invita a porre particolare attenzione ai siti individuati come punti di interscambio modale e alla viabilità ad essi associati, al fine di garantire un non peggioramento dello stato attuale di tali aree.	Nel paragrafo dell'inquinamento acustico è stato fatto un approfondimento sull'hub intermodale
9) relativamente al sistema acustico si sottolinea che, in ottemperanza all'art.7 della Legge quadro sull'inquinamento acustico 447/95, il Comune di Faenza deve provvedere alla approvazione della Mappatura acustica e del conseguente Piano di risanamento acustico Comunale;	Se ne prende atto
10) relativamente al tema della valutazione/comparazione delle alternative, si dovrebbe da un lato stimare come evolverebbe il sistema della mobilità (scenario di riferimento) in assenza del PUMS e dall'altro, posto che il piano è il prodotto della combinazione di una serie di politiche-azioni diverse con effetti sul sistema della mobilità differenti, compresi i costi e i benefici, il Rapporto Ambientale dovrebbe conseguentemente provare a stimare-valutare i costi-benefici al fine di fornire indicatori sintetici in grado di descrivere efficacia ed efficienza delle politiche-azioni considerate, in relazione ai differenti indicatori di risultato e in funzione del quadro degli obiettivi. Questo fornirebbe anche un possibile criterio di definizione delle priorità in fase di attuazione, in funzione dell'efficienza degli investimenti effettuati. In tal modo, nella scelta delle politiche-azioni da realizzare, potrebbero essere privilegiate, almeno in prima approssimazione, quelle con rapporti benefici/costi più elevati;	Sono stati analizzati lo scenario di riferimento, quello di piano e 2 scenari esplorativi: PAIR e PUMS senza interventi sul TPL. Per tali scenari sono anche state calcolate le externalità relativamente agli inquinanti
11) in merito alla valutazione degli effetti ambientali del piano si ritiene che già in tale fase sia utile individuare gli indicatori per il monitoraggio della loro efficacia rispetto al raggiungimento degli obiettivi posti dal piano, rispetto ad un arco temporale definito;	Recepito nel piano di monitoraggio
12) a tal proposito sarà necessario che nel Rapporto Ambientale e nel monitoraggio siano considerati con la medesima enfasi sia gli effetti delle politiche-azioni trasportistiche e infrastrutturali che quelle legate/afferenti alla sicurezza e alla riduzione dell'incidentalità, al fine di evitare che nel PUMS venga posta maggiore attenzione sulle prime piuttosto che sulle seconde;	si rimanda al paragrafo sulla mobilità e trasporti, al piano di monitoraggio e alla relazione del PUMS
13) si ritiene, inoltre, debba essere verificata la coerenza interna del Piano, cioè la coerenza tra le politiche-azioni del Piano e gli obiettivi da questo assunti;	vedasi capitolo sulle coerenze
14) dovranno essere individuate le eventuali misure di mitigazione e compensazione per bilanciare eventuali effetti negativi ambientali attesi dall'attuazione del Piano;	Non si sono evidenziati effetti negativi

Raccomandazioni	Recepimento
15) per la scelta degli indicatori dovranno essere considerati sia indicatori di contesto (ambientale, territoriale, sociale) che indicatori di processo o prestazionali (efficacia dell'attuazione del piano anche nel raggiungimento degli obiettivi prefissati); si ritiene altresì debbano essere utilizzati, prioritariamente, i dati esistenti e più aggiornati; a tal fine sarà necessario verificare, presso le Pubbliche amministrazioni, la disponibilità di tali informazioni;	Vedasi piano di monitoraggio
16) nel piano di monitoraggio, oltre agli indicatori di contesto e di processo, andranno indicate le risorse economiche previste per l'attuazione del monitoraggio, nonché i tempi delle verifiche del piano, ovvero dovrà essere presentato un sistema di governance del monitoraggio; sistema di governance del monitoraggio che dovrà considerare i seguenti aspetti: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ identificazione dei soggetti coinvolti e delle specifiche responsabilità nelle diverse fasi di attività previste per il monitoraggio (acquisizione dei dati, elaborazione degli indicatori, verifica del raggiungimento degli obiettivi, ecc.);</li> <li>▪ indicazioni delle procedure e delle regole attraverso cui gli esiti del monitoraggio saranno funzionali all'eventuale revisione del Piano;</li> <li>▪ definizione delle modalità di partecipazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico, in continuità con il processo partecipativo attivato nella fase di elaborazione dell'aggiornamento del Piano;</li> <li>▪ redazione di report di monitoraggio e definizione della relativa periodicità di aggiornamento;</li> <li>▪ identificazione delle risorse necessarie per la realizzazione e la gestione delle attività di monitoraggio;</li> </ul>	Vedasi piano di monitoraggio
17) particolare cura dovrà essere posta nella redazione della Sintesi non tecnica, nella quale dovranno essere evidenziate, in linguaggio accessibile, le motivazioni delle scelte contenute nel PUMS, alla luce delle alternative considerate, nonché siano elencati gli impatti attesi sia sull'ambiente, sia sulla salute, dalla realizzazione del piano con l'indicazione delle eventuali misure di mitigazione e compensazione previste;	È stata redatta la Sintesi Non Tecnica
18) infine, qualora vi fossero politiche-azioni del PUMS che potrebbero avere degli effetti sulla Rete Natura 2000 dovrà essere redatto lo Studio d'incidenza ambientale;	Vedasi allegato RA

#### 4.1 Obiettivi e politiche-azioni

Il Comune di Faenza ha avviato un percorso per dotarsi di uno strumento di pianificazione nel settore della Mobilità sostenibile.

Dal punto di vista metodologico, gli elementi che caratterizzano il PUMS sono individuati in un approccio partecipativo che coinvolge la comunità locale, in un approccio integrato di pianificazione che tiene conto delle politiche di settori diversi, in una valutazione estensiva di efficacia e sostenibilità, che tiene conto di fattori tecnici, ma anche di costi economici, sociali ed ambientali.

Le strategie del PUMS devono quindi interpretare la necessità di un cambio di passo, in cui le scelte in ambiti e settori diversificati devono essere coerenti con obiettivi in materia di mobilità.

Le strategie proposte per la redazione del Piano sono le seguenti:

##### 1. Rinnovo/potenziamento del parco autobus a basso impatto ambientale

Nell'ambito degli indirizzi generali che il Comune di Faenza può proporre all'Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico locale, si intende chiedere di inserire, all'interno del disciplinare della prossima gara per l'affidamento del trasporto pubblico del bacino di

Ravenna, alcuni vincoli o indicatori premianti per qualificare in tempi definiti e programmati il parco mezzi del servizio pubblico.

In particolare, si intende incentivare la messa in servizio di mezzi a metano, a trazione elettrica o ibrida e di piccole/medie dimensioni, laddove possibile.

Alcune proposte di obiettivi sfidanti e innovativi per il TPL di Faenza:

- ampliare il servizio di navetta elettrica, valutando anche l'introduzione di una tariffa minima (o per l'uso del parcheggio scambiatore o solo per bus)
- aumentare le frequenze delle linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità o gli scambi (tre linee urbane brevi, anziché due con percorsi tortuosi e lunghi)
- qualificare maggiormente le fermate (sicurezza e accesso utenti), anche con display indicatori degli orari di arrivo e ritardi dei bus
- attivare applicativi per smartphone per georeferenziazione bus e orari
- immettere in servizio di linea solo mezzi elettrici (laddove tecnicamente e operativamente possibile), a metano o ibridi
- attivare nuove politiche tariffarie incentivanti

2. Miglioramento dell'attrattività del TPL anche attraverso il miglioramento della fluidificazione del traffico e della velocità commerciale

Il servizio di trasporto pubblico urbano di Faenza risulta poco utilizzato dalle giovani generazioni. Rispetto ad altre realtà delle medesime dimensioni demografiche, anche limitrofe, a Faenza è limitatissima l'abitudine ad utilizzare gli autobus in percorso urbano da parte degli studenti, sia per il tempo libero, sia per i percorsi casa-scuola-casa.

Pertanto, uno degli obiettivi sfidanti, sarà quello di avvicinare i giovani all'utilizzo del mezzo pubblico, mediante progetti di comunicazione e promozione appositamente dedicati, in accordo con le scuole e con organizzazioni rappresentative delle famiglie.

Dal punto di vista infrastrutturale, si intende anche realizzare uno studio, basato sui percorsi delle linee urbane, per l'individuazione di interventi fattibili per la realizzazione di corsie preferenziali e/o priorità di transito ai semafori.

Progetto "Tram-Treno": studio di fattibilità tecnico-economica di un intervento di riqualificazione della linea Ravenna - Firenze, nel tratto faentino, che sfrutti gli ampi spazi di sotto-utilizzo della linea attuale, creando un sistema di fermate automatizzate, interconnesse con parcheggi e viabilità. Andrebbe accompagnato da interventi di forte disincentivazione dell'utilizzo del mezzo privato in ingresso a Faenza (dalla pianura) e/o lungo le arterie provinciali e comunali da parte dei non residenti (soprattutto lungo le strade collinari).

3. Potenziamento dello spostamento in bici, delle piste ciclo-pedonali in ambito urbano, degli appositi servizi di deposito e noleggio bici

Il progetto relativo agli interventi di viabilità ciclo-pedonale è finalizzato ai seguenti obiettivi:

- individuazione dei principali assi di traffico ciclabile;
- "censimento" di quanto già realizzato e coerente con gli obiettivi del PUMS;

- realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili in centro storico, anche a scapito della sosta dei veicoli a bordo strada;
- realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili protetti in area urbana ed in area extraurbana;
- messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici;
- estensione della diffusione del piedibus;
- ampliamento del servizio di bici pubbliche;
- identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarità tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata;
- eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta.

4. Riqualficazione delle fermate del TPL anche nei punti di interscambio modale ferro-gomma-bici per consentire il superamento delle barriere architettoniche e migliorarne l'accessibilità

Parallelamente alla riprogettazione delle linee urbane e della riqualficazione dei mezzi in servizio, si intende attivare una serie di interventi per migliorare lo standard di accessibilità e sicurezza delle fermate del trasporto pubblico:

- censimento delle fermate urbane ed extraurbane (in coordinamento con l'Agenzia per la Mobilità e il trasporto pubblico locale);
- individuazione delle fermate che necessitano di interventi di riqualficazione;
- definizione dei criteri di priorità per l'attuazione delle opere di riqualficazione;
- riqualficazione e allineamento agli standard e criteri predefiniti delle fermate urbane;
- collaborazione con la Provincia e l'Agenzia per la riqualficazione delle fermate extraurbane;
- individuazione di punti di raccolta riqualficati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse.

5. Facilitare l'intermodalità articolata sulle stazioni ferroviarie ad integrazione e complementarità delle altre forme di spostamento (TPL, bike sharing, Mi muovo in bici, car sharing, car pooling, parcheggi di interscambio, ciclabilità)

Realizzazione di uno studio intersettoriale e di confronto con altri soggetti pubblici operanti nel campo della mobilità pubblica (Ferrovie, Provincia, Regione, Agenzia) per l'individuazione dei punti di interscambio intermodale da attivare o riqualficare a Faenza.

Riqualficazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi), entro il 2018.

Definizione della tempistica e della prospettiva di una più ampia e qualificata autostazione presso la stazione di Faenza. L'intervento, inserito all'interno di una strategia di rigenerazione urbana - oggetto di un protocollo di intesa con la Regione Emilia-Romagna - e di ricucitura della zona a nord della ferrovia con il centro storico, prevede il riuso dell'area ferroviaria dello scalo merci ora scarsamente utilizzata e in corso di dismissione, per effettuare lo spostamento della principale fermata cittadina degli autobus vicino alla stazione dei treni, con la realizzazione di 7 fermate coperte e altrettante aree di sosta per i bus, il raddoppio dei posti bici e auto attuali, un edificio di servizio con biglietteria, una sala d'aspetto, bagni, uffici per il personale e una lunga pensilina in continuità con la stazione ferroviaria. Nel progetto è previsto anche un riordino degli spazi del piazzale antistante la stazione ferroviaria, che comprende il ridisegno e la realizzazione di percorsi ciclabili e dei parcheggi per le biciclette, la ridefinizione delle aree pedonali, dell'area taxi e della rotonda carrabile con corsia di fermata per autobus urbani e spazi di parcheggio a sosta breve. Gli stralci successivi previsti nella strategia generale comprendono il riuso della fascia a nord per la realizzazione di un nuovo ingresso nord alla stazione ferroviaria passante (con l'allungamento del sottopasso di accesso ai binari), una piazzetta pubblica, parcheggi per bici e un parcheggio per almeno 100 auto.

6. Controllo dell'accesso e della sosta nell'area urbana, finalizzato a ridurre la dipendenza dell'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e per l'accesso in centro.

Le politiche di pianificazione e gestione della sosta a pagamento, nonché degli accessi alla ZTL, saranno finalizzate al raggiungimento dei seguenti risultati:

- Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR;
- Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale;
- Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL) e di sosta, e quindi con potenziamento dei controlli degli accessi in ZTL, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili;
- Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, per intercettare i flussi di traffico attualmente non serviti da parcheggio scambiatore, e corrispondenti alle direzioni: Firenze => Faenza; Forlì => Faenza; Ravenna => Faenza, anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto.
- Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta;
- Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia;
- Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori
- promozione/incentivazione della diffusione di punti di ricarica per veicoli elettrici

all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo;

7. Rinnovo del parco veicolare privato attraverso l'applicazione di limitazioni alla circolazione dei veicoli privati nei centri abitati in linea col PAIR 2020 e promozione dei mezzi a basso impatto ambientale con agevolazioni ai veicoli meno inquinanti per l'accesso e la sosta nelle ZTL, Mi Muovo elettrico, e la promozione dell'eco-driving anche con il supporto dell'ITS.

Si intende inoltre:

- Promuovere incentivi nazionali, regionali e/o locali per l'acquisto di mezzi privati a metano ed elettrici.
- Attivare iniziative che premiano negli appalti per i servizi pubblici la messa in servizio di mezzi elettrici, ibridi o a metano.
- Promuovere la sostituzione di mezzi di "vecchia generazione" per la mobilità a noleggio o i taxi e per la logistica merci in area urbana, affinché gli operatori siano incentivati ad adeguare almeno il 50% del parco veicolare, acquistando mezzi elettrici, ibridi o a metano.
- Attivare azioni per la promozione e la diffusione della mobilità elettrica

8. Sviluppo della infomobilità, dell'ITS e delle apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza, attraverso:

- Riqualificazione delle principali fermate autobus di Faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità.
- Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.
- Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico.
- Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi). Inoltre, tale sito potrà anche fornire informazioni sul raggiungimento dei principali obiettivi perseguiti dal PUMS.

9. Sicurezza stradale.

In coerenza con gli obiettivi del redigendo Piano della Sicurezza Stradale Urbana, si intende proseguire con interventi, prioritariamente ed urgentemente, a protezione dell'utenza vulnerabile, soprattutto ciclopedonale e pedonale, troppo spesso coinvolta negli incidenti con conseguenze lesive, pur senza trascurare tutte le altre componenti veicolari e di mobilità e le azioni di formazione e sensibilizzazione dei cittadini.

Rientrano in questo ambito gli interventi finalizzati a:

- Qualificare lo spazio pubblico orientando le proprie scelte secondo la visione "Zero Rischio", ovvero di azzeramento delle vittime di incidenti stradali, attraverso l'adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano, che è universalmente riconosciuta come elemento indispensabile per garantire la



compresenza in sicurezza dei vari utenti della strada;

- Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali;
- Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL) di sosta, e quindi con potenziamento dei controlli degli accessi in ZTL, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili.
- Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale (velocità, revisione dei veicoli, assicurazione obbligatoria, uso del telefono alla guida, uso delle cinture di sicurezza)
- Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri)

#### 10. Logistica delle merci urbane con promozione dei veicoli meno inquinanti

Riattivazione delle attività di concertazione con i portatori d'interessi al fine di ridefinire e aggiornare il progetto per la logistica merci, già citato nelle Linee di indirizzo e predisposto dal Comune di Faenza, tra il 2004 e il 2007.

In tal modo potrà essere riconsiderata e "rivitalizzata" la proposta operativa di futuri interventi nel campo della logistica delle merci in area urbana e attivata una apposita cabina di regia.

Oltre all'attivazione di una cabina di regia tra gli stakeholders, potranno essere attivate in particolare le "soluzioni logistiche" individuate dal progetto, accompagnandole con le necessarie iniziative amministrative:

- istituzione di un servizio di van-sharing, dedicato alle merci;
- realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico.

Di seguito si riportano in tabella gli obiettivi e le politiche-azioni del piano.

Tab. 4.1.1- Quadro riassuntivo degli obiettivi e delle politiche e azioni del piano

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Strategia-politica-azione
1.GARANTIRE A TUTTI I CITTADINI OPZIONI DI TRASPORTO CHE PERMETTANO LORO DI ACCEDERE ALLE DESTINAZIONI ED AI SERVIZI CHIAVE CONTRIBUENDO A MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO E LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO E DELLA CITTÀ IN GENERALE A BENEFICIO DEI CITTADINI, DELL'ECONOMIA E DELLA SOCIETÀ NEL SUO INSIEME	1A) Adeguamento e miglioramento del TPL	Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del TPL
		Politiche tariffarie del TPL incentivanti
		Applicazioni smartphone per posizione bus e orari
		Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi
		Riqualificazione delle fermate del TPL in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane)
		Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità
		Ampliare il servizio di navetta elettrica
		Individuazione di punti di raccolta riqualificati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse
		Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)
		Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale
	1B) Aumento della ciclabilità	Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili
		Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici
		Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche
		Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata
		Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta
		Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)
		Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette
		Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia
		Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali
		1C) Aumento della pedonalità ZTL, zone 30
	Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR	
	Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale	
	Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL) e di sosta	
	Potenziamento dei controlli degli accessi in ZTL, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili	
	Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali	
	1D) Regolamentazione della sosta	Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, per intercettare i flussi di traffico attualmente non serviti da parcheggio scambiatore, e corrispondenti alle direzioni: Firenze => Faenza; Forlì => Faenza; Ravenna => Faenza, anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto
		Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta
		Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia
		Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori,
		Promozione/incentivazione della diffusione punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo
Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro		
1E) Sviluppo infomobilità, ITS e apparecchiature tecnologiche	Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità	
	Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.	
	Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico	

Obiettivo generale	Obiettivo specifico	Strategia-politica-azione
	pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza	Applicazioni smartphone per posizione bus e orari
		Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).
	1F) Introdurre sistemi innovativi per la logistica delle merci	Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico
		Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)
		Nuovo scalo merci
		Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing)
2. MIGLIORARE LE CONDIZIONI DI SICUREZZA	2A) Migliorare sicurezza veicolare	Adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano
		Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL)
		Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale (velocità, revisione dei veicoli, assicurazione obbligatoria, uso del telefono alla guida, uso delle cinture di sicurezza)
		Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri)
	2B) Migliorare sicurezza ciclabile e pedonale	Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale
		Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali
		Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR
		Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta
		Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici
3. PROMUOVERE E MIGLIORARE LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DEL SISTEMA MOBILITA'	3A) Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici	Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale
		Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro
		Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR
		Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal pair2020.
		Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano
		Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica delle merci
		Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing)
		Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)
		Promozione mobilità elettrica
		Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori
		Promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo
	4. MIGLIORARE L'EFFICIENZA E L'ECONOMICITÀ DEI TRASPORTI DI PERSONE E MERCI	4A Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle merci
		Nuovo scalo merci
4B Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle persone		Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi
		Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)
		Attivazione di un servizio di car sharing
	Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche	
	Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).	

## 5 QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

### 5.1 Il rapporto con la pianificazione

Il presente paragrafo elenca e descrive brevemente i documenti di pianificazione identificati come rilevanti ai fini della VAS. In particolare, sono stati individuati i seguenti documenti:

- **Piano Territoriale Regionale**, approvato con del. A.L. n°276 del 3 febbraio 2010
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti, approvato con del. C.R. n°1322 del 22 dicembre 1999, attualmente la Regione ha avviato il percorso per l'elaborazione del nuovo PRIT 2025 (Delibera Assemblea legislativa regionale n. 214 del 10/07/2019 di adozione del Piano), che attualmente sta seguendo l'iter previsto dalla L.R. 30/1998 per la sua approvazione (parere motivato VAS determinazione n. 18437 del 11/10/2019).
- **Piano Aria Integrato Regionale**, approvato con delibera 115 dell'11 aprile 2017.
- **PER 2017-2030 e PTA 2017-2020** approvato con Delibera dell'Assemblea legislativa n. 111 dell'1 marzo 2017
- **Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici** approvato con Delibera di Assemblea n. 187 del 29 dicembre 2018
- **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**, approvato con delibera C.P. n°9 del 28 febbraio 2006
- **Piano Strutturale Comunale**, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 5761/17 del 22/1/2010
- **Piano di Azioni per l'Energia Sostenibile**, approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 29 in data 30/03/2015

Nella tabella 5.1.1 che segue si riporta la selezione degli obiettivi e delle politiche, azioni o misure (qualora presenti) e degli strumenti di pianificazione sopra citati, inerenti al tema della mobilità che potrebbero interferire con il PUMS e con i quali lo stesso PUMS si dovrà confrontare.

Nell'analisi di coerenza saranno selezionati unicamente gli obiettivi che interagiscono con il PUMS.

**Tab. 5.1.1- Obiettivi e politiche azioni dei piani di interesse per il PUMS**

		Obiettivi	
PTR		Riqualificazione della rete della mobilità locale e del trasporto collettivo;	
		Supporto alla diffusione di un utilizzo avanzato delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;	
		Estensione dell'organizzazione a rete dei servizi del trasporto ferroviario e aeroportuale e connessione dei due sistemi;	
		Integrazione infrastrutturale e coordinamento dei servizi dell'area logistica regionale;	
		Obiettivi	
PRIT		Garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e per le merci sulle relazioni interregionali e intraregionali	
		Assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema dei trasporti	
		Garantire un uso efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate ai servizi di mobilità pubblica e agli investimenti infrastrutturali	
		Incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata	
		Assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio	
		Assicurare pari opportunità di accesso alla mobilità per tutti, garantendo in particolare i diritti di mobilità delle fasce più deboli	
		Promuovere i possibili meccanismi partecipativi per le decisioni più rilevanti da assumere in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture	
		Contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione del livello di accessibilità che alle stesse deve essere garantito	
	Garantire l'attrattività del territorio per gli investimenti esterni e migliorare di conseguenza il contesto competitivo nel quale operano le imprese		
		Obiettivi generali	Obiettivi specifici
PAIR	MACRO AZIONI IN AMBITO URBANO MISURE DI DETTAGLIO	Promozione e ottimizzazione dell'uso del trasporto pubblico locale	Rinnovo parco autobus con sostituzione degli autobus più inquinanti con autobus a minor impatto ambientale
			Riqualificazione dell'offerta dei servizi del TPL per migliorare l'alternativa modale al veicolo privato
			Interventi per l'interscambio modale: Realizzazione di infrastrutture per il miglioramento dell'interscambio modale ferro-gomma-bici nelle stazioni/fermate del trasporto pubblico
			potenziamento car-sharing
			L'integrazione modale e tariffaria: Completamento del sistema di tariffazione integrata tariffaria ferro-gomma (Mi Nuovo), da estendere fino a diventare una "carta della mobilità regionale" (ad es. per i servizi di bike e car sharing, sosta, ricarica elettrica...)
			Sviluppo di progetti di infomobilità
			Sviluppo dell'ITS (Intelligent Transport Systems)
		Promozione della mobilità ciclabile	Incremento, completamento e riqualificazione della rete ciclo-pedonale
		Regolamentaz. distribuz. merci in ambito urbano	Promozione della mobilità ciclabile attraverso l'incremento di stalli protetti e sistemi di tracciabilità e registrazione dei mezzi
			Potenziamento bike-sharing
	Limitazione degli accessi alle zone urbane ai veicoli commerciali più inquinanti		
	Gestione del trasporto merci nell'ultimo km con veicoli a basso impatto		
	Promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci (piattaforme logistiche)		
	Promuovere accordi che prevedono l'attivazione di pedibus per gli spostamenti casa scuola		
	Promozione degli accordi aziendali o di distretto industriale per ottimizzare gli spostamenti casa lavoro dei dipendenti (Mobility manager di distretto)		
	azioni per ridurre le necessità di spostamento della popolazione: videoconferenze, telelavoro, asili aziendali		
	iniziative per diffondere il car-pooling		
	Promozione dell'estensione delle aree ZTL		
	armonizzazione delle regole di accesso e sosta nelle ZTL		
	Promozione dell'estensione delle aree pedonali		
	Promozione dell'estensione di aree 30 km/h		
	Limitazione della circolazione in area urbana per le categorie veicolari più inquinanti dal lunedì al venerdì (ampliamento categorie soggette a limitazione al 2015 e 2020)		
	Limitazione della circolazione i giovedì (1 ott-31 marzo) (ampliamento categorie soggette a limitazione al 2015 e 2020)		
	Agevolazioni accesso ZTL e parcheggi gratuiti per veicoli elettrici		
	Azioni per sopperire la domanda di mobilità privata con il trasporto pubblico (es. abbonamenti agevolati)		
	Domenica ecologica	Attivazione di provvedimenti di limitazione della circolazione una domenica al mese	
	Misure emergenziali in caso di superamenti prolungati di limiti qualità per PM10	Domenica ecologica emergenziale con limitazione per medesime categorie di veicoli	
	Mobilità sostenibile delle flotte degli enti pubblici	Progressiva conversione parco mezzi enti pubblici in flotte ecologiche	
		Dotazioni di stalli protetti per bici per dipendenti pubblici e per utenti	

		Obiettivi generali	Obiettivi specifici
PAIR	MACRO AZIONI PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE PERSONE MISURE DI DETTAGLIO	Promozione e ottimizzazione dell'utilizzo del trasporto pubblico locale	Rinnovo parco autobus con sostituzione degli autobus più inquinanti con autobus a minor impatto ambientale
			Riqualificazione dell'offerta dei servizi del TPL per migliorare l'alternativa modale al veicolo privato
			Interventi per l'interscambio modale: Realizzazione di infrastrutture per il miglioramento dell'interscambio modale ferro-gomma-bici nelle stazioni/fermate del trasporto pubblico
			potenziamento car-sharing
			L'integrazione modale e tariffaria : Completamento del sistema di tariffazione integrata tariffaria ferro-gomma (Mi Muovo), da estendere fino a diventare una "carta della mobilità regionale" (ad es. per i servizi di bike e car sharing, sosta, ricarica elettrica...)
	Promozione della mobilità ciclabile	Rinnovo parco autoveicolare: favorire veicoli a basse emissioni	Sviluppo di progetti di Infomobilità
			Sviluppo dell'ITS (Intelligent Transport Systems)
			Incremento, completamento e riqualificazione della rete ciclo-pedonale
	Politiche di Mobility Management	Utilizzo ottimale dei veicoli: Eco Driving	Promozione della mobilità ciclabile attraverso l'incremento di stalli protetti e sistemi di tracciabilità e registrazione dei mezzi
			potenziamento bike-sharing
			Promozione dell'utilizzo di veicoli elettrici (biciclette a pedalata assistita, motocicli elettrici e autovetture elettriche)
	MACRO AZIONI PER UNA GESTIONE SOSTENIBILE DELLE MERCI MISURE DI DETTAGLIO	Regolamentazione della distribuzione delle merci in ambito urbano	Potenziamento della rete pubblica con punti di ricarica per i veicoli elettrici nelle città
			Favorire il rinnovo del parco veicolare attraverso la sostituzione con veicoli a basse emissioni
			Promuovere accordi che prevedono l'attivazione di pedibus per gli spostamenti casa scuola
	MACRO AZIONI SOVRAREGIONALI MISURE DI DETTAGLIO	Razionalizzazione logistica del trasporto merci a corto raggio in aree industriali	Promozione degli accordi aziendali o di distretto industriale per ottimizzare gli spostamenti casa lavoro dei dipendenti (Mobility manager di distretto)
azioni per ridurre le necessità di spostamento della popolazione: videoconferenze, telelavoro, asili aziendali			
iniziative per diffondere il car-pooling			
MACRO AZIONI SOVRAREGIONALI MISURE DI DETTAGLIO	Spostamento modale delle merci su rotaia	Promozione della guida ecologica dei veicoli pubblici e privati	
		Limitazione degli accessi alle zone urbane ai veicoli commerciali più inquinanti	
		Gestione del trasporto merci nell'ultimo km con veicoli a basso impatto	
MACRO AZIONI SOVRAREGIONALI MISURE DI DETTAGLIO	Recepimento Direttiva Eurovignette III su pedaggi autostradali differenziati per trasporto merci	Promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci (piattaforme logistiche)	
		Promozione della sostenibilità e dell'ottimizzazione della logistica delle merci (Mobility manager di distretto industriale/artigianale)	
		Spostamento modale del trasporto merci da mezzi su gomma su treno	
MACRO AZIONI SOVRAREGIONALI MISURE DI DETTAGLIO	Revisione dei limiti di velocità dei veicoli trasporto passeggeri e merci in autostrada	Applicazione sul territorio nazionale di pedaggi autostradali differenziati in funzione della classe Euro per veicoli trasporto merci.	
		Revisione programmata e concordata dei limiti di velocità dei veicoli trasporto passeggeri e merci sia al fine di contenere il consumo di carburante, che di abbassare le emissioni specifiche, nonché diminuire l'incidentalità. Tale revisione dovrà interessare in particolare le autostrade e le grandi arterie di comunicazione urbane (tangenziali, raccordi, ecc.)	
		Misure di fluidificazione del traffico in prossimità dei caselli e degli svincoli autostradali.	

Nuovo PER 2017-2030 e PTA 2017-2020		Obiettivi	Obiettivi specifici
	-40% emissioni di gas a effetto serra, con obiettivi vincolanti per gli Stati membri per i settori non-ETS +27% rinnovabili sui consumi finali di energia, vincolante a livello europeo, ma senza target vincolanti a livello di Stati membri 27% efficienza energetica, non vincolante ma passibile di revisioni per un suo innalzamento al 30% (+47% per il Nuovo PER). Decisione del consiglio d'europa del 23-24 ottobre 2014		Riduzione dei consumi energetici del settore del 41% al 2030 e delle emissioni gas climalteranti del 58%
			Razionalizzazione energetica nei trasporti
			1. Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) che privilegino la mobilità ciclopedonale, il trasporto pubblico e l'uso di veicoli sostenibili (ad es. veicoli elettrici) soprattutto nei contesti urbani
			2. Infrastrutture urbane per il trasporto pubblico locale, in primo luogo elettrico (filobus, tram, ecc.)
			3. Infrastrutturazione per la mobilità sostenibile alternativa, anche attraverso l'autoproduzione da fonti rinnovabili (elettricità, biometano, ecc.) in particolare nel settore del trasporto pubblico i
			4. Mobilità ciclopedonale
5. Mobilità condivisa (ad es. car sharing, corporate car sharing, ride sharing, ecc.) e infomobilità			
6. Fiscalità agevolata (ad es. esenzione bollo) per alcune tipologie di veicoli (ad es. veicoli elettrici)			

la strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici	<b>Possibili misure di adattamento</b>		
	<b>Norme/Piani/Programmi/Incentivi</b>	<b>Gestione delle emergenze</b>	<b>Ricerca e sviluppo</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Limitazione alla pianificazione di nuove infrastrutture e allo sviluppo della rete di base e della grande rete e sviluppo dell'intermodalità per ridurre il consumo di suolo</li> <li>- Rafforzare le sinergie con altre pianificazioni settoriali (acqua, territorio e difesa del suolo)</li> <li>- Valutare possibili revisioni dei criteri pianificatori e/o progettuali</li> <li>- Introdurre le considerazioni sul cambiamento climatico nei processi di VIA e VAS, per fornire elementi di riferimento ad eventuali opere di adattamento</li> <li>- Rafforzare gli attuali piani di monitoraggio e analisi dei rischi derivati dal cambiamento climatico nelle diverse infrastrutture di trasporto, per individuare le criticità infrastrutturali con priorità di ripristino</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sviluppare sistemi avanzati di infomobilità</li> <li>- Incentivare l'ottimizzazione e l'organizzazione integrata in coordinamento con la Protezione Civile per la gestione delle emergenze e il monitoraggio</li> <li>- Strutturare una rete di sistemi di mobilità e percorsi alternativi per garantire i servizi in caso di emergenza</li> <li>- Ottimizzare tecniche e procedure per la gestione delle emergenze</li> <li>Informazione all'utenza in caso di emergenza attraverso i Traffic Control Centers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sviluppare metodi di valutazione dei costi socio-economici dell'adattamento al cambiamento climatico nei trasporti, con speciale attenzione ai costi legati all'interruzione di determinate linee di comunicazione, trasporto di passeggeri e merce, ecc.</li> <li>- Ridurre le incertezze nelle proiezioni climatiche future raffinando i Modelli Climatici Regionali attraverso processi di downscaling statistico</li> <li>- Potenziare la ricerca nel campo dell'ingegneria civile per individuare nuove tecnologie e tecniche di progettazione per aumentare la resistenza e durabilità delle infrastrutture di trasporto</li> </ul>
	Promuovere programmi di verifica dello stato di manutenzione nelle infrastrutture più sensibili (cfr. Scheda Territorio, frane, alluvioni e degrado dei suoli) considerare il miglioramento dei sistemi di drenaggio aeroportuali per garantire l'operabilità rivedere e allargare se necessario gli attuali perimetri di sicurezza alluvionale e avviare ulteriore restrizioni secondo nuove soglie di ammissibilità in considerazione ai mutamenti climatici futuri		
	- Diffusione della consapevolezza dei rischi (corsi di formazione e progetti per le scuole)		
	<b>INDIRIZZI STRATEGICI DI MITIGAZIONE</b>		
	<b>STRUMENTI E POLITICHE DI PIANIFICAZIONE SOSTENIBILE</b>		
	RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA' MOTORIZZATA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenziare l'integrazione tra i servizi di mobilità sostenibile (e.g. strutture di sosta per i velocipedi o servizi di car e bike sharing in prossimità delle fermate del trasporto pubblico) e parcheggi di interscambio, sia ai confini dell'area urbana, sia nei comuni dell'area metropolitana</li> <li>Promuovere il rafforzamento delle iniziative di regolamentazione locale: <ul style="list-style-type: none"> <li>- corsie preferenziali e parcheggi dedicati per veicoli a zero emissioni.</li> <li>- regolazione e tariffazione della sosta come strumento per condizionare la scelta della modalità di trasporto, soprattutto nelle aree urbane centrali.</li> </ul> </li> </ul>	
	SPOSTARE LA DOMANDA DI MOBILITA'	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sviluppare la rete ferroviaria regionale e integrarla con la rete ferroviaria trasporto merci collegando i nodi logistici</li> <li>Promuovere l'integrazione del trasporto pubblico nei progetti di riqualificazione urbana</li> <li>Limitazione della circolazione agli autobus meno efficienti e più inquinanti</li> <li>Potenziamento delle infrastrutture a elevata capacità sulla base delle previsioni di domanda, rete di linee di superficie su percorsi ad elevata richiesta e complementari ai servizi ferroviari</li> </ul>	
	EFFICIENTAMENTO DELLE RETI E MIGLIORAMENTO DELLE TECNOLOGIE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Incentivare lo sviluppo di servizi alla mobilità a elevato contenuto tecnologico attraverso: <ul style="list-style-type: none"> <li>- informazioni in tempo reale su localizzazione dei mezzi pubblici, sul traffico e sui tempi di percorrenza;</li> <li>- miglioramento dell'accessibilità, sicurezza e riconoscibilità delle fermate, promuovendo anche l'integrazione con altre forme di servizio social, quali info point o rete Wi-Fi;</li> <li>- ottimizzazione della regolazione dei sistemi semaforici; o smart parking</li> </ul> </li> <li>Aumentare i veicoli ibridi ed elettrici circolanti sviluppando le reti e potenziando i punti di ricarica. La Regione, in particolare, si impegna a promuovere/incentivare l'acquisto di auto nuove con la sola alimentazione elettriche al 2050.</li> <li>Incentivare lo sviluppo di biocarburanti avanzati</li> <li>Sviluppare sistemi avanzati di infomobilità – azione win-win</li> <li>Iniziative congiunte con altre Regioni interessate da forti interscambi di merci</li> <li>Valutare l'introduzione di sistemi di incentivazione al comportamento di guida efficiente nella PA attraverso programmi di riconoscimento economico anche tramite l'adozione delle black box per monitorare i comportamenti di guida</li> <li>Attraverso il coinvolgimento delle Aziende di Trasporto Pubblico Locale, i produttori e anche le associazioni di categoria di settore la regione intende acquisire impegni per l'acquisto di soli bus elettrici nei prossimi anni (2025-2030)</li> </ul>	

Obiettivi/orientamenti	
PTCP	Progettare e servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati;
	Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto e di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità;
	Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza;
	Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto.
	Ottenere lo sviluppo coordinato di una rete di percorsi extraurbani anche a sviluppo intercomunale con particolare riferimento ai percorsi casa-lavoro e alla connessione e fruizione dei punti di interesse ambientale e storico-culturale.
	La mobilità deve inoltre svolgere un ruolo preponderante nell'attuazione delle strategie trasversali del contenimento della dispersione degli insediamenti, delle politiche per la casa, dello sviluppo dei poli funzionali e degli insediamenti produttivi.
	Limitare il traffico di attraversamento per tutelare i centri abitati attraverso la previsione e realizzazione di varianti e/o di sistemi di circonvallazione esterna e intermedia.
	Prevedere e realizzare un sistema di parcheggi scambiatori attrezzati in corrispondenza di dette circonvallazioni al fine di favorire l'intermodalità tra auto e trasporto pubblico o bicicletta.
	Attrezzare le stazioni ferroviarie quali centri di intermodalità urbana in quanto ottimamente connesse al trasporto pubblico e dotate di adeguati servizi per favorire l'uso della bicicletta.
	Riorganizzare e adeguare i livelli del servizio di trasporto pubblico (fino a prefigurare nelle città maggiori un vero e proprio sistema di "metropolitana leggera" al fine di servire in modo adeguato quote consistenti dei flussi di mobilità urbana.
Prevedere e realizzare una rete di piste ciclabili urbane sicure e ben collegate tra loro, con i parcheggi scambiatori e con la rete dei percorsi ciclabili extraurbani.	

Obiettivi/azioni	
PSC	Aumentare l'attrattività della stazione FS di Faenza, consentendo l'accesso dal lato nord (Via Filanda Nuova), con la realizzazione di un grande parcheggio al posto dell'attuale scalo merci e spostando, nelle adiacenze, la stazione delle autocorriere, oggi ubicata in Viale Delle Ceramiche;
	Mantenere, come minimo, l'attuale offerta di trasporto pubblico, ferroviario e su gomma. In particolare le linee ferroviarie Ravenna-Castel Bolognese-Bologna e Ravenna-Faenza-Firenze sono da ritenersi strategiche per il territorio faentino anche in relazione agli aspetti turistici;
	Prevedere lo spostamento dello scalo merci dal centro della città alla zona Nord, in prossimità del Casello autostradale A14, rappresenta un'azione importante per la mobilità sostenibile delle merci;
	Realizzazione dei due itinerari ciclabili di rilievo strutturale (Faenza-Castel Bolognese e Granarolo-Faenza-Brisighella) per favorire l'uso della bicicletta anche per spostamenti di livello medio-lungo in ambito protetto;
	Affermare che nella città di Faenza i mezzi di trasporto pubblico (piccoli bus) devono evolvere verso modelli a trazione elettrica e in ogni caso senza emissioni di inquinanti. Valutare anche soluzioni di taxi a chiamata per agevolare soprattutto particolari categorie di utenti (anziani, disabili);
	Nella città e nelle nuove zone di urbanizzazione periferica, diffondere maggiormente il servizio di bici pubbliche, mediante la realizzazione di idonei micro-parcheggi protetti ed illuminati. Nelle zone esistenti, potenziare il servizio in prossimità dei poli funzionali (commerciali, produttivi, ecc).

	Obiettivi	Azioni
PAES	Riduzione delle emissioni di gas serra al 2020 pari al 20% rispetto all'anno di riferimento (2005)	<b>Azioni principali</b>
		11.6.4.9 Realizzazione di punti di ricarica per auto, moto e bici elettriche (6I) – 24,92 tCO <sub>2</sub> eq./anno
		11.6.4.10 Promozione per la trasformazione in elettrico del trasporto pubblico e del servizio NCC (noleggio con conducente) (8I) - 209,56 t Co <sub>2</sub> eq/anno
		11.6.4.11 Redazione di un piano per la mobilità sostenibile per l' Unione della Romagna Faentina e attuazione di un'azione pilota dimostrativa: sperimentazione di mobilità elettrica alimentata da RES (18I 19I) obiettivo previsto - 2.440,46 tCO <sub>2</sub> eq./anno
		<b>Azioni di riserva</b>
		11.8.8. Realizzazione di tratti di Pista Ciclabile (3B) - 1.448 tCO <sub>2</sub> eq
		11.8.17. Realizzazione di servizi di car pooling (7I) - 49,22 tCO <sub>2</sub> eq./anno
		11.8.19. Promozione e adozione di sistemi di gestione della mobilità (mobility manager) (10I) - 9,08 tCO <sub>2</sub> eq./anno.
		11.8.22. Norme/prescrizioni/direttive/indirizzi/obiettivi per la promozione dello sviluppo e della mobilità sostenibili nei Piani Urbanistici Comunali (13B) non quantificato



## **5.2 Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento**

Finalità della valutazione ambientale strategica è la verifica della rispondenza dei Piani di sviluppo e dei programmi operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile, verificandone il complessivo impatto ambientale, ovvero la diretta incidenza sulla qualità dell'ambiente.

L'esame della situazione ambientale, rendendo leggibili le pressioni più rilevanti per la qualità ambientale, le emergenze, ove esistenti, e le aree di criticità, può utilmente indirizzare la definizione di obiettivi, finalità e priorità dal punto di vista ambientale, nonché l'integrazione di tali aspetti nell'ambito della pianificazione di settore.

E' quindi necessario proporre una serie di obiettivi e riferimenti che aiutino nella valutazione della situazione ambientale e nel grado di sostenibilità delle proposte.

Vi sono diverse tipologie di obiettivi che possono essere adottate in questo processo:

- Requisiti normativi - obiettivi quali-quantitativi o standard presenti nella legislazione europea, nazionale o locale, e convenzioni internazionali;
- Linee guida politiche - obblighi nazionali o internazionali meno vincolanti
- Linee guida scientifiche e tecniche - linee guida quantitative o valori di riferimento presentati da organizzazioni o gruppi di esperti riconosciuti a livello internazionale;
- Sostenibilità - valore di riferimento compatibile con lo sviluppo sostenibile;
- Obiettivi fissati in altri paesi membri dell'Unione o altri paesi europee.

Vi sono inoltre diversi formati in cui questi obiettivi vengono espressi:

- obiettivi legati a date temporali;
- valori limite;
- valori guida, standard qualitativi;
- scala di valori qualitativi.

Di seguito si riporta l'elenco degli obiettivi di sostenibilità suddivisi per tema.

- Mobilità e trasporto
- Qualità dell'aria
- Inquinamento acustico
- Cambiamenti climatici
- Sicurezza salute e ambiente urbano

Tab. 5.2.1- Obiettivi di sostenibilità

Obiettivi di sostenibilità	
<b>Mobilità e trasporto</b>	Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave (LG PUMS e PRIT RER);
	Migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci (LG PUMS e PRIT RER);
	Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili (LG PUMS e PRIT RER);
	Sviluppare alternative alla domanda di mobilità (PRIT RER)
	Facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza (PRIT RER)
	Migliorare l'accessibilità ai sistemi di trasporto per le fasce deboli (PRIT RER)
<b>Qualità dell'aria</b>	Ridurre emissioni di gas inquinanti (Dir. 2001/81/CE; Dir. 2010/75/UE; Str. tematica UE su inquin. atmosf.) PAIR: -47% PM10 -36% NOx
<b>Cambiamenti climatici</b>	Ridurre emissione di gas serra del 40% al 2030 (Decisione del Consiglio europeo del 23-24 ottobre 2014 Nuovo PER 2017-2030)
	Ridurre consumi energetici del 27% (47% per il Nuovo PER) al 2030 (Decisione del Consiglio europeo del 23-24 ottobre 2014 Nuovo PER 2017-2030)
<b>Inquinamento acustico</b>	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (2002/49/CE)
<b>Sicurezza salute e ambiente urbano</b>	Migliorare le condizioni di sicurezza (LG PUMS e PRIT RER);
	Limitare esposizione umana a vari inquinanti atm. con misure a scala locale-generale (Dir. 2008/50/CE; Str. tematica UE su inquin. atmosf.)
	Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio
	Incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata (PRIT RER)

## 6 LA VALUTAZIONE DI COERENZA DEL PIANO

La valutazione strategica del piano vera è propria e fatta da un lato attraverso la coerenza del piano con il quadro programmatico e strategico di riferimento, dall'altro attraverso la valutazione degli effetti degli scenari alternativi di piano sulle componenti oggetto di valutazione.

La VAS richiede la descrizione dello stato attuale dell'ambiente, della sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o programma, la descrizione delle caratteristiche ambientali delle aree interessate dal piano o programma e dei problemi ambientali pertinenti e l'individuazione degli impatti ambientali potenziali diretti ed indiretti del Piano.

Sia il primo elenco di criticità ambientali, sia la metodologia, sia gli indicatori per il monitoraggio ambientale scontano da un lato il diverso grado di interferenza con le azioni del piano, dall'altro un diverso livello di pianificazione e dettaglio dei dati disponibili, non essendo compito del Rapporto ambientale del Piano avviare nuove analisi e raccolta di dati.

Alla VAS compete stabilire la coerenza generale del piano o programma e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La verifica della coerenza del piano avviene mediante l'analisi di coerenza esterna, ovvero con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi, e interna, ovvero tra obiettivi specifici e azioni del piano o programma.

Il processo di valutazione è stato condotto attraverso l'utilizzo di matrici che evidenziano i possibili punti di interazione (positivi, negativi, incerti) tra gli obiettivi di Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale.

L'analisi delle matrici è mirata ad evidenziare gli aspetti su cui concentrare particolarmente l'attenzione al fine di rendere il disegno complessivo del Piano il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile.

Il livello di coerenza con gli strumenti di pianificazione e/o programmazione preesistenti, di pari o di diverso livello, con le norme e i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e di sostenibilità è un criterio strategico che indirizza un piano verso la sostenibilità. Come già evidenziato, si è verificata la coerenza esterna del piano in cui si valuteranno le azioni del piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale selezionati.

L'analisi di coerenza interna consente invece di verificare l'esistenza di eventuali contraddizioni all'interno del piano. Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali.

Anche in questo caso si è usata una matrice di valutazione di confronto tra azioni e obiettivi di piano.

Le valutazioni si possono così riassumere:

- coerenza esterna:
  - le possibili interazioni tra il piano e gli strumenti di pianificazione locali e la valutazione dell'impatto del PUMS sugli obiettivi dei piani pertinenti con cui si è evidenziata una interazione.
  - coerenza con gli obiettivi di sostenibilità selezionati come pertinenti, al fine di valutare come e quanto sono state integrati gli obiettivi di sostenibilità nel piano.

- coerenza interna:
  - coerenza tra gli obiettivi del piano - è necessario che il piano nelle sue scelte e nei suoi contenuti sia coerente per logica d'impostazione. Per cui in questa parte del rapporto gli obiettivi del piano vengono confrontati per valutare se essi sono reciprocamente coerenti e se sono in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente;
  - coerenza tra le politiche azioni del piano e gli obiettivi del piano stesso - Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali;
  - coerenza tra il contesto ambientale e gli obiettivi e azioni di piano - Valutare la coerenza ambientale del piano comporta un giudizio sulla capacità del piano di rispondere alle questioni ambientali presenti nel territorio. In pratica si tratta di verificare se gli obiettivi e le azioni scelte dal piano sono coerenti con la valutazione del contesto ambientale precedente.

Di seguito si riportano le matrici di coerenza esterna ed interna.

**Tab. 6.1.1- Coerenza esterna con la programmazione locale**

	Obiettivi-azioni dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Politiche azioni del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
PTR	Riqualificazione della rete della mobilità locale e del trasporto collettivo; Supporto alla diffusione di un utilizzo avanzato delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione;	Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali Ampliare il servizio di navetta elettrica Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata Riqualificazione delle fermate del TPL in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane) Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie, l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico Nuovo scalo merci Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico. Applicazioni smartphone per posizione bus e orari Attivazione di applicazioni software e di un sito web di infomobilità Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico	Gli obiettivi del PTR, pur essendo a scala regionale trattano i temi della mobilità locale e del TPL anche con l'impiego delle nuove tecnologie di informazione e comunicazione: temi propri del PUMS. Si evidenzia la coerenza delle azioni del PUMS rispetto a tali obiettivi, in particolare riguardo alla riqualificazione del TPL e dei punti di interscambio, del potenziamento della rete ciclabile e nell'implementazione di nuovi servizi di infomobilità.

	Obiettivi-azioni dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Politiche azioni del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
PRIT	<p>Garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e per le merci sulle relazioni interregionali e intraregionali</p> <p>Assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema dei trasporti</p> <p>Garantire un uso efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate ai servizi di mobilità pubblica e agli investimenti infrastrutturali</p> <p>Incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata</p> <p>Assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio</p> <p>Promuovere i possibili meccanismi partecipativi per le decisioni più rilevanti da assumere in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture</p> <p>Contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione del livello di accessibilità che alle stesse deve essere garantito</p> <p>Garantire l'attrattività del territorio per gli investimenti esterni e migliorare di conseguenza il contesto competitivo nel quale operano le imprese</p> <p>Faenza viene individuato dal PRIT come uno dei 9 nodi intermodali principali della piattaforma regionale riguardo al traffico merci ferroviario, prevedendo la delocalizzazione dell'attuale scalo in area meno urbanizzata.</p>	<p>Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)</p> <p>Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta</p> <p>Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata</p> <p>Riqualificazione delle fermate del TPL in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane)</p> <p>Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro</p> <p>Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico</p> <p>Nuovo scalo merci</p> <p>Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili</p> <p>Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori</p> <p>Ampliare il servizio di navetta elettrica</p> <p>Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche</p> <p>Attivazione di un servizio di car sharing</p> <p>Estensione e diffusione del piedibus</p> <p>Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi</p> <p>Individuazione di punti di raccolta riqualificati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse</p> <p>Adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano</p> <p>Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale</p> <p>Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR</p> <p>Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro</p> <p>Potenziamento dei controlli degli accessi in ZTL, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili</p> <p>Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing)</p> <p>Politiche tariffarie del TPL incentivanti</p> <p>Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta</p> <p>Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia</p> <p>Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette</p> <p>Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal PAIR 2020.</p> <p>Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano</p> <p>Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale</p> <p>Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici</p> <p>Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali</p> <p>Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.</p> <p>Applicazioni smartphone per posizione bus e orari</p> <p>Attivazione di applicazioni software e di un sito web di infomobilità, per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).</p> <p>Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico</p> <p>Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità</p> <p>Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie, l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)</p> <p>Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del TPL</p> <p>Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri)</p> <p>Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL)</p> <p>Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale (velocità, revisione dei veicoli, assicurazione obbligatoria, uso del telefono alla guida, uso delle cinture di sicurezza)</p> <p>Promozione mobilità elettrica</p> <p>Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica delle merci</p> <p>Promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo</p>	<p>Il PUMS è tra gli strumenti che il PRIT promuove nell'ambito delle azioni di attuazione dei principi della mobilità sostenibile, della sua regolamentazione e di sviluppo di un sistema integrato di mobilità.</p> <p>Le azioni previste dal PUMS risultano pienamente coerenti con gli obiettivi del PRIT; in particolare per quanto riguarda i temi della mobilità urbana, cioè di un ambiente "sensibile" e ad alta densità abitativa, in cui vengono individuate nuove regole di accesso (persone e merci) agli spazi più congestionati, migliori condizioni generali di funzionamento del sistema, in particolare del TPL, dell'accessibilità ciclabile e del sistema della sosta, e il recupero di spazi di socialità e vivibilità, per tutti i cittadini e le cittadine, con particolare attenzione per i soggetti più deboli e a scarsa autonomia di mobilità.</p> <p>Vi è inoltre da rilevare che il PUMS stesso, con il suo approccio partecipato, si configura come strumento che persegue l'obiettivo del PRIT di promuovere i meccanismi partecipativi per le decisioni più rilevanti da assumere in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture.</p>

	Obiettivi-azioni dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Politiche azioni del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
PAIR	<p>Promozione e ottimizzazione dell'uso del trasporto pubblico locale                      Promozione della mobilità ciclabile                      Regolamentaz. distribuz. merci in ambito urbano                      Politiche di Mobility Management                      Estensione ZTL e aree pedonali nei centri storici                      Limitazione della circolazione privata in area urbana                      Mobilità sostenibile delle flotte degli enti pubblici                      Promozione e ottimizzazione dell'utilizzo del trasporto pubblico locale                      Promozione della mobilità ciclabile                      Rinnovo parco autoveicolare: favorire veicoli a basse emissioni                      Utilizzo ottimale dei veicoli: Eco Driving                      Regolamentazione della distribuzione delle merci in ambito urbano                      Razionalizzazione logistica del trasporto merci a corto raggio in aree industriali</p>	<p>Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del tpl                      Politiche tariffarie del tpl incentivanti                      Applicazioni smartphone per posizione bus e orari                      Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi                      Riqualificazione delle fermate del tpl in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane)                      Ampliare il servizio di navetta elettrica                      Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (faenza e granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)                      Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale                      Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili                      Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche                      Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata                      Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette                      Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia                      Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali                      Estensione e diffusione del piedibus                      Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del pair                      Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale                      Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ztl) e di sosta                      Potenziamento dei controlli degli accessi in ztl, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili                      Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto                      Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori                      Promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo                      Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro                      Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.                      Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).                      Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico                      Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)                      Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing)                      Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal pair2020.                      Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano                      Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica della merci                      Promozione mobilità elettrica                      Attivazione di un servizio di car sharing</p>	<p>Appare evidente come gli obiettivi del PAIR in termini di mobilità coprano tutti gli aspetti del PUMS (ad eccezione della sicurezza) si evidenzia non solo la piena coerenza delle azioni del PUMS con gli obiettivi del PAIR, ma anche che le azioni del PUMS danno risposta a tutti gli obiettivi del PAIR. Ovviamente il raggiungimento dei target del PAIR dipenderanno da come tali azioni saranno declinate e attuate.</p> <p>L'obiettivo di tali azioni è quello di favorire l'accessibilità migliorando l'integrazione modale.                      Preme sottolineare che il PAIR, individua le misure con le quali si garantisce l'obiettivo di riduzione del 20 per cento al 2020 del traffico veicolare privato nel centro abitato, traducendo una parte degli obiettivi riportati sul traffico in obblighi da recepire nei piani, individuazione di nuove aree pedonali per una superficie complessiva pari al 20 per cento del centro storico;                      estensione ZTL (100% al CS) così come descritto nelle Nda del PAIR all'art. 15;                      armonizzazione delle regole d'accesso e di sosta nelle zone a traffico limitato (ZTL) sulla base dell'atto di Giunta previsto al capitolo 9, paragrafo 9.1. del Piano.                      Al fine del raggiungimento degli obiettivi sulla qualità dell'aria e di riduzione del traffico privato, il PAIR detta inoltre i seguenti indirizzi:                      ampliamento delle piste ciclabili nei centri abitati fino al raggiungimento di una dotazione pari a 1,5 metri per abitante con le modalità indicate al capitolo 9, paragrafo 9.1.3.2 c del Piano;                      raggiungimento della quota del 20 per cento degli spostamenti urbani tramite piste ciclabili.                      manutenzione ordinaria e straordinaria della rete delle piste ciclabili e al monitoraggio del loro utilizzo.                      Al fine del raggiungimento degli obiettivi sulla qualità dell'aria, il PAIR detta infine i seguenti indirizzi in riferimento al trasporto pubblico:                      sostituzione, al 2020, degli autobus di categoria uguale o inferiore a Euro 2 con mezzi a minore impatto ambientale;                      potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma del 10 % al 2020 e potenziamento del 20% del trasporto pubblico su ferro anche attraverso le misure indicate al capitolo 9, paragrafo 9.2.3.2. del Piano;                      Le azioni individuate del PUMS, ancorché non ancora declinate precisamente, coprono tutti gli argomenti delle prescrizioni delle NTA del PAIR</p>

	Obiettivi-azioni dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Politiche azioni del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
PER	<p>Razionalizzazione energetica nei trasporti (Nuovo PER 2017-2030)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Promozione nei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) di misure che privilegino la mobilità ciclopedonale, il trasporto pubblico e l'uso di veicoli sostenibili (ad es. veicoli elettrici) soprattutto nei contesti urbani</li> <li>•Promozione delle infrastrutture urbane per il trasporto pubblico locale, in primo luogo elettrico (filobus, tram, ecc.)</li> <li>•Promozione dell'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile alternativa, anche attraverso il sostegno all'autoproduzione da fonti rinnovabili (elettricità, biometano, ecc.) in particolare nel settore del trasporto pubblico</li> <li>•Promozione della <b>mobilità ciclopedonale</b>, anche come strumento di valorizzazione di spazi pubblici e di rigenerazione urbana</li> <li>•Promozione di servizi innovativi di <b>mobilità condivisa</b> (ad es. car sharing, corporate car sharing, ride sharing, ecc.) e <b>infomobilità</b></li> <li>•<b>Fiscalità agevolata</b> (ad es. esenzione bollo) per alcune tipologie di veicoli (ad es. veicoli elettrici)</li> </ul>	<p>Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del tpl</p> <p>Politiche tariffarie del tpl incentivanti</p> <p>Applicazioni smartphone per posizione bus e orari</p> <p>Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi</p> <p>Riqualificazione delle fermate del tpl in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane)</p> <p>Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità</p> <p>Ampliare il servizio di navetta elettrica</p> <p>Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (faenza e granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)</p> <p>Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale</p> <p>Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili</p> <p>Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici</p> <p>Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche</p> <p>Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata</p> <p>Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette</p> <p>Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia</p> <p>Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali</p> <p>Estensione e diffusione del piedibus</p> <p>Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del pair</p> <p>Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale</p> <p>Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto</p> <p>Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta</p> <p>Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori</p> <p>Promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo</p> <p>Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro</p> <p>Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).</p> <p>Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico</p> <p>Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)</p> <p>Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing)</p> <p>Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal pair2020.</p> <p>Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano</p> <p>Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica della merci</p> <p>Promozione mobilità elettrica</p> <p>Attivazione di un servizio di car sharing</p>	<p>Il PUMS è tra gli strumenti che il PER promuove nell'ambito delle azioni di riduzione delle emissioni climalteranti legate al settore trasporti.</p> <p>Le azioni previste dal PUMS risultano pienamente coerenti con gli obiettivi del PER riguardo in particolare a tutte quelle azioni volte a limitare/ridurre la mobilità privata, su auto, rispetto alla mobilità dolce pedonale e ciclabile, ed il trasporto pubblico. Inoltre vi è coerenza tra le diverse strategie ed azioni che spingono ad un rinnovo del parco mezzi circolante verso veicoli aventi emissioni ridotte, sia nel trasporto privato che in quello pubblico.</p> <p>Come detto gli obiettivi individuati nel PER al 2030 in termini di rinnovamento del parco veicoli circolante, sono decisamente ambiziosi e sono correlati ad azioni di larga scala che superano i confini comunali e allo svilupparsi di idonee condizioni di mercato.</p>

	Obiettivi-azioni dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Politiche azioni del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
la strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici	<p><b>RIDURRE LA DOMANDA DI MOBILITA' MOTORIZZATA</b>                      Potenziare l'integrazione tra i servizi di mobilità sostenibile (e.g. strutture di sosta per i velocipedi o servizi di car e bike sharing in prossimità delle fermate del trasporto pubblico) e parcheggi di interscambio.....                      Promuovere il rafforzamento delle iniziative di regolamentazione locale:                      - corsie preferenziali e parcheggi dedicati per veicoli a zero emissioni.                      - regolazione e tariffazione della sosta come strumento per condizionare la scelta della modalità di trasporto, soprattutto nelle aree urbane centrali.</p> <p><b>SPOSTARE LA DOMANDA DI MOBILITA'</b>                      Sviluppare la rete ferroviaria regionale e integrarla con la rete ferroviaria trasporto merci collegando i nodi logistici                      Promuovere l'integrazione del trasporto pubblico nei progetti di riqualificazione urbana                      Limitazione della circolazione agli autobus meno efficienti e più inquinanti                      Potenziamento delle infrastrutture a elevata capacità sulla base delle previsioni di domanda, rete di linee di superficie su percorsi ad elevata richiesta e complementari ai servizi ferroviari</p> <p><b>EFFICIENTAMENTO DELLE RETI E MIGLIORAMENTO DELLE TECNOLOGIE</b>                      Incentivare lo sviluppo di servizi alla mobilità a elevato contenuto tecnologico:                      - informazioni in tempo reale su localizzazione dei mezzi pubblici, sul traffico e sui tempi di percorrenza;                      - miglioramento dell'accessibilità, sicurezza e riconoscibilità delle fermate, promuovendo anche l'integrazione con altre forme di servizio social, quali info point o rete Wi-Fi;                      - ottimizzazione della regolazione dei sistemi semaforici; o smart parking;                      Aumentare i veicoli ibridi ed elettrici circolanti sviluppando le reti e potenziando i punti di ricarica. ....                      Incentivare lo sviluppo di biocarburanti avanzati;                      Sviluppare sistemi avanzati di infomobilità – azione win-win                      Iniziative congiunte con altre Regioni interessate da forti interscambi di merci                      Valutare l'introduzione di sistemi di incentivazione al comportamento di guida efficiente nella PA attraverso programmi di riconoscimento economico anche tramite l'adozione delle black box per monitorare i comportamenti di guida                      Attraverso il coinvolgimento delle Aziende di Trasporto Pubblico Locale, i produttori e anche le associazioni di categoria di settore la regione intende acquisire impegni per l'acquisto di soli bus elettrici nei prossimi anni (2025-2030)</p>	<p>Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del tpl                      Politiche tariffarie del tpl incentivanti                      Applicazioni smartphone per posizione bus e orari                      Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi                      Riqualificazione delle fermate del tpl in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane)                      Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità                      Ampliare il servizio di navetta elettrica                      Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (faenza e granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)                      Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale                      Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili                      Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici                      Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche                      Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata                      Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette                      Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia                      Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali                      Estensione e diffusione del piedibus                      Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del pair                      Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale                      Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto                      Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta                      Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori                      Promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo                      Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro                      Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).                      Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico                      Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)                      Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing)                      Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal pair2020.                      Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano                      Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica della merci                      Promozione mobilità elettrica                      Attivazione di un servizio di car sharing</p>	<p>Le azioni previste dal PUMS risultano pienamente coerenti con le azioni promosse dalla Strategia di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici. In particolare si riscontra una decisa congruenza del PUMS con le azioni di Mitigazione della Strategia con particolare riguardo a tutte quelle azioni volte a limitare/ridurre la mobilità privata, su auto, rispetto alla mobilità dolce pedonale e ciclabile, ed il trasporto pubblico e a favorire l'intermodalità e l'interscambio tra i diversi sistemi di trasporto.                      Inoltre vi è coerenza tra le diverse strategie ed azioni che spingono ad un rinnovo del parco mezzi circolante verso veicoli aventi emissioni ridotte, sia nel trasporto privato che in quello pubblico.</p>



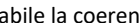




	Obiettivi-azioni dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Politiche azioni del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
PTCP	<p>Progettare e servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati. Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto e di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di accessibilità; Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. Ottenere lo sviluppo coordinato di una rete di percorsi extraurbani anche a sviluppo intercomunale con particolare riferimento ai percorsi casa-lavoro e alla connessione e fruizione dei punti di interesse ambientale e storico-culturale. Limitare il traffico di attraversamento per tutelare i centri abitati attraverso la previsione e realizzazione di varianti e/o di sistemi di circonvallazione esterna e intermedia. Prevedere e realizzare un sistema di parcheggi scambiatori attrezzati in corrispondenza di dette circonvallazioni al fine di favorire l'intermodalità tra auto e trasporto pubblico o bicicletta. Attrezzare le stazioni ferroviarie quali centri di intermodalità urbana in quanto ottimamente connesse al trasporto pubblico e dotate di adeguati servizi per favorire l'uso della bicicletta. Riorganizzare e adeguare i livelli del servizio di trasporto pubblico al fine di servire in modo adeguato quote consistenti dei flussi di mobilità urbana. Prevedere e realizzare una rete di piste ciclabili urbane sicure e ben collegate tra loro, con i parcheggi scambiatori e con la rete dei percorsi ciclabili extraurbani.</p>	<p>Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL) Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata Riqualificazione delle fermate del TPL in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane) Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico Nuovo scalo merci Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori Ampliare il servizio di navetta elettrica Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche Attivazione di un servizio di car sharing Estensione e diffusione del piedibus Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi Individuazione di punti di raccolta riqualificati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse Adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro Potenziamento dei controlli degli accessi in ZTL, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing) Politiche tariffarie del TPL incentivanti Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal PAIR 2020. Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico. Applicazioni smartphone per posizione bus e orari Attivazione di applicazioni software e di un sito web di infomobilità, per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi). Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie, l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi) Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del TPL Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri) Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL) Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale (velocità, revisione dei veicoli, assicurazione obbligatoria, uso del telefono alla guida, uso delle cinture di sicurezza) Promozione mobilità elettrica Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica delle merci Promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo</p>	<p>Gli obiettivi del PTCP in termini di mobilità, pur essendo un piano territoriale a scala provinciale, interessano la quasi totalità degli aspetti del PUMS. Si evidenzia non solo la piena coerenza delle azioni del PUMS con gli obiettivi del PTCP, ma anche che le azioni del PUMS danno risposta a tutti gli obiettivi del PTCP in tema di mobilità.</p>

	Obiettivi-azioni dei piani che possono avere interazioni con il PUMS	Politiche azioni del PUMS che possono avere interazioni con i piani	Tipo di interazione
PSC	<p>Aumentare l'attrattività della stazione FS di Faenza, consentendo l'accesso dal lato nord (Via Filanda Nuova), con la realizzazione di un grande parcheggio al posto dell'attuale scalo merci e spostando, nelle adiacenze, la stazione delle autocorriere, oggi ubicata in Viale Delle Ceramiche.</p> <p>Mantenere, come minimo, l'attuale offerta di trasporto pubblico, ferroviario e su gomma. In particolare le linee ferroviarie Ravenna-Castel Bolognese-Bologna e Ravenna-Faenza-Firenze sono da ritenersi strategiche per il territorio faentino anche in relazione agli aspetti turistici. Prevedere lo spostamento dello scalo merci dal centro della città alla zona Nord, in prossimità del Casello autostradale A14, per la sostenibilità della mobilità delle merci.</p> <p>Realizzazione dei due itinerari ciclabili di rilievo strutturale (Faenza-Castel Bolognese e Granarolo-Faenza-Brisighella) per favorire l'uso della bicicletta anche per spostamenti di livello medio-lungo in ambito protetto.</p> <p>Nella città di Faenza i mezzi di trasporto pubblico (piccoli bus) devono evolvere verso modelli a trazione elettrica e in ogni caso senza emissioni di inquinanti.</p> <p>Valutare anche soluzioni di taxi a chiamata per agevolare soprattutto particolari categorie di utenti (anziani, disabili).</p> <p>Diffondere maggiormente il servizio di bici pubbliche nella città, potenziando il servizio in prossimità dei poli funzionali (commerciali, produttivi, ecc) e realizzando micro-parcheggi protetti ed illuminati nelle nuove zone di urbanizzazione periferica.</p>	<p>Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata</p> <p>Riqualificazione delle fermate del TPL in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane)</p> <p>Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro</p> <p>Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico</p> <p>Nuovo scalo merci</p> <p>Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili</p> <p>Ampliare il servizio di navetta elettrica</p> <p>Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche</p> <p>Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale</p> <p>Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi</p> <p>Attivazione di applicazioni software e di un sito web di infomobilità, per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).</p> <p>Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico</p> <p>Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità</p> <p>Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie, l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)</p>	<p>Il PSC indica nel "Piano per la mobilità sostenibile", lo strumento idoneo per portare a sintesi le varie esigenze in tema di mobilità.</p> <p>Le azioni del PUMS sono pienamente coerenti con gli obiettivi espressi dal PSC per la componente mobilità, e danno risposta in particolare riguardo al spostamento dello scalo merci e alla riqualificazione e al potenziamento dell'interscambio presso le stazioni ferroviarie; la realizzazione di nuovi itinerari ciclabili; il rinnovo del parco autobus con mezzi più ecologici e lo sviluppo del sistema di bike sharing..</p>
PAES	<p>11.6.4.9 Realizzazione di punti di ricarica per auto, moto e bici elettriche (6I)</p> <p>11.6.4.10 Promozione per la trasformazione in elettrico del trasporto pubblico e del servizio NCC (noleggio con conducente) (8I)</p> <p>11.6.4.11 Redazione di un piano per la mobilità sostenibile per l'Unione della Romagna Faentina e attuazione di un'azione pilota dimostrativa: sperimentazione di mobilità elettrica alimentata da RES (18I 19I)</p> <p>11.8.8. Realizzazione di tratti di Pista Ciclabile (3B)</p> <p>11.8.17. Realizzazione di servizi di car pooling (7I)</p> <p>11.8.19. Promozione e adozione di sistemi di gestione della mobilità (mobility manager) (10I)</p> <p>11.8.22. Norme/prescrizioni/direttive/indirizzi/obiettivi per la promozione dello sviluppo e della mobilità sostenibili nei Piani Urbanistici Comunali (13B)</p>	<p>Ampliare il servizio di navetta elettrica</p> <p>Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale</p> <p>Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili</p> <p>Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche</p> <p>Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia</p> <p>Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali</p> <p>Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori</p> <p>Promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo</p> <p>Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)</p> <p>Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing)</p> <p>Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano</p> <p>Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica della merci</p> <p>Promozione mobilità elettrica</p> <p>Attivazione di un servizio di car sharing</p>	<p>Il PUMS è tra gli strumenti che il PAES promuove nell'ambito delle azioni di riduzione delle emissioni climateranti legate al settore trasporti.</p> <p>Il PUMS attua nel dettaglio le previsioni inerenti le azioni sui trasporti indicate nel PAES con particolare riferimento all'implementazione di azioni volte a favorire la mobilità ciclopedonale ed il rinnovo del parco veicolare pubblico/privato favorendo i mezzi di tipo elettrico.</p> <p>Le azioni individuate del PUMS, ancorché non ancora declinate precisamente, coprono tutte le azioni previste dal PAES 2015</p>

Tab. 6.1.2 - Coerenza esterna degli obiettivi di piano con gli obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI SPECIFICI PUMS		Mobilità e trasporto					aria	clima	rumore	Sicurezza salute e ambiente urbano				
		Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave	Migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci	Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili;	Sviluppare alternative alla domanda di mobilità	Facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza	Migliorare l'accessibilità ai sistemi di trasporto per le fasce deboli	Ridurre emissioni di gas inquinanti	Ridurre emissione di gas serra del 40% al 2030	Ridurre consumi energetici del 27% (47% per il Nuovo PER) al 2030	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (	Migliorare le condizioni di sicurezza (LG PUMS e PRIT RER);	Limitare esposizione umana a vari inquinanti atm. con misure a scala locale-generale (Dir. 2008/50/CE - Str. tematica UE su inquin. atmosf.)	Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio
1A	Adeguamento e miglioramento del TPL													
1B	Aumento della ciclabilità													
1C	Aumento della pedonalità ZTL, zone 30													
1D	Regolamentazione della sosta													
1E	Sviluppo infomobilità, ITS e apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza													
1F	Introdurre sistemi innovativi per la logistica delle merci													
2A	Migliorare sicurezza veicolare													
2B	Migliorare sicurezza ciclabile e pedonale													
3A	Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici													
4A	Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle merci													
4B	Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle persone													





 coerenza	 non è valutabile la coerenza	 Non coerenza	 L'obiettivo potrebbe avere interazioni	 Nessuna interazione
---	--	--	--	---

**Tab. 6.1.3 - Coerenza esterna con gli obiettivi di sostenibilità- COMMENTI**

Componente ambientale	Coerenza con la diagnosi del contesto
<i>Mobilità e trasporto</i>	Gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità, in particolare per quelli che derivano dalle Linee Guida europee e dal PRIT e sono indirizzati alla sostenibilità della mobilità urbana pur garantendo i necessari livelli di accessibilità per le persone e per le merci. Alcune azioni richiedono tuttavia nella loro attuazione un monitoraggio per evitare effetti non coerenti con gli obiettivi di sostenibilità
<i>Qualità dell'aria</i>	Il tema della qualità dell'aria è stato integrato nel piano con un obiettivo esplicito. Inoltre gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità, anzi l'attuazione degli obiettivi del PUMS sono il principale strumento alla scala urbana comunale per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico.
<i>Inquinamento Acustico</i>	Il tema dell'inquinamento acustico è stato integrato nel piano con un obiettivo esplicito, inoltre gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di esposizione della popolazione a inquinanti e rumore, anzi l'attuazione degli obiettivi del PUMS sono uno strumento alla scala urbana comunale per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico
<i>Cambiamenti climatici</i>	Il tema delle emissioni climalteranti è richiamato in modo implicito negli obiettivi di piano. In ogni caso gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità, anzi l'attuazione degli obiettivi del PUMS sono il principale strumento alla scala urbana comunale per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico.
<i>Sicurezza salute e ambiente urbano</i>	Gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di esposizione della popolazione a inquinanti e rumore, anzi l'attuazione degli obiettivi del PUMS sono il principale strumento alla scala urbana comunale per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico. Sono integrati anche gli obiettivi sulla sicurezza e l'ambiente urbano, con obiettivi espliciti su tali temi

**Tab. 6.1.4 - Coerenza interna tra gli obiettivi di Piano**

OBIETTIVI SPECIFICI PUMS															
1A	Adeguamento e miglioramento del TPL	1A													
1B	Aumento della ciclabilità		1B												
1C	Aumento della pedonalità ZTL, zone 30				1C										
1D	Regolamentazione della sosta					1D									
1E	Sviluppo infomobilità, ITS e apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza						1E								
1F	Introdurre sistemi innovativi per la logistica delle merci								1F						
2A	Migliorare sicurezza veicolare									2A					
2B	Migliorare sicurezza ciclabile e pedonale										2B				
3A	Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici											3A			
4A	Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle merci												4A		
4B	Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle persone														4B

	coerenza		non è valutabile la coerenza		Non coerenza		Nessuna interazione
---	----------	---	------------------------------	---	--------------	---	---------------------

Tab. 6.1.5 - Coerenza interna tra le politiche/azioni e gli obiettivi del piano

POLITICHE /AZIONI PUMS	1				2	3	4	
	1	2	3	4	1	2	3	4
	1	2	3	4	1	2	3	4
Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del tpl								
Politiche tariffarie del tpl incentivanti								
Applicazioni smartphone per posizione bus e orari								
Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi								
Riqualificazione delle fermate del tpl in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane)								
Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità								
Ampliare il servizio di navetta elettrica								
Individuazione di punti di raccolta riqualificati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse								
Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (faenza e granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)								
Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale								
Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili								
Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici								
Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche								
Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata								
Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta								
Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette								
Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia								
Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali								
Estensione e diffusione del piedibus								
Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del pair								
Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale								
Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ztl) e di sosta								
Potenziamento dei controlli degli accessi in ztl, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili								
Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, , anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto								
Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta								
Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori								
Promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo								
Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro								
Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.								
Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico								
Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).								
Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico								
Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)								
Nuovo scalo merci								
Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing)								
Adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano								
Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale (velocità, revisione dei veicoli, assicurazione obbligatoria, uso del telefono alla guida, uso delle cinture di sicurezza)								
Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri)								
Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal pair2020.								
Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano								
Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica della merci								
Promozione mobilità elettrica								
Attivazione di un servizio di car sharing								

 coerenza	 non è valutabile la coerenza	 Non coerenza	 L'obiettivo potrebbe avere interazioni	 Nessuna interazione
---	--	--	---	---

Considerando il numero di iterazioni positive tra gli obiettivi, il piano si può ritenere ben strutturato; appare infatti evidente la coerenza tra i vari obiettivi di piano, e come le azioni finalizzate a raggiungere un obiettivo specifico siano spesso funzionali a molti degli altri obiettivi.

In generale gli obiettivi di piano paiono in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente.

Stessi risultati si hanno per la coerenza tra le azioni e gli obiettivi: non vi sono azioni contrastanti e solo poche azioni hanno effetti incerti, che dipendono da come saranno attuate.

**Tab. 6.1.6 - Integrazione nel Piano del aspetti ambientali sulla base dell'analisi SWOT della diagnosi del contesto ambientale**

Componente ambientale	Coerenza con la diagnosi del contesto	
Mobilità e trasporto	Domanda di mobilità	Faenza presenta una ripartizione modale migliore della media regionale e nazionale, in particolare per quanto riguarda l'uso della bicicletta per gli spostamenti urbani già superiore al 20% per gli spostamenti sistematici, mentre è molto ridotto l'uso del TPL a favore del mezzo motorizzato privato. Il PUMS persegue comunque l'obiettivo di promozione di una mobilità più sostenibile con il riequilibrio modale verso sistemi di trasporto meno impattanti introducendo azioni che prevedono in modo diretto: interventi di potenziamento della rete del TPL, il potenziamento delle piste ciclabili e dei nodi di interscambio; e indiretto: ampliamento e controllo della ZTL, ampliamento delle aree pedonali, promozione del Mobility Manager, attivazione di un servizio di car sharing, ecc.
	Rete stradale	Il PUMS, oltre a prevedere il completamento degli interventi già previsti dal PGU sulla circonvallazione interna, interpreta l'esigenza di ridurre il traffico motorizzato che interessa il reticolo storico, proponendo il potenziamento dei parcheggi dei punti di interscambio tra la mobilità motorizzata e gli altri sistemi di trasporto maggiormente compatibili come le navette elettriche o la bicicletta. La realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori e la promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo. Inoltre il piano propone l'adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano e l'attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale. Per le merci il PUMS conferma l'esigenza di trasferimento dello scalo merci dalla collocazione attuale in prossimità della stazione in una zona periferica più facilmente servita dalla viabilità di rango maggiore, come previsto dai piani urbanistici e di settore sovraordinati.
	ZTL e limitazione degli accessi	Il PUMS intende perseguire il contenimento dei flussi veicolari nel centro storico, estendendo le aree pedonali e la ZTL e potenziando i controlli degli accessi, mediante l'utilizzo delle tecnologie disponibili. Per quanto riguarda la regolamentazione dell'accesso dei veicoli merci al centro storico, si prevede la limitazione ingressi mezzi in base alla compatibilità ambientale e uno studio di fattibilità di un servizio di van-sharing abbinato ad una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico.
	Ciclopedonale	Il PUMS, con la finalità di potenziare l'uso della bicicletta da parte degli utenti urbani, promuove azioni tese a mitigare gli elementi di criticità ancora in essere, puntando alla realizzazione di nuovi tratti di pista ciclabile e alla ricucitura della rete esistente, alla messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali esistenti, ma anche al potenziamento del bike sharing, all'intermodalità bici-bus e bici-auto e allo sviluppo di servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette.
	Logistica delle merci	Il PUMS promuove una politica di logistica delle merci che, a livello territoriale, si basa sulla realizzazione del nuovo scalo merci, mentre per quanto riguarda l'area urbana e ancor più il centro storico punta sulla regolazione e il monitoraggio degli accessi affiancati da un servizio di van-sharing e da una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico, nonché sulla promozione della sostituzione dei veicoli in favore di quelli a bassa emissione.
	Sosta e parcheggi	Il PUMS da un lato intende utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi; dall'altro si propone l'individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, e di potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata. Inoltre il PUMS si propone di rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia.

Componente ambientale	Coerenza con la diagnosi del contesto	
	<i>Trasporto Pubblico e Intermodalità</i>	<p>Il PUMS intende promuovere un maggior uso del TPL da un lato attraverso l'aumento delle frequenze delle linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi: dall'altro attraverso la riqualificazione delle fermate, urbane ed extra-urbane, in termini di sicurezza e accessibilità, nonché di politiche tariffarie del TPL incentivanti</p> <p>Altre azioni che riguardano il TPL sono: l'ampliamento del servizio di navetta elettrica, il rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale, la riqualificazione delle principali fermate autobus con l'installazione di sistemi di infomobilità; la riqualificazione e il potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie, l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti.</p> <p>Infine si prevedono progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del TPL</p>
<i>Qualità dell'aria</i>	<p>Il PUMS ha ben integrato il tema della qualità dell'aria nel piano, infatti oltre ad aver un obiettivo esplicito molti degli altri obiettivi, avendo il fine di favorire la mobilità sostenibile risultano pienamente coerenti con il tema. Si aggiunge, come già evidenziato, che il PUMS ha integrato pienamente i temi del PAIR.</p>	
<i>Inquinamento Acustico</i>	<p>Premettendo che il quadro conoscitivo sul rumore risente del fatto che il comune non è tra quelli tenuti ad elaborare la mappa strategica, si rileva comunque che il PUMS ha ben integrato il tema rumore nel piano, infatti oltre ad aver un obiettivo esplicito molti degli altri obiettivi, avendo il fine di favorire la mobilità sostenibile risultano pienamente coerenti con il tema. Si aggiunge, come già evidenziato.</p>	
<i>Cambiamenti climatici</i>	<p>Il PUMS ha ben integrato il tema della riduzione delle emissioni climalteranti pur non avendo un obiettivo esplicito. Infatti molti degli altri obiettivi, avendo il fine di favorire la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico (che risulta essere uno dei punti di maggiore criticità dello scenario attuale), risultano pienamente coerenti con il tema. Si aggiunge, come già evidenziato, che il PUMS ha integrato pienamente le azioni del PER 2017-2030.</p>	
<i>Sicurezza salute e ambiente urbano</i>	<p>Il PUMS ha ben integrato il tema della salute in termini di inquinamento acustico ed atmosferico con obiettivi espliciti, inoltre molti obiettivi, avendo il fine di favorire la mobilità sostenibile risultano pienamente coerenti con il tema. Si aggiunge, come già evidenziato, il PUMS ha integrato pienamente i temi del PAIR.</p> <p>Il PUMS ha inoltre azioni esplicite finalizzate alla messa in sicurezza di punti critici, in particolare dei percorsi ciclopedonali e degli attraversamenti stradali.</p>	



## 7 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PIANO

### 7.1 Metodologia

La finalità della VAS è da un lato la verifica della compatibilità delle singole scelte (azioni di piano), dall'altro quella di valutare gli effetti complessivi del piano costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro tendenziale (scenario 0) e gli scenari futuri alternativi di piano.

Per poter effettuare una valutazione degli effetti del PUMS è necessario che della sua redazione vengano costruiti precisi scenari di riferimento. Oltre allo scenario attuale, che descrive la situazione della mobilità al momento dell'avvio dei lavori, la cui caratterizzazione in termini di mobilità è contenuta nel QC mentre quella ambientale è contenuta nell'analisi di contesto, sono stati costruiti e verificati altri due scenari:

- Lo **Scenario di Riferimento** (o Baseline, o Tendenziale) costituito da quelle azioni/interventi già programmati a tutti i livelli, il cui stato di avanzamento tecnico-progettuale e procedurale, con la relativa copertura finanziaria, ne garantiscono la realizzazione entro l'orizzonte temporale del Piano e per i quali la fase di analisi non ha riscontrato necessità di rimodulazione. Questi includono anche gli interventi già avviati (con lavori in corso). Queste azioni/interventi verrebbero infatti messi in atto anche in assenza del PUMS.
- Lo **Scenario di Piano**, costruito a partire dallo scenario di riferimento, ipotizzando l'implementazione di tutte le politiche, azioni e interventi di cui il PUMS prevede l'attuazione all'orizzonte temporale del piano per raggiungere gli obiettivi prefissati.

È stato inoltre considerato uno scenario PAIR, che attua le azioni che le NTA del PAIR prevedono per la mobilità urbana.

La VAS oltre alla verifica della compatibilità delle singole politiche/azioni e interventi previsti dal PUMS, ha il compito di valutare gli effetti complessivi del piano, costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro di riferimento (tendenziale) e lo scenario di piano, declinato in configurazioni diverse e alternative che potrebbero essere generate anche dal processo partecipativo o dal confronto con le Autorità con competenze ambientali.

Per la valutazione di questi scenari è stato utilizzato Urban Transport Roadmap (<http://www.urban-transport-roadmaps.eu>).

La valutazione comparata degli scenari del PUMS è stata ottenuta effettuata sulla base dei valori ottenuti per ciascuno degli scenari presi in considerazione nell'elaborazione del piano.

Si evidenzia fin da ora che il modello Urban Transport Roadmap, non consente valutazioni di tipo quantitativo per il rumore e che pertanto verranno fornite valutazioni qualitative sui potenziali effetti acustici delle azioni di piano.

In riferimento alla componente salute e popolazione, gli elementi di valutazione sono forniti nell'ambito della trattazione della qualità dell'aria, mettendo in luce l'aumento o la diminuzione della popolazione potenzialmente esposta ai relativi fattori; invece il tema della sicurezza stradale verrà trattato nel capitolo sulla mobilità.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa degli indicatori numerici di valutazione per obiettivo di sostenibilità e raggruppati per componente. Si specifica che molte azioni previste dal piano non è stato possibile valutarle in modo quantitativo, ma per quanto possibile nei

capitoli seguenti e attraverso la matrice di sintesi sono state valutate in modo qualitativo, in termini di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità.

**Tab. 7.1.1- Indicatori di valutazione**

Obiettivi di sostenibilità		Indicatori valutazione
<b>Mobilità e trasporto</b>	Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave (LG PUMS e PRIT RER);	Tasso di motorizzazione;
	Migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci (LG PUMS e PRIT RER);	Km percorsi dai veicoli sulla rete
	Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili ((LG PUMS e PRIT RER);	Riduzione del numero di incidenti
<b>Qualità dell'aria</b>	Ridurre emissioni di gas inquinanti (Dir. 2001/81/CE; Dir. 2010/75/UE; Str. tematica UE su inquin. atmosf.)	Ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto
		Incremento dei percorsi ciclabili
		Emissioni PM e NOx sul territorio comunale
		Estensione aree pedonali, ZTL e zone 30
		Dotazione metri piste ciclabili
<b>Cambiamenti climatici</b>	Ridurre emissione di gas serra del 40% al 2030 (Decisione del Consiglio europeo del 23-24 ottobre 2014 Nuovo PER 2017-2030 )	n. Colonnine ricarica elettriche
		Ripartizione modale
		Emissioni totali gas serra trasporti
		Dotazione metri piste ciclabili
	Ridurre consumi energetici del 27% (47% per il Nuovo PER) al 2030 (Decisione del Consiglio europeo del 23-24 ottobre 2014 Nuovo PER 2017-2030	Percentuale spostamenti bicicletta
		Estensione aree pedonali e ZTL e zone 30
		Ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto
<b>Inquinamento acustico</b>	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (2002/49/CE)	Parco veicolare TPL
		n. Colonnine ricarica elettriche
		Consumi energetici trasporti
<b>Sicurezza salute e ambiente urbano</b>	Limitare esposizione umana a vari inquinanti atm. con misure a scala locale-generale (Dir. 2008/50/CE; Str. tematica UE su inquin. atmosf.)	Estensione aree pedonali
		Estensione ZTL
		Estensione zone 30
		Emissioni PM2.5 e NOx sul territorio comunale
	Migliorare le condizioni di sicurezza (LG PUMS e PRIT RER);	Estensione aree pedonali, ZTL zone quiete e zone 30
		Dotazione metri piste ciclabili
	Incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata (PRIT RER)	n. Colonnine ricarica elettriche
		Riduzione del numero di incidenti
Ripartizione modale		
Estensione aree pedonali		
		Estensione ZTL
		Estensione zone 30

## 7.2 Mobilità e trasporto

Il sistema della mobilità e dei trasporti costituisce il primo elemento di valutazione complessiva degli effetti del Piano in relazione agli obiettivi generali assunti ma, soprattutto, in relazione agli effetti attesi sul sistema della mobilità urbana.

Il PUMS è lo strumento di pianificazione della mobilità a lungo termine, finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con gli altri piani di trasporto, il tutto nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

Chiaramente gli effetti attesi del PUMS saranno in parte assegnabili ad azioni locali, quindi valutabili solo a livello di microscala, altri effetti si manifesteranno, invece, sull'intero territorio comunale e in particolare nell'area urbana, altri effetti ancora non saranno valutabili preventivamente se non in modo qualitativo.

Il PUMS, per la verifica degli scenari di riferimento e di piano, ha utilizzato l'Urban Transport Roadmap (si veda il cap. 7 della Relazione di Piano), uno strumento online ideato e implementato su iniziativa della Commissione Europea per città medio piccole (come per esempio Faenza) che non hanno le risorse per sviluppare un proprio modello di simulazione della rete di trasporto di tipo deterministico.

Questo strumento è usato per:

- Esplorare ed indentificare misure/politiche di trasporto sostenibile;
- Quantificare gli impatti sui sistemi di trasporto, ambientale ed economico delle misure;
- Considerare una RoadMap (cioè serie di azioni da implementare in una logica sviluppata fino al 2030) per raggiungere determinati obiettivi.

Lo strumento, a partire da alcuni parametri di input di caratterizzazione della città e di alcune variabili esogene, dopo aver configurato per ciascuno scenario le azioni da considerare (cambiamenti nel sistema di trasporto), esegue il calcolo degli output dell'analisi ovvero i trend degli indicatori.

Si precisa che, essendo un metodo di calcolo aggregato, di tipo "strategico", questo sistema non prevede la gestione di una rete di trasporto, composta di nodi ed archi e relativi costi generalizzati, ma si basa piuttosto sul concetto di elasticità della domanda di trasporto, al variare di alcuni attributi del sistema di trasporto stesso.

Il modulo di calcolo di basa su gli input forniti per lo scenario per calcolare gli impatti delle azioni sul sistema di trasporto e sull'ambiente esterno, attraverso degli indicatori per cui si evidenzia il trend con cadenza annuale fino al 2030.

Gli indicatori forniti sono prestabiliti e riguardano il trasporto, gli effetti sull'ambiente e l'economia.

In questo paragrafo saranno sintetizzati dunque gli effetti prodotti dall'introduzione delle politiche e delle azioni del PUMS per le diverse componenti della mobilità in grado di essere studiati attraverso l'impiego dello strumento appena descritto.

La valutazione di coerenza con gli obiettivi assunti è eseguita direttamente analizzando i risultati delle elaborazioni sugli indicatori condotte nell'ambito della redazione del Piano.

Gli scenari di riferimento assunti, oltre a quello attuale, sono lo scenario tendenziale, considerato come alternativa zero, con il quale si intende fornire un benchmark per la valutazione; e lo scenario di piano che contiene l'insieme delle misure e azioni che dovranno essere attuate in modo progressivo nell'orizzonte temporale di validità del piano (anno 2030).

Le prime osservazioni sistemiche a scala comunale saranno condotte attraverso le stime della domanda che caratterizzano lo scenario attuale, lo scenario tendenziale e lo scenario di progetto, in riferimento alle modalità potenzialmente scelte dall'utenza nell'uso dei differenti sistemi di trasporto.

Il comune di Faenza conta nell'anno base (2017) poco meno di 59.000 abitanti, derivanti da un tasso di crescita importante nel decennio tra il 2000 e il 2010, mentre nel decennio successivo tra il 2011 e il 2017 la popolazione è rimasta sostanzialmente stabile.

Nella costruzione dello scenario futuro il PUMS assume che, anche nel decennio tra il 2020 e il 2030, la popolazione residente nel comune rimanga sostanzialmente stabile, di conseguenza anche la domanda complessiva di mobilità viene ipotizzata sostanzialmente stabile.

Per quanto riguarda la ripartizione modale degli spostamenti sistematici che interessano il comune (interni + ingresso/uscita) nel giorno medio di riferimento, dal censimento ISTAT 2011 risulta una forte componente di spostamenti su auto privata pari al 67,2%, una quota apprezzabile di spostamenti a piedi e bicicletta pari al 20,9% (14,3% in bicicletta e 6,6% a piedi), una quota di spostamenti su trasporto pubblico pari al 10%, e una quota pari al 2% circa di spostamenti con altri mezzi (motocicletta/ciclomotore, ecc.).

**Tab. 7.2.1- Modalità di spostamento (movimenti sistematici) – Fonte ISTAT 2011**

<b>2011</b>	<i>auto</i>	<i>bici</i>	<i>TPL</i>	<i>piedi</i>	<i>altro (moto, ecc)</i>
<i>Interni al comune</i>	60,2%	23,9%	2,40%	11,0%	2,50%
<i>Ingresso</i>	77,3%	1,1%	19,8%	0,6%	1,1%
<i>Uscita</i>	76,7%	0,6%	21,8%	0,0%	0,9%
<i>Totale generale</i>	67,2%	14,3%	10,0%	6,6%	1,9%

Una stima compiuta in occasione delle elaborazioni del PUMS e riferita all'anno 2015 per gli spostamenti interni ed in ingresso nel comune, assunta anche come situazione dello scenario attuale è riportata nella tabella che segue.

**Tab. 7.2.2- Modalità di spostamento assunta per lo scenario attuale (2015) \***

<b>Stima 2015</b>	<i>auto</i>	<i>TPL</i>	<i>bici/piedi</i>	<i>altro (moto, ecc)</i>
<i>Totale generale</i>	64%	10%	24%	2%

\* Spostamenti interni e in ingresso nel comune

Si conferma dunque nello scenario attuale un uso importante dell'auto, che si mantiene pari a circa il 64%, una quota importante di mobilità attiva, bici e piedi, che raggiunge il 24% con un'incidenza maggiore per gli spostamenti interni, e un impiego ridotto del trasporto pubblico con valore di circa il 10% spinto soprattutto dagli spostamenti in ingresso/uscita dal comune.

Per la previsione dello scenario tendenziale (2030 riferimento-BAU), così come per lo scenario di progetto (2020 PUMS), il Piano ritiene che la domanda di mobilità possa rimanere complessivamente invariata; di conseguenza per i due scenari futuri il PUMS assume una struttura sostanzialmente invariata nella matrice degli spostamenti rispetto allo scenario attuale.

Per contro, negli scenari futuri sia di riferimento che di progetto la matrice degli spostamenti degli autoveicoli subirà una modifica in termini di riduzione degli stessi, in rapporto a quanto abbiano efficacia gli interventi, di tipo organizzativo e di realizzazione di infrastrutture, finalizzati ad incentivare forme di mobilità alternativa.

Per gli scenari futuri, l'impiego dell'Urban Transport Roadmap ha permesso di ottenere una stima delle modifiche che, l'evoluzione del sistema della mobilità urbana per lo scenario tendenziale e quelle conseguenti all'attuazione del PUMS per lo scenario di progetto, avranno sulla ripartizione modale degli spostamenti.

La tabella che segue mostra i risultati ottenuti.

**Tab. 7.2.3- Modalità di spostamento stimata per gli scenari futuri \***

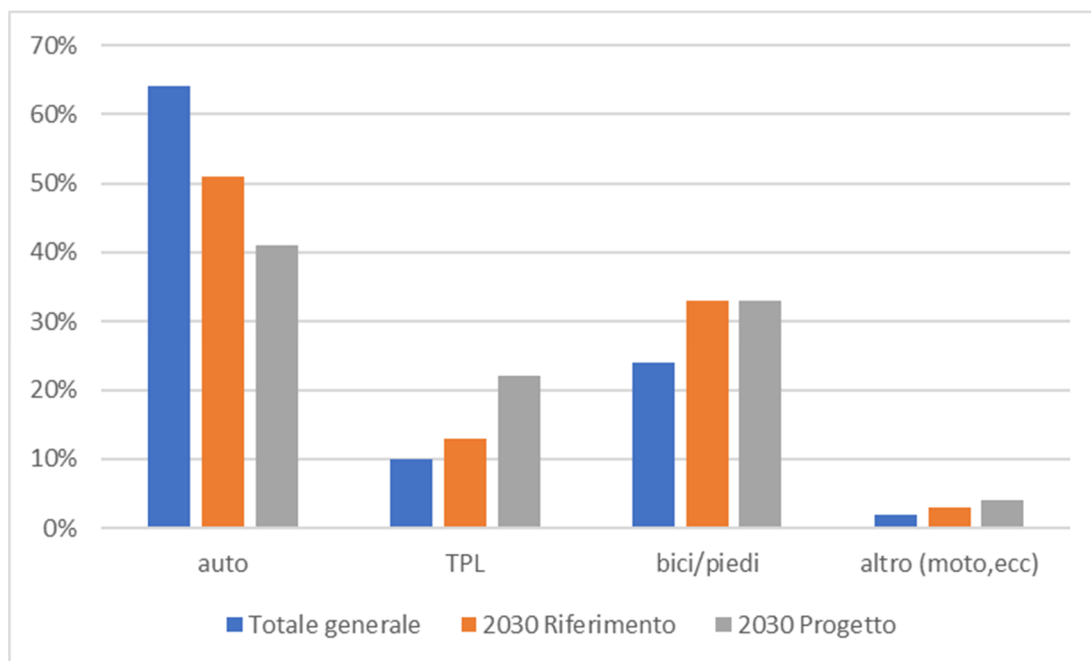
<i>Scenari</i>	<i>auto</i>	<i>TPL</i>	<i>bici/piedi</i>	<i>altro (moto,ecc)</i>
<i>2030 Riferimento</i>	51%	13%	33%	3%
<i>2030 Progetto</i>	41%	22%	33%	4%

\* Spostamenti interni e in ingresso nel comune

Si può osservare dunque che, in base alle stime effettuate, pur rimanendo costante la domanda complessiva di spostamenti per il territorio comunale, mentre la domanda di spostamenti degli autoveicoli che interessa il territorio comunale, tra lo stato attuale e lo scenario tendenziale subirebbe una riduzione dal 64% al 51%, mentre nello scenario di progetto scenderebbe ulteriormente sino al 41%.

La riduzione degli spostamenti in auto si avrebbe a vantaggio di sistemi di trasporto più sostenibili quali la mobilità attiva (bici/piedi) e il trasporto pubblico (TPL), come mostrato nel grafico che segue.

**Grf. 7.2.1 - Modalità di spostamento stimata per gli scenari futuri**



Assumendo queste stime il PUMS prevede che, per gli spostamenti interni ed in ingresso nel comune, la ripartizione modale si modifichi passando, per le auto dal 64% attuale al 41% dello scenario di piano (-36%); mentre l'utilizzo di piedi e bicicletta dovrebbe passare dal 24% attuale al 33% dello scenario di piano (+38%); il TPL dal 10% attuale al 22% dello scenario di piano (+120%); in fine gli altri mezzi dal 2% attuale al 4% dello scenario di piano (+100%) tra questi al 2030 si prevede anche una piccola quota di spostamenti in car sharing introdotto dal Piano.

Per la domanda di spostamenti dei veicoli pesanti, nello scenario di piano, si prevede una sostanziale stabilità rispetto allo scenario attuale (circa l'1% nei 10 anni).

Il calo della domanda di spostamenti su auto è legato principalmente alle azioni di Piano tese a favorire la mobilità ciclabile e la multimodalità dei trasporti, al potenziamento del TPL, ad un maggiore uso dei parcheggi scambiatori, all'introduzione della misura di restrizione e tariffazione degli accessi nell'area a traffico limitato, all'estensione delle zone e dei percorsi pedonali che, come si vedrà in seguito consentono di effettuare stime positive in merito alla diversione modale, sottraendo all'auto quota parte degli spostamenti attuali.

Gli effetti di queste modifiche stimate per la domanda di mobilità saranno descritti nel seguito, allorquando saranno analizzati gli indicatori relativi.

Sono state condotte infatti specifiche simulazioni per ciascuno scenario di valutazione che consentono di stimare gli effetti prodotti dalle politiche/azioni proposte nel Piano in maniera macroscopica sul sistema della mobilità, sia su altre componenti ambientali.

Dal punto di vista sistemico, allora, vengono valutati gli effetti indotti dall'attuazione del Piano utilizzando gli indicatori scelti nella fase di redazione per interpretare le fenomenologie attese a livello di macro-scala.

Gli indicatori sono stati elaborati, sull'intero territorio comunale, a partire dai contenuti del Piano e in relazione a ciascuno degli scenari di valutazione.

Gli indicatori utilizzati per il confronto dei diversi scenari di valutazione. sono i seguenti:

**Tab. 7.2.4- Indicatori di valutazione**

Indicatore valutazione
Tasso di motorizzazione
Km percorsi da autoveicoli a carburante convenzionale (benzina e diesel),
Estensione delle Zone a Traffico Limitato – ZTL
Estensione delle aree pedonali
Estensione delle Zone 30
Estensione della rete di piste ciclabili

Ciascuno di questi indicatori è stato quantificato in relazione ai tre scenari di valutazione che, come descritto in precedenza, sono:

- Scenario attuale
- Scenario tendenziale (2030 Riferimento)
- Scenario di progetto (2030 PUMS)

Le stime ottenute dall'impiego dell'Urban Transport Roadmap, per i due scenari futuri, con riferimento alla domanda di spostamenti prevista e la relativa ripartizione modale, consentono il confronto degli indicatori di valutazione mostrati nelle tabelle che seguono.

**Tab. 7.2.5- Tasso di motorizzazione – autovetture/1.000 abitanti**

	Scenario Attuale	2030 Riferimento	2030 PUMS
<b>Tasso di motorizzazione</b> (veic*km/hp)	651	676	670
<b>Variazione rispetto allo scenario attuale</b>		3,84%	2,92%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>-0,89%</b>

Riguardo al tasso di motorizzazione, relativamente alle auto, il comune di Faenza con 651 auto ogni 1.000 abitanti si colloca già nel 2015 al di sopra della media regionale di 624 e nazionale di 633.

Secondo il modello di previsione utilizzato nello scenario di riferimento al 2030 si avrebbero per il comune di Faenza 676 auto per 1.000 abitanti, con un incremento di circa il 3,8%.

Pur senza invertire la tendenza alla crescita di questo indicatore, lo stesso modello stima per lo scenario 2030 PUMS un incremento più contenuto, sino a 670 auto ogni 1.000 abitanti (-9% circa rispetto allo scenario tendenziale).

Le azioni del Piano sembrano dunque in grado di contenere la crescita del numero di auto in circolazione nel comune.

Il secondo indicatore di valutazione è riferito al numero complessivo di chilometri percorsi annualmente dalle auto con alimentazione tradizionale a benzina o diesel; la tabella che segue mostra i valori assoluti e i rapporti per i tre scenari.

**Tab. 7.2.6- Percorrenze annuali sulla rete stradale comunale – Veicoli a benzina o diesel – milioni di veicoli\*km/anno**

	Scenario Attuale	2030 Riferimento	2030 PUMS
Percorrenza veicoli (milioni di veic*km/anno)	111	48	42
Variazione rispetto allo scenario attuale		-56,76%	-62,16%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>-12,50%</b>

Considerando il territorio comunale, il primo elemento da osservare è che già nello scenario Tendenziale si ha una sensibile riduzione di chilometri percorsi dalle auto alimentate con carburanti tradizionali, con un – 57% circa rispetto allo scenario attuale.

Le percorrenze tendono ancora a ridursi nello scenario di progetto (2030 PUMS), con l'introduzione delle politiche/azioni previste per migliorare complessivamente la qualità del sistema, sia rispetto allo scenario attuale che a quello tendenziale rispettivamente del -62% e del -12,5%.

Considerando le variazioni di questo indicatore si può osservare che la riduzione dei chilometri percorsi dai veicoli con alimentazione tradizionale (benzina e diesel) nasce dall'effetto combinato:

- della sostituzione del parco veicolare verso veicoli a minore emissione, favorita dall'evoluzione tecnologica dei veicoli;
- dell'evoluzione complessiva del sistema della mobilità verso un minore uso del veicolo privato a favore degli altri mezzi più sostenibili quali il trasporto pubblico o la mobilità attiva.

La prima causa è quella che maggiormente determina la riduzione delle percorrenze stimate tra lo scenario tendenziale e quello attuale, nei circa 10 anni da oggi al 2030.

La riduzione stimata invece tra lo scenario 2030 PUMS e quello di riferimento, è verosimilmente ottenuta dalle politiche/azioni di piano che, a parità di domanda di trasporto riescono a contenere, rispetto allo scenario tendenziale, i volumi di traffico di veicoli privati sulla rete stradale.

I valori assunti da questi indicatori consentono di affermare che le politiche/azioni previste nello scenario di Progetto, e analizzate con le modalità sin qui descritte, permettono di prevedere un miglioramento sia rispetto allo scenario attuale che a quello tendenziale, facendo concludere che, dal punto di vista trasportistico, il Piano è in grado di produrre effetti positivi sul sistema della mobilità su strada.



Ai fini della valutazione del Piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità, sono stati utilizzati anche i seguenti indicatori quantitativi:

- Estensione della ZTL
- Estensione delle Zone 30
- Estensione delle aree pedonali
- Estensione della rete di piste ciclabili

Le tabelle che seguono sintetizzano gli effetti delle politiche/azioni introdotte nel Piano per ciascuno indicatori di cui sopra.

**Tab. 7.2.7- Estensione della Zona a Traffico Limitato**

	Scenario Attuale	2030 Riferimento	2030 PUMS
Estensione ZTL (migliaia m <sup>2</sup> )	170	170	700
Variazione rispetto allo scenario attuale		0,00%	311,76%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>311,76</b>

Considerando che l'estensione delle aree definite come ZTL attuali, nel capoluogo è pari a circa 0,17 km<sup>2</sup>, con l'incremento dell'area a ZTL previsto dal PUMS, pari a circa 530 migliaia di m<sup>2</sup>, si raggiungeranno circa 0,7 km<sup>2</sup> controllati da ZTL, con un incremento molto consistente (+312%) rispetto all'attuale e al tendenziale.

Il Piano prevede oltre all'estensione delle ZTL anche l'estensione delle aree pedonali rispetto allo scenario attuale e al tendenziale, al fine di favorire un minore utilizzo dei veicoli motorizzati a favore di una mobilità a basso impatto ambientale, e anche per incrementare la vivibilità della città, decongestionando gli spazi di maggiore qualità dal traffico privato e recuperandoli ad usi di maggiore valore urbano.

I risultati per questo indicatore sono riportati nella tabella che segue.

**Tab. 7.2.8- Estensione delle aree pedonali**

	Scenario Attuale	2030 Riferimento	2030 PUMS
Aree pedonali (migliaia m <sup>2</sup> )	11	11	20
Variazione rispetto allo scenario attuale		0,00%	81,82%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>81,82%</b>

Per le aree pedonali si passerà dunque da 11 migliaia di m<sup>2</sup> dello scenario attuale a circa 20 migliaia di m<sup>2</sup> dello scenario di PUMS, con un incremento forte di circa l'82%.

In aggiunta a queste aree pedonali si devono considerare anche circa 130 migliaia di m<sup>2</sup> di aree a prevalenza pedonale (solo deroghe per residenti e c/s)

**Tab. 7.2.9- Estensione delle Zone 30**

	Scenario Attuale	2030 Riferimento	2030 PUMS
<b>Zone 30 (km<sup>2</sup>)</b>	0,89	0,89	5,6
<b>Variazione rispetto allo scenario attuale</b>		0,00%	529,21%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>529,21%</b>

Le Zone 30 km/h attuali hanno una estensione di circa 890 migliaia di m<sup>2</sup>, pari al 6,36% dell'area cittadina

Nello scenario di PUMS, si prevede l'istituzione di nuove zone 30 e opportune misure di moderazione del traffico in tutte le aree residenziali e le aree circostanti alle scuole, per un'estensione complessiva pari al 40% dell'area cittadina, con un forte incremento rispetto all'attuale.

Riguardo ai percorsi ciclabili, nello scenario attuale si ha uno sviluppo complessivo di circa 49 km. Nello scenario tendenziale, aggiungendo le piste già pianificate ed in fase di pianificazione, si arriva a 51,6 km di piste ciclabili (+5,34% rispetto all'attuale).

Nello scenario di PUMS, si prevedono nuove realizzazioni per raggiungere uno sviluppo complessivo di oltre 70 km pari ad un incremento del 43,3% rispetto all'attuale e del 36% rispetto allo scenario tendenziale.

**Tab. 7.2.10- Estensione della rete ciclabile**

	Scenario Attuale	2030 Riferimento	2030 PUMS
<b>Piste ciclabili (km)</b>	48,98	51,60	70,20
<b>Variazione rispetto allo scenario attuale</b>		5,34%	43,31%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>36,05%</b>

Se si rapportano i chilometri di piste ciclabili di ciascuno scenario al numero di abitanti attuali nel comune, si passa da circa 0,84 m/ab per lo scenario attuale, a circa l'1,2 m/ab dello scenario di Piano.

L'estensione della rete di piste ciclabili avverrà attraverso la ricucitura di percorsi esistenti e la realizzazione di nuovi tratti di collegamento protetti in area urbana ed extraurbana.

L'azione prevede inoltre la messa in sicurezza e la realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici, nonché l'identificazione e il potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata.

L'utilizzo del modello Urban Transport RoadMap ha consentito di ottenere anche una stima dell'incidentalità in termini di individui coinvolti in incidenti gravi e mortali.

Rispetto all'anno base si registra una diminuzione in entrambi gli scenari, più marcata per lo scenario PUMS rispetto al tendenziale. Infatti, si prevede una diminuzione nello scenario PUMS del 29% e del 17% e nel tendenziale del 15% e del 10%, rispettivamente per incidenti mortali e gravi.

Nelle tabelle che seguono si riportano le stime ottenute facendo base 100 lo scenario attuale.

**Tab. 7.2.11- Stima degli incidenti da traffico – Incidenti gravi**

	Scenario Attuale	2030 Riferimento	2030 PUMS
Incidenti gravi (numero persone coinvolte)	100	85	71
Variazione rispetto allo scenario attuale		-	-29,00%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>-16,47%</b>

**Tab. 7.2.24 -Stima degli incidenti da traffico – Incidenti mortali**

	Scenario Attuale	2030 Riferimento	2030 PUMS
Incidenti mortali (numero persone coinvolte)	100	90	83
Variazione rispetto allo scenario attuale		-	-17,00%
		<b>Variazione piano/tendenziale</b>	<b>-7,78%</b>

Anche le valutazioni su questi ultimi indicatori consentono di affermare che il PUMS persegue e ottiene in gran parte il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità assunti.

Vi sono poi nel PUMS molte altre linee di intervento e azioni conseguenti, alcune delle quali trovano nel PUMS stesso indicazioni attuative che dovranno essere sviluppate in sede dei relativi piani particolareggiati o progetti specifici, altre azioni sono specificate con un livello di dettaglio coerente con il piano e quindi dovranno essere soggette ad ulteriori analisi ed approfondimenti per verificarne le modalità di attuazione.

Tutte queste linee di intervento e azioni, pur non potendo essere oggetto di previsioni quantitative in questa sede, non da meno concorrono al raggiungimento degli obiettivi che il PUMS intende perseguire.

Tra queste linee di intervento previste dal PUMS, si vogliono qui di seguito ricordare quelle sul Trasporto pubblico e la Logistica urbana, la sosta e la mobilità condivisa, suscettibili di ridurre la domanda di mobilità oggi indirizzata prevalentemente all'auto privata o di contenere il carico veicolare del trasporto delle merci nell'area urbana e nel centro storico.

Riguardo al trasporto pubblico locale, il PUMS prevede, oltre al progetto del nuovo Hub Intermodale con la ricucitura della zona a nord della ferrovia con il centro storico e il riuso dell'area ferroviaria dello scalo merci in corso di dismissione, il ridisegno dell'intero servizio

di TPL attraverso un incremento dei servizi e una ridefinizione delle linee, in grado di ridurre la percorrenza media, innalzare la frequenza e rendere così maggiormente appetibile ed efficiente l'utilizzo del TPL sull'area urbana.

La riqualificazione del servizio include anche la messa in sicurezza delle fermate e l'implementazione di soluzioni tese a facilitare il reperimento delle informazioni sui servizi e la georeferenziazione degli stessi. Vengono previste anche politiche tariffarie incentivanti per incrementare l'utilizzo del servizio pubblico.

Su versante del parco veicolare è previsto il potenziamento ed il rinnovo del parco autobus a basso impatto ambientale.

Per quanto riguarda la Logistica urbana nel PUMS, oltre alla realizzazione del nuovo scalo merci in area esterna al centro storico, si prevede la creazione di un piccolo centro di consegna che consenta una rottura dei carichi in prossimità del centro storico al fine di favorire un potenziamento delle modalità di consegna sostenibili delle merci.

Si prevede inoltre l'attivazione di fasce orarie di accesso al centro per la regolamentazione del trasporto merci in area urbana, in accordo con la normativa regionale in tema di armonizzazione dell'accesso dei veicoli merci nell'area urbana.

Sempre in tema di logistica urbana viene previsto uno sviluppo nei rapporti tra l'Amministrazione e i Mobility Manager aziendali delle aziende più rilevanti con sede a Faenza per avviare progetti di ottimizzazione dei flussi dipendenti/merci, al fine di avviare progetti di ottimizzazione dei flussi sui percorsi casa-lavoro e per la consegna delle merci.

Il PUMS prevede anche di effettuare lo studio di fattibilità di un servizio di van-sharing elettrico, ovvero, in maniera analoga al car-sharing, una flotta di mezzi commerciali elettrici a disposizione degli utenti per il trasporto e alla consegna di merci.

Riguardo alla sosta il PUMS prevede un potenziamento del Park & Ride esistente con un ampliamento della capacità delle aree di parcheggio; il potenziamento del ruolo della Stazione Ferroviaria come punto aggiuntivo di interscambio tra modalità di trasporto differenti e la riqualificazione dell'autostazione; l'individuazione di cinque aree di sosta come potenziali candidate all'attivazione di politiche di Park & Ride.

E' prevista anche l'introduzione di una tariffazione diversificata per gli abbonamenti e la sosta in relazione alla classe di inquinamento dei veicoli, alla tipologia di alimentazione e all'orario di accesso.

Riguardo alla mobilità condivisa è previsto un miglioramento ed un potenziamento dell'attuale sistema di bike sharing, attraverso una promozione dello stesso e un miglioramento della flotta esistente. L'interoperabilità con altri sistemi regionali (MiMuovo in Bici) porterà ad un incremento dell'attrattività del servizio e di conseguenza del suo utilizzo.

Il PUMS prevede anche l'attivazione di un servizio di car sharing, ad oggi non presente a Faenza, caratterizzato da una flotta di veicoli ibridi per la mobilità inter-valle (territorio Unione Romagna Faentina) e con veicoli completamente elettrici per il servizio urbano a Faenza.

Con l'obiettivo di incrementare la fruibilità dei servizi di mobilità e la sicurezza il PUMS prevede un maggior ricorso all'innovazione tecnologica, con sviluppo dell'infomobilità, ITS e apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza.

Il PUMS, come supporto alla mobilità con mezzi puliti, prevede l'installazione di colonnine per

la ricarica dei mezzi elettrici, sia pubbliche, attraverso la partecipazione al Piano nazionale infrastrutture di ricarica elettric e la ricerca di soggetti interessati a realizzare e gestire punti di ricarica per auto elettriche su suolo pubblico, fuori e dentro al centro storico; sia private in raccordo con il redigendo PUG, per nuovi insediamenti residenziali.

Con l'intento di incentivare l'informazione e l'educazione alla mobilità sostenibile Il PUMS prevede inoltre di potenziare le iniziative di informazione e sensibilizzazione pubbliche (web e seminari/assemblee periodiche), mirate a categorie specifiche (scuole e aziende con più di 50 addetti).

Infine si prevede uno stretto coordinamento tra il PUMS e il redigendo PUG che da un lato, con l'obiettivo del contenimento del consumo del suolo, prevederà interventi di addensamento nel centro urbano attraverso la riqualificazione dell'esistente, accrescendo i presupposti di un maggior utilizzo dei trasporti collettivi; dall'altro dovrebbe indirizzare la pianificazione degli interventi verso le aree maggiormente servite dai sistemi di mobilità.

Lo scenario di progetto del PUMS è stato messo a confronto anche con altri due scenari, chiamati esplorativi, perché utilizzati per testare i risultati ottenuti dalle azioni di Piano introdotte nel modello Urban Transport RoadMap, rispetto a:

- Scenario PAIR al 2030, costruito con le azioni previste dalle Norme Tecniche di Attuazione del PAIR (si rinvia alla relazione del PUMS per una più precisa descrizione dello scenario);
- Scenario 2030 PUMS senza potenziamento del TPL.

La tabella che segue mostra sinteticamente la stima degli indicatori riferibili al sistema della mobilità per i due scenari esplorativi a confronto con quelli dello scenario di PUMS e dello scenario attuale.

**Tab. 7.2.12- Indicatori del PUMS per il sistema della mobilità a confronto con quelli ottenuti per i due scenari esplorativi**

Indicatori di base	Unità di misura	Anno base (2015)	2030 PUMS	2030 PAIR	2030 PAIR senza TPL
Ripartizione Modo Auto*	%	64%	41%	49%	46%
Ripartizione Modo Trasporto Pubblico*	%	10%	22%	16%	16%
Ripartizione Modi attivi (piedi, bici)*	%	24%	33%	33%	34%
Ripartizione Modo Moto	%	2%	3%	2%	3%
Ripartizione Car sharing*	%	0%	1%	0%	1%
Tasso di motorizzazione	Autovetture/1000 abitanti	651	670	675	673
VKT autovetture a benzina e diesel*	Milioni VKT/anno	111	42	44	44
Incidenti gravi	var % numero pers. coinvolte	-	-17%	-15%	-16%
Incidenti mortali	var % numero pers. coinvolte	-	-24%	-19%	-22%

\*considera sia gli spostamenti interni che in entrata.

Dal confronto di questi dati si può osservare come i risultati al 2030 del PUMS siano in gran parte migliorativi rispetto ai risultati che si otterrebbero da una applicazione delle misure del PAIR o in uno scenario in cui non si attuasse il potenziamento previsto per il TPL.

In particolare, relativamente alla ripartizione modale, i due scenari esplorativi risultano essere meno efficaci rispetto al PUMS nel ridurre la quota modale dell'auto sull'intero territorio comunale (dai 5 agli 8 punti percentuali di differenza). Lo stesso si ha anche se in misura minore sia per il tasso di motorizzazione che per i chilometri percorsi dalle autovetture (benzina e diesel).

Infine il PUMS, secondo queste stime, risulterebbe più efficace nella riduzione delle persone coinvolte in incidenti gravi o mortali.

Dal punto di vista complessivo si può concludere che l'introduzione delle politiche/azioni previste dal PUMS può essere valutata positivamente rispetto agli effetti prodotti sul sistema della mobilità.

I parametri di valutazione risultano indicare una buona tendenza alla riduzione nell'uso del mezzo privato (auto) unitamente alla riduzione dei chilometri percorsi dai mezzi più inquinanti, nonostante il mantenimento della domanda complessiva di mobilità previsto all'orizzonte decennale del PUMS.

E' possibile quindi sostenere che la costruzione dello scenario di Progetto (2030 PUMS), tesa a perseguire gli obiettivi prefigurati all'avvio del processo di pianificazione, appare in grado di ottenere il miglioramento complessivo della funzionalità della rete della mobilità, in particolare di quella urbana, insieme al miglioramento della sostenibilità dell'intero sistema.

### **7.3 Qualità dell'aria**

Finalità di questo paragrafo del rapporto ambientale è quella di valutare gli effetti complessivi del piano in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti per la qualità dell'aria. Tale valutazione è effettuata analizzando e confrontando (tramite indicatori) la situazione attuale, quella tendenziale (alternativa 0) e quella dello scenario di piano.

Le valutazioni servono anche a valutare la coerenza/conformità agli obiettivi e prescrizioni del PAIR 2020. In particolare coerenza rispetto agli obiettivi di:

- a) riduzione del 47 per cento delle emissioni di PM10 al 2020;
- b) riduzione del 36 per cento delle emissioni di ossidi di azoto (NOx) al 2020

Per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria, il PAIR prevede la direttiva della riduzione del 20 per cento al 2020 del traffico veicolare privato nel centro abitato rispetto a quello misurato o stimato in riferimento all'anno di adozione del Piano, che deve essere attuata con le seguenti misure:

- a) individuazione di nuove aree pedonali per una estensione complessiva pari al 20 per cento della superficie del centro storico;

- b) estensione delle zone a traffico limitato (ZTL) in modo che esse vadano a ricoprire un'area pari al 100 per cento della superficie del centro storico;

Tali misure possono essere integrate con misure equivalenti in termini di riduzione del traffico veicolare.

Per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria, inoltre il piano individua le seguenti direttive:

- a) ampliamento delle piste ciclabili nei centri abitati o nei tratti di collegamento fra centri abitati limitrofi, fino al raggiungimento, al 2020, di una dotazione pari a 1,5 metri per abitante residente nel Comune nell'anno di adozione del Piano;
- b) raggiungimento della quota del 20 per cento, al 2020, degli spostamenti urbani tramite mobilità ciclabile, rispetto alla quota misurata o stimata all'anno di adozione del Piano.

La realizzazione di tali misure concorre anche al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione del traffico veicolare privato.

Per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria, il Piano prevede inoltre le seguenti direttive in capo alla Regione:

- a) sostituzione, al 2020, degli autobus di categoria uguale o inferiore a Euro 2 con mezzi a minore impatto ambientale;
- b) potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma del 10 % al 2020 e potenziamento del 20% del trasporto pubblico su ferro

Infine il piano prevede divieti di accesso al centro abitato per certe categorie di veicoli leggeri e pesanti.

L'analisi degli effetti complessivi del piano sulla componente è stata effettuata tramite bilanci emissivi sul territorio comunale di: Ossidi di Azoto (NOx), Particolato Fine (PM), calcolate dal modello l'Urban Transport Roadmap.

Di seguito si riporta la tabella degli indicatori di valutazione quantitativi. La correlazione con gli obiettivi di sostenibilità è evidenziata nella tabella 7.1.1.

**Tab. 7.3.1- Indicatori di valutazione**

<b>Indicatore valutazione</b>
Calcolo emissioni stradali NOx e PM sul territorio comunale (t/anno)
Estensione aree pedonali (m <sup>2</sup> )
Estensione ZTL (m <sup>2</sup> )
Estensione zone 30 (km <sup>2</sup> )
Dotazione metri piste ciclabili (m ab)
n. Colonnine ricarica (n)
Ripartizione modale

Come detto il PAIR ha legato gli obiettivi di riduzione delle emissioni alla riduzione del traffico privato del 20% nei centri abitati attraverso: ZTL (100% sup. CS), zone pedonali (20% sup. CS). Anche le piste ciclabili concorrono a tale obiettivo attraverso la dotazione di 1,5 m per

abitante. Nella tabella seguente si riportano i valori degli indicatori su tali azioni nei vari scenari, raffrontate col target PAIR.

**Tab. 7.3.2- Estensione ZTL, zone 30 aree pedonali, dotazione ciclabili**

Indicatore	Unità di misura	Attuale	scenario di piano	Target PAIR
aree o isole pedonali	Km <sup>2</sup>	0,011	0,02	0,2-
Aree a prevalenza pedonali	Km <sup>2</sup>	0	0,13	
Superficie ZTL	Km <sup>2</sup>	0.17	0.7	1 km <sup>2</sup>
Zone 30	Km <sup>2</sup>	0,89	5,6	-
Estensione piste ciclabili	Km	49,0	70,2	
Dotazione per abitante piste ciclabili	m/ab	0,84	1,2	1,5
Colonnine di ricarica elettrica	N	0	11	
%spostamenti bici	%	24%*	33%*	20%
%spostamenti TPL	%	10%	22%	Aumento del 10%

Sulla ciclabilità il PUMS prevede un aumento del 43% dell'estensione delle piste ciclabili, raggiungendo la dotazione pari a 1,2 m per abitante, inferiore comunque all'1,5 richiesto dal PAIR e un potenziamento delle infrastrutture per la sosta delle bici.

Il piano prevede un quadruplicamento dell'estensione della ZTL e un incremento del 82% delle aree pedonali (ai quali vanno aggiunti 0,13 km<sup>2</sup>) di aree a prevalenza pedonali, anche se non riesce comunque a raggiungere gli standard PAIR.

A queste azioni si aggiungere che il PUMS aumenta di oltre il 500% l'estensione delle zone 30 esistenti.

Il piano persegue il rinnovo del parco TPL, con inserimento anche di bus elettrici. Ed è previsto l'inserimento di colonnine pubbliche di ricarica elettrica.

Nell'orizzonte temporale del Piano si evidenziano inoltre azioni sul Trasporto pubblico e la Logistica urbana, vedasi paragrafo precedente.

Nello stato di fatto, risulta una fortissima componente di spostamenti su auto privata pari al 64%, pertanto il PUMS punta a migliorare le condizioni di sviluppo per la mobilità sostenibile.

Per lo scenario di piano si sono stimate le riduzioni degli spostamenti in automobile, indotti dall'insieme delle azioni di piano, a favore di trasporto pubblico e bicicletta.

Per quanto riguarda gli spostamenti in bici, considerando anche gli spostamenti pedonali, il PUMS rispetta ampiamente il 20% richiesto dal PAIR, come per l'incremento degli spostamenti su trasporto pubblico, che aumenta del 120%. In tal modo la componente su auto degli spostamenti si riduce al 41%.

In termini di effetti sulla qualità dell'aria del PUMS, di seguito si riportano i risultati delle simulazioni effettuate sul territorio comunale, specificando che obiettivo della VAS del PUMS è quello di verificare i possibili effetti del piano in termini di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità e del PAIR. Quindi importante è avere informazioni sul trend emissivo nei vari scenari. Compete invece ad altri strumenti il calcolo dettagliato delle emissioni da traffico.



**Tab. 7.3.3- emissioni rete comunale**

	Attuale	Riferimento	Scenario di piano	Scenario PAIR
VKT autovetture a benzina e diesel* Milioni VKT/anno	111	48	42	44
Emissioni NOx* t/anno	188	67	57	65
Emissioni PM* t/anno	9	4	3	4

**Tab. 7.3.4- Confronto tra scenari rete comunale**

	Riferimento - attuale	Piano - Attuale	Piano Riferimento	Piano-PAIR
VKT autovetture a benzina e diesel*	-56.8%	-62.2%	-12,5%	-4,5%
Emissioni NOx*	-64.4%	-69.7%	-14,9%	-12,3%
Emissioni PM*	-55.6%	-66.7%	-11,8%	0,0%

Dall'analisi degli scenari, appare evidente che l'effetto complessivo degli interventi dei vari sistemi di trasporto previsti dal piano sui veicoli circolanti sulla rete stradale è positivo. Infatti, confrontando lo scenario di piano con quello di riferimento si ha una riduzione delle emissioni degli ossidi di azoto di quasi il 15% e delle polveri del 12%. Rispetto allo stato attuale le riduzioni sono di molto superiori agli obiettivi del PAIR, si hanno infatti -69,7% per NOx e -66,7% per PM10. Appare evidente che la maggior parte del miglioramento è dato dal rinnovo del parco veicolare<sup>1</sup>, pertanto senza l'attuazione delle azioni regionali previste dal PAIR non si avranno tali miglioramenti.

In conclusione, il piano pur prevedendo aumenti significativi di ZTL, aree pedonali, ciclabili non raggiunge gli standard richiesti dalle direttive PAIR, ma come evidente dalle simulazioni in termini di performance sulle emissioni e diversione modale sono migliori di quelle che si avrebbero applicando quanto previsto dal PAIR. Si sottolinea che le riduzioni delle emissioni rispetto all'attuale sono in linea con gli obiettivi di sostenibilità assunti e con quelli del PAIR stesso.

Le simulazioni hanno valutato anche gli effetti di uno scenario senza potenziamento del TPL che vede un aumento del 4,8% dei VKT delle autovetture a benzina e diesel rispetto allo scenario 2030 PUMS a cui si associa un aumento del consumo di combustibili fossili e delle emissioni inquinanti.

L'inquinamento atmosferico ha un impatto sulla salute dei cittadini e sull'ambiente, come evidenziato dalla letteratura scientifica e dalle Linee Guida sulla qualità dell'aria dell'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Numerosi studi anche recenti hanno confermato i suoi effetti sulla mortalità e sulla morbilità per diverse cause (REVIHAAP1, ESCAPE2-6, EBoDE7, EpiAir 28) e l'Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro (IARC) l'ha classificato come carcinogeno di classe 19. L'OMS stima che nel mondo nel 2012 ci sarebbero stati 3,7 milioni di persone decedute prematuramente a

<sup>1</sup> Si specifica che le simulazioni hanno considerato una evoluzione del parco auto, che però non è coincidente a quella del PAIR 20202

causa dell'inquinamento atmosferico<sup>10</sup>. Il progetto VIIAS (Valutazione Integrata dell'Impatto dell'Inquinamento atmosferico sull'Ambiente e sulla Salute) stima che in Italia nel 2010 i deceduti attribuibili al PM<sub>2,5</sub> sono stati 21.524, al biossido di azoto 11.993.

L'analisi dei dati ambientali evidenzia un miglioramento della qualità dell'aria rispetto al decennio precedente, attribuibile a più fattori anche climatici. Tuttavia, nonostante questi miglioramenti, l'inquinamento atmosferico rappresenta ancora un pericolo per la salute. È auspicabile quindi un coinvolgimento di istituzioni e cittadini e come indicato dal Piano Regionale Integrato per contrastare l'inquinamento atmosferico e potenziare interventi strutturali e lavorare in una dimensione di area vasta ed integrata visto anche il contesto orografico e meteorologico della Pianura Padana.

Le Regioni del Bacino Padano, infatti, presentano specifiche condizioni orografiche e meteorologiche, che favorendo la formazione e l'accumulo nell'aria di inquinanti, in particolare quelli secondari quali le polveri sottili, producono situazioni di inquinamento particolarmente diffuse, tali da rendere difficile il raggiungimento del rispetto dei valori limite di qualità dell'aria.

Inoltre, ovviamente anche in Emilia-Romagna si rilevano segnali di mutamento del clima, come a livello globale. Le temperature minime e massime registrano un incremento negli ultimi 40 anni, con una forte impennata nell'ultimo decennio. Le precipitazioni atmosferiche diminuiscono in numero e crescono d'intensità.

Per contrastare l'inquinamento atmosferico e migliorare la qualità dell'aria le Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto e Emilia-Romagna, hanno sottoscritto il 9 giugno 2017 un Accordo di programma con il Ministero dell'Ambiente, per la realizzazione congiunta di una serie di misure aggiuntive di risanamento. Tra queste vi sono le misure temporanee al verificarsi di condizioni di perdurante accumulo e aumento delle concentrazioni degli inquinanti correlate a condizioni meteo sfavorevoli alla loro dispersione.

Si rileva come i risultati sulle emissioni, fanno ipotizzare che il piano possa avere comunque un effetto positivo sulle concentrazioni nei centri abitati e in tutte le aree influenzate prevalentemente dal traffico.

Si sottolinea quindi la coerenza del piano con l'obiettivo del raggiungimento del rispetto dei limiti normativi di concentrazione di inquinanti in atmosfera e che tali risultati di riduzione delle emissioni, in particolare nei centri abitati, con ipotizzabili effetti migliorativi delle concentrazioni, abbia potenziali effetti positivi sulla salute delle persone che risiedono nei centri abitati nelle aree maggiormente influenzate da traffico.

#### **7.4 Cambiamenti climatici**

Finalità di questo paragrafo del rapporto ambientale è quella di valutare gli effetti complessivi del piano in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti per la matrice Energia e cambiamenti climatici. Tale valutazione è effettuata analizzando e confrontando (tramite indicatori) la situazione attuale, quella di riferimento e quella del piano.

Le valutazioni servono anche a valutare la coerenza/conformità agli obiettivi e prescrizioni del nuovo PER 2017 – 2030, che ricordiamo essere:

- Ridurre emissione di gas serra del 40% al 2030
- Ridurre consumi energetici del 47% al 2030
- Copertura mediante FER pari al 27% al 2030;

Il settore trasporti deve contribuire al raggiungimento di questi obiettivi attraverso l'implementazione di specifiche azioni, quali ad esempio, quelle previste nell'asse 5 Sviluppo della Mobilità sostenibile del PTA 2017 – 2019. In particolare nel PTA si legge che:

- *Tra le azioni che si intendono promuovere nel settore della mobilità, il driver principale consiste nel sostegno alla transizione verso una mobilità più sostenibile, sia nel trasporto di persone sia in quello delle merci.*
- *In questo senso, a livello urbano verrà sostenuta la realizzazione e l'attuazione dei PUMS, promuovendo in particolare quelli che mirano ad uno sviluppo della mobilità ciclopedonale e, se motorizzata, a favore dei veicoli elettrici, ibridi, a GPL e a metano, sostenendo progetti pilota e sperimentazioni.*
- *Riguardo allo sviluppo della mobilità privata, verranno sostenuti anche gli interventi di infrastrutturazione necessari per lo sviluppo degli spostamenti più sostenibili (ad es. interventi per l'interscambio modale, promozione dell'infrastrutturazione per la mobilità ciclopedonale e per le ricariche di veicoli elettrici, ecc.).*
- *La Regione promuoverà inoltre lo sviluppo della mobilità sostenibile anche attraverso agevolazioni per le auto ibride ed elettriche.*
- *Specifiche azioni riguarderanno anche in questo triennio il sostegno al trasporto pubblico locale (TPL), all'infomobilità, alla pianificazione integrata e allo sviluppo della banca dati indicatori di mobilità e trasporto.*
- *Nel caso del TPL, se si tratta di veicoli alimentati a metano, potranno essere promosse azioni per l'utilizzo del biometano per l'alimentazione delle flotte.*
- *Nell'ambito dei progetti per la mobilità sostenibile, un impulso congiunto potrà essere dato allo sviluppo delle smart grids in grado di favorire forme di mobilità a più basse emissioni di carbonio.*
- *Infine, prosegue l'impegno sulla qualificazione del trasporto pubblico con il potenziamento del materiale rotabile e del trasporto pubblico locale, in particolare verso la diffusione di mezzi ibridi o alimentati da fonti rinnovabili e di tecnologie intelligenti di infomobilità.*

Nella costruzione degli scenari al 2030 il nuovo PER peraltro prefigura degli obiettivi precisi in termini quantitativi inerenti i diversi settori, sia nello scenario tendenziale che in quello obiettivo, che per il settore trasporti, si traducono, al 2030, nelle assunzioni, di cui alla tabella successiva:

**Tab. 7.4.1-Criteri scenario Obiettivo PER 2017- 2030 Settore trasporti Regione Emilia Romagna**

Sottosettore	Ambito e/o tecnologia	Criteri utilizzati per la definizione dello scenario obiettivo
Trasporto passeggeri	Autovetture elettriche	Immatricolato al 2030: 40%
	Autovetture ibride (benzina)	Immatricolato al 2030: 25%
	Motocicli elettrici	Immatricolato al 2030: 30%
	Autobus TPL elettrici	Immatricolato al 2030: 60%
	Autobus non-TPL elettrici	Immatricolato al 2030: 25%
	Autovetture a metano	Immatricolato al 2030: 25%
	Autobus TPL a metano (incl. biometano)	Immatricolato al 2030: 40%
	Autobus non-TPL a metano	Immatricolato al 2030: 35%
	Mobilità ciclabile (share modale)	share 20% (Ass.to Trasporti)
	Crescita passeggeri TPL su gomma	+10% (Ass.to Trasporti)
Crescita passeggeri TPL su ferro	+50% (Ass.to Trasporti)	
Trasporto merci	Veicoli leggeri elettrici	Immatricolato al 2030: 40%
	Veicoli pesanti ibridi	Immatricolato al 2030: 40%
	Veicoli pesanti elettrici	Immatricolato al 2030: 20%
	Trattori stradali ibridi	Immatricolato al 2030: 40%
	Trattori stradali elettrici	Immatricolato al 2030: 20%
	Veicoli leggeri a metano	Immatricolato al 2030: 40%
	Veicoli pesanti a metano ( GNC/GNL)	Immatricolato al 2030: 30%
	Trattori stradali a metano (GNC/GNL)	Immatricolato al 2030: 30%
Spostamento trasporto merci su ferro	share 10% (Ass.to Trasporti)	
<b>Consumo energetico per trasporti</b>	ktep	-40,86%
<b>Emissioni di CO2 da trasporti</b>	ktep CO2	-58,86%

Il target per il solo settore trasporti nello scenario obiettivo, porta ad una riduzione dei consumi del 40,86% nel periodo 2014 – 2030 ovvero del 58,86% in termini di emissioni climalteranti.

Ovviamente il raggiungimento dei valori di cui sopra, esula dalla semplice attuazione di quanto previsto nell'ambito dei PUMS.

Tornando alla metodologia utilizzata per l'analisi della componente, si rimanda al cap. 7 della Relazione del PUMS.

Gli indicatori di valutazione sono ovviamente correlati agli obiettivi di sostenibilità assunti per la componente cambiamenti climatici, come desumibile dalla tabella seguente.

**Tab. 7.4.2- Indicatori di valutazione**

Indicatore valutazione
Emissioni totali gas serra trasporti
Dotazione piste ciclabili
Percentuale spostamenti bicicletta
Estensione aree pedonali e ZTL e zone 30
Ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto
n. Colonnine ricarica elettriche
Consumi energetici trasporti

La stima globale di gas serra in termini di CO<sub>2</sub> eq. viene effettuata a partire dalle emissioni di inquinanti simulate utilizzando i fattori del GWP (Global Warming Potential), che descrive l'effetto serra del gas paragonato a quello della CO<sub>2</sub>, su un determinato intervallo di tempo. I gas climalteranti normalmente considerati sono il biossido di carbonio (GWP-1), il monossido di carbonio (GWP-2), il protossido di azoto (GWP-265), i composti organici volatili non metaninici (GWP-3) ed infine il metano (GWP-28) <sup>2</sup>.

Considerando tuttavia che il contributo degli altri gas è residuale rispetto a quello della CO<sub>2</sub> che da sola è responsabile di oltre il 95%, le valutazioni sono state limitate a questo solo gas.

Di seguito si riportano i risultati delle simulazioni effettuate sull'intera rete di valutazione nei tre diversi scenari.

**Tab. 7.4.3- Consumi ed emissioni del trasporto stradale**

INDICATORE	SCENARIO ATTUALE 2015	SCENARIO RIFERIMENTO 2030	SCENARIO PUMS 2030
<b>Emissioni gas serra CO<sub>2</sub> (tonn/anno)</b>	65.120	53.741	51.380
<b>Consumi (Tep/anno)</b>	23.622	19.777	18.897

Nella tabella successiva si riporta confronto tra i diversi scenari.

**Tab. 7.4.4- Confronto tra scenari (giorno medio)**

INDICATORE	RIFERIMENTO – ATTUALE		PUMS-RIFERIMENTO		PUMS-ATTUALE	
<b>Emissioni gas serra CO<sub>2</sub> equivalente (kg/ora)</b>	-11.379	-17,5%	-13.7405	-4,4%	-2.361	-26,7%
<b>Consumi (Tep/ora)</b>	-3.845	-16,3%	-4.725	-4,4%	-880	-25,0%

Dalla tabella si riscontra una riduzione di circa il 16-17% delle emissioni e dei consumi dallo scenario attuale a quello tendenziale; mentre lo scenario di piano presenta, rispetto allo scenario attuale, una riduzione per una quota pari a circa 25% per le emissioni e per i consumi.

In termini relativi, si registra una diminuzione del 57% e del 62% di VKT di autoveicoli convenzionali (benzina e diesel). Tale riduzione è in linea con la riduzione dei consumi energetici per queste due tipologie di carburante come mostrato

<sup>2</sup> I valori in tabella sono desunti da IPCC fifth Assessment Report 2014 (AR5)

Paragonando i risultati ottenuti dall'attuazione del PUMS con quelli previsti dal Nuovo PER al 2030 (riduzione del 50%) è evidente la disparità in termini di effetti attesi, dovuta anche al fatto che, come detto, il raggiungimento degli obiettivi previsti dal PER dipende da una serie di fattori, anche di natura economica e congiunturale, che coinvolge politiche di interesse regionale, nazionale e comunitario.

Altre valutazioni di tipo qualitativo, possono invece essere svolte in merito all'efficacia del piano, in termini di riduzione delle emissioni delle quali si dà conto nella tabella seguente.

Nella tabella seguente si riportano i valori degli indicatori su tali azioni nei vari scenari.

**Tab. 7.4.5-Altri indicatori di valutazione**

Indicatore	Unità di misura	Attuale	Riferimento	Scenario di piano
Dotazione piste ciclabili	Km	49	59,7	70,2
Estensione aree pedonali	Kmq	0,011	0,011	0,15 (di cui 0,13 a prevalenza pedonale)
Estensione ZTL		0,17	0,17	0,7
Zone 30 rispetto al Centro abitato	%	0,89	0,89	5,6
Ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto	Auto %	64	51	41
	Moto %	2	3	3
	TPL%	10	13	22
	Bici Piedi%	24	33	33
	Altro %	0	0	1
n. colonnine ricarica elettrica	n.	0	8	11
Parco veicolare TPL			Dismissione Veicoli Euro 3	Potenziamento navette elettriche

In sintesi si può affermare che l'incremento nelle dotazioni sopra riportate è assolutamente in linea con le azioni del PTA 2017 – 2019 di seguito elencate:

- privilegiare la mobilità ciclopedonale, il trasporto pubblico e l'uso di veicoli sostenibili (ad es. veicoli elettrici) soprattutto nei contesti urbani
- promuovere infrastrutturazione per la mobilità sostenibile alternativa, anche attraverso l'autoproduzione da fonti rinnovabili (elettricità, biometano, ecc.) in particolare nel settore del trasporto pubblico
- promuovere la mobilità ciclopedonale

In merito al trasporto pubblico si evidenzia infatti la volontà di procedere ad una graduale sostituzione del parco veicolare con mezzi più efficienti e meno inquinanti, in linea anche con gli obiettivi del PAIR. Analogamente un incremento di oltre il 60% dell'estensione delle piste ciclabili, un potenziamento delle infrastrutture per la sosta delle bici e del servizio di Bike sharing, insieme alle strategie su ZTL pedonalità e città 30, hanno fatto ritenere raggiungibile l'obiettivo di diversione modale al 20% fissato dal PER.

La quota di trasporto pubblico su gomma passa dall'10% attuale al 22% dello scenario di piano, con un incremento quindi del 47% superiore a quello indicato come obiettivo dal PER al 2030.

### 7.5 Inquinamento acustico

Finalità di questo paragrafo del rapporto ambientale è quella di valutare gli effetti complessivi del piano in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti per l'inquinamento acustico. Tale valutazione è effettuata analizzando e confrontando (tramite indicatori) la situazione attuale e quella del piano.

**Tab. 7.5.1- Indicatori di valutazione**

Indicatore valutazione
Ripartizione modale
Estensione aree pedonali
Estensione ZTL
Estensione zone 30

Il modello scelto non permette il bilancio complessivo in termini popolazione esposta tramite simulazioni acustiche.

Si evidenzia comunque che il piano produrrà effetti positivi in termini di popolazione esposta, poiché da un lato incrementa le modalità di spostamento sostenibili, dall'altro aumentano le aree potenzialmente in quiete come aree pedonali e ZTL.

L'effetto stimato delle azioni di piano è una diversione modale dell'auto alla bicicletta e ai mezzi pubblici. Gli spostamenti su auto caleranno del 36% passando dal 64% al 41%, mentre gli spostamenti in bici o piedi aumenteranno del 37% passando dal 24% al 33%. Questo comporta un aumento degli spostamenti senza impatto acustico e una riduzione del traffico auto circolante sulla rete stradale, con evidenti effetti acustici complessivamente positivi.

Di seguito si riportano i valori di aree pedonali, ZTL, zone quiete edifici sensibili e zone 30, per valutare gli incrementi delle aree potenzialmente in quiete acustica. Ovviamente la quiete acustica per il contributo del traffico stradale varierà in base alla tipologia di area, sarà, massima nelle aree pedonali e variabile a seconda dei casi nelle zone 30, ma anche se le aree sono interessate da contributi di infrastrutture esterne.

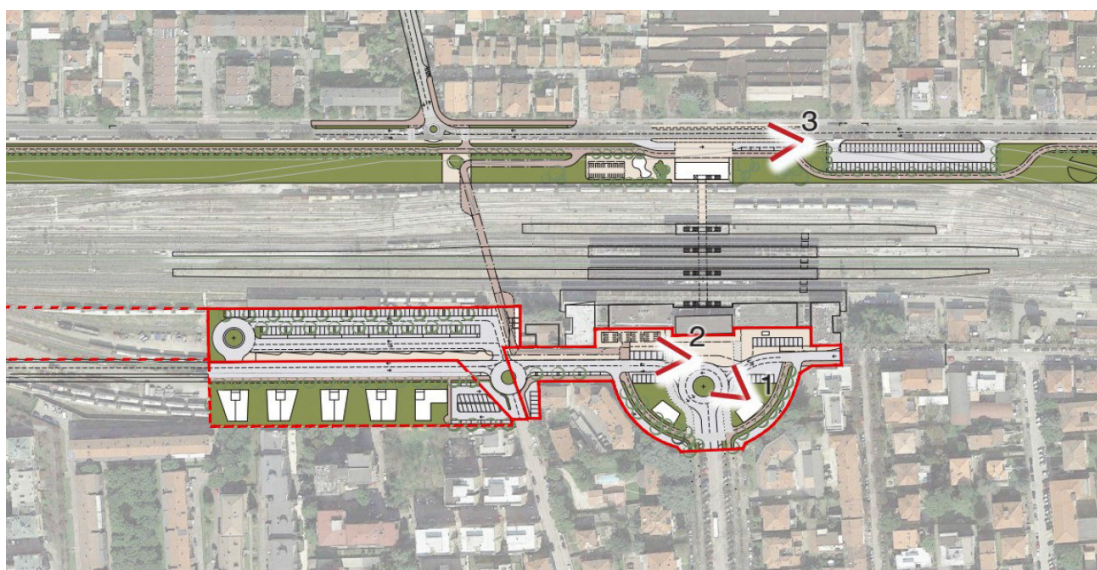
**Tab. 7.5.2- Estensione ZTL, zone 30 aree pedonali**

Indicatore	Unità di misura	Attuale	scenario di piano
aree o isole pedonali	Km <sup>2</sup>	0,011	0,15 (di cui 0,13 a prevalenza pedonale)
Superficie ZTL	Km <sup>2</sup>	0.17	0.7
Zone 30 rispetto al Centro abitato.	%sul c.a.	6,36%	40%

Il piano, aumenta del 82% le aree pedonali (alle quali si devono aggiungere 0,13 km<sup>2</sup> di aree a prevalenza pedonali), del 300% le ZTL e di oltre il 500% le zone 30. Queste azioni

comportano anche l'aumento di popolazione esposta a livelli acustici idonei alla residenza.

A livello puntuale, la previsione della Hub Intermodale di Faenza, inserito all'interno di una strategia di rigenerazione urbana - oggetto di un protocollo di intesa con la Regione Emilia-Romagna - e di ricucitura della zona a nord della ferrovia con il centro storico, prevede il riuso dell'area ferroviaria dello scalo merci ora scarsamente utilizzata e in corso di dismissione, per effettuare lo spostamento della principale fermata cittadina degli autobus vicino alla stazione dei treni. Nel progetto è previsto anche un riordino degli spazi del piazzale antistante la stazione ferroviaria e il collegamento ciclopedonale da nord con accesso ai binari della stazione.



Come desumibile dalla immagine precedente, l'area interessata è quella dell'attuale scalo merci, area quindi già infrastrutturata. L'area è peraltro molto ampia e adiacente alla stazione ferroviaria, quindi già oggi interessata da traffico ferroviario e di TPL su gomma. Inoltre le residenze sono limitate e localizzate solo sul lato sud. Si evidenzia inoltre che la creazione dell'accesso a nord della stazione e il collegamento ciclopedonale tra le due parti della città, avrà come effetto quello di favorire l'uso della bicicletta sia per la stazione sia in direzione nord-sud ed evitare i flussi auto provenienti da nord per la stazione.

Appare evidente che l'effetto del piano non è influente sul raggiungimento degli obiettivi sulla riduzione dei livelli acustici ai quali è esposta la popolazione, ma preme sottolineare, come in ogni caso le future fasi di progettazione ed attuazione saranno fondamentali proprio per garantire che localmente non vi sia un aumento della popolazione esposta ad eccessivi livelli acustici e per conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.

Si specifica, con riferimento agli obiettivi di sostenibilità, che la riduzione dell'inquinamento acustico dovuto ai trasporti, nella progettazione delle nuove infrastrutture, deve incentrarsi in primo luogo su una ottimale scelta del tracciato che riduca al massimo i possibili impatti, quindi con interventi sulla sorgente (ad esempio asfalto fonoassorbente, mezzi TPL caratterizzati da minor emissioni acustiche ...) poi con azioni lungo la via di propagazione (barriere acustiche, terrapieni...) e solo in ultima istanza con interventi diretti sui ricettori.



### **7.6 Valutazioni qualitative**

Come già evidenziato la finalità della VAS è da un lato la verifica della compatibilità delle singole scelte (azioni di piano), dall'altro quella di valutare gli effetti complessivi del piano costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro tendenziale (2030 riferimento) e lo scenario futuro di piano (2030 PUMS).

Considerando che alcune azioni risultano non valutabili attraverso il modello di simulazione impiegato, né altri indicatori numerici, si è proceduto ad una valutazione qualitativa degli effetti delle singole azioni rispetto agli obiettivi di sostenibilità attraverso una matrice nella quale sono evidenziati e commentati i possibili effetti delle azioni del piano.

Tale matrice ha anche la capacità di rendere graficamente quanto il disegno complessivo del Piano è coerente con gli obiettivi di sostenibilità e quindi ambientalmente sostenibile.

Come evidente dalla matrice seguente, le azioni del PUMS appaiono nel complesso perseguire correttamente gli obiettivi di sostenibilità, in particolare per quelli che derivano dalle Linee Guida europee e dal PRIT e sono indirizzati alla sostenibilità della mobilità urbana pur garantendo i necessari livelli di accessibilità per le persone e per le merci. Alcune azioni richiedono tuttavia nella loro attuazione un monitoraggio per evitare effetti non coerenti con gli obiettivi di sostenibilità.

In merito alla qualità dell'aria non solo le azioni valutabili quantitativamente (par. 7.3) ma l'attuazione di tutte le azioni del PUMS sono il principale strumento alla scala urbana comunale per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico. Il PUMS ha integrato compiutamente il PAIR, sia come obiettivi, sia come azioni. Considerando che molte azioni sono demandate per il dettaglio ad una fase successiva, risulta importante come verranno attuate.

Le azioni del PUMS risultano nel complesso coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di riduzione dei consumi dei trasporti e delle relative emissioni climalteranti ovviamente tenendo conto di quelle che sono le linee di azioni sulle quali un piano di livello comunale può agire: promuovere e favorire il trasporto pubblico e quello condiviso e promuovere e favorire le forme di mobilità dolce (ciclabile e pedonale).

Le azioni del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità anche in termini di esposizione della popolazione a inquinanti e rumore, anzi l'attuazione degli obiettivi del PUMS sono uno strumento alla scala urbana comunale per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico.

Appaiono perseguiti anche gli obiettivi sulla sicurezza e l'ambiente urbano, con azioni esplicite su tali temi. Molte azioni hanno effetti positivi sulla salute, riducendo la popolazione esposta agli inquinanti e al rumore da traffico.

Tab. 7.6.1- Valutazione effetti politiche azioni PUMS su obiettivi di sostenibilità

	Mobilità e trasporto	aria	clim a	rum ore	Sicurezza salute e ambiente urbano
	odi di spostamento che permettano loro di accedere alle des	ilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la sc	Ridurre emissioni di gas inquinanti	Ridurre consumi energetici del 27% (47% per il Nuovo PER) al 20	Migliorare le condizioni di sicurezza
Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del tpi					
Politiche tariffarie del tpi incentivanti					
Applicazioni smartphone per posizione bus e orari					
Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi					
Riqualificazione delle fermate del tpi in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane)					
Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità					
Ampliare il servizio di navetta elettrica					
Individuazione di punti di raccolta/riqualificati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse					
Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (faenza e granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti					
Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale					
Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili					
Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici					
Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche					
Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata					
Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta					
Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette					
Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia					
Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali					
Estensione e diffusione del piedibus					
Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del pair					
Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale					
Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ztl) e di sosta					
Potenziamento dei controlli degli accessi in ztl, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili					
Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto					
Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta					
Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori					
Promozione/incentivazione della diffusione punti ricarica all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo					
Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro					
Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.					
Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico					
Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).					
Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico					
Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)					
Nuovo scalo merci					
Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico					
Adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano					
Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale					
Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri)					
Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal pair2020.					
Mecanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano					
Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica della merci					
Promozione mobilità elettrica					
Attivazione di un servizio di car sharing					

<span style="background-color: #90EE90; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Effetto positivo	<span style="background-color: #FFFF00; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Effetto incerto	<span style="background-color: #FFA500; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Effetto negativo	<span style="background-color: #FFFFFF; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> Nessuna interazione
--	---	--	---

## 8 MONITORAGGIO DEL PIANO

La VAS definisce gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

All'interno del processo di VAS, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.

Nell'approccio metodologico utilizzato, la VAS è considerata come processo dinamico e, quindi, migliorativo con possibili ottimizzazioni degli strumenti anche in funzione del monitoraggio e delle valutazioni future.

Nel piano di monitoraggio si riporta la tabella degli indicatori da utilizzare per il monitoraggio del PUMS, sia rispetto agli obiettivi ed azioni del piano stesso, sia rispetto agli obiettivi di sostenibilità individuati. Gli stessi indicatori potranno essere utilizzati anche nella valutazione di "eventuali alternative" nelle successive fasi attuative pianificatorie e progettuali degli interventi, o nello studio di eventuali misure mitigative o compensative.

Il monitoraggio ambientale del PUMS, in considerazione del numero e della complessa articolazione delle attività che potranno essere previste nel corso del suo pluriennale svolgimento, richiede una progettazione specifica. Il **Progetto di monitoraggio del PUMS**, che prevede:

- 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.

Gli indicatori utilizzati hanno lo scopo di descrivere un insieme di variabili che caratterizzano, da un lato il contesto e lo scenario di riferimento, dall'altro lo specifico Piano, in termini di azioni e di effetti diretti e indiretti, cumulati e sinergici.

Presupposto necessario per l'impostazione del set di indicatori del monitoraggio ambientale è che siano stati definiti con chiarezza il contesto di riferimento del Piano, il sistema degli obiettivi (possibilmente quantificati ed articolati nel tempo, nello spazio e per componenti), e l'insieme delle azioni da implementare. Inoltre sia gli obiettivi che gli effetti delle azioni del Piano devono essere misurabili, stimabili e verificabili tramite indicatori.

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

- **Indicatori di contesto** rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano. Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento

degli indicatori di contesto è affidato a soggetti normalmente esterni al gruppo di pianificazione (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Essi vengono assunti all'interno del piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto.

- **Indicatori di processo** che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano. Questi indicatori devono relazionarsi direttamente con gli elementi del contesto, evidenziandone i collegamenti. Misurando questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia in senso positivo che in senso negativo.

**ALLEGATO - STUDIO D'INCIDENZA**



## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>METODOLOGIA E PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI .....</b>	<b>3</b>
<b>2.1</b>	<b>PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI .....</b>	<b>4</b>
2.1.1	DIRETTIVA 92/43/CEE “HABITAT” .....	4
2.1.2	DIRETTIVA 79/409/CEE “UCCELLI” .....	5
2.1.3	NORMATIVA NAZIONALE .....	6
2.1.4	NORMATIVA REGIONALE .....	6
<b>2.2</b>	<b>INDIVIDUAZIONE DELL’AUTORITÀ COMPETENTE PER LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA.....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>OBIETTIVI DI PIANO.....</b>	<b>10</b>
<b>3.1</b>	<b>INQUADRAMENTO DEL PIANO NEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE VIGENTI .....</b>	<b>10</b>
<b>3.2</b>	<b>FINALITÀ DEL PIANO.....</b>	<b>10</b>
<b>3.3</b>	<b>LIVELLO D’INTERESSE .....</b>	<b>14</b>
<b>3.4</b>	<b>TIPOLOGIA D’INTERESSE.....</b>	<b>15</b>
<b>3.5</b>	<b>INDICAZIONE D’EVENTUALI ESIGENZE DI REALIZZAZIONE DEL PIANO CONNESSE ALLA SALUTE DELL’UOMO, ALLA SICUREZZA PUBBLICA O DI PRIMARIA IMPORTANZA PER L’AMBIENTE..</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DI PIANO .....</b>	<b>16</b>
<b>4.1</b>	<b>AREA INTERESSATA DALLE PREVISIONI DI PIANO .....</b>	<b>21</b>
<b>4.2</b>	<b>TIPOLOGIA E DIMENSIONE DELLE PRINCIPALI OPERE PREVISTE DAL PIANO E CONTENUTO DEL PIANO .....</b>	<b>21</b>
<b>5</b>	<b>ANALISI DELLO STATO DI FATTO DELLE AREE INTERESSATE DAL PIANO: INQUADRAMENTO GENERALE DEI SITI DI INTERESSE COMUNITARIO E DELLE ZONE A PROTEZIONE SPECIALE .....</b>	<b>25</b>
<b>5.1</b>	<b>IT4070011 - SIC-ZPS - VENA DEL GESSO ROMAGNOLA .....</b>	<b>32</b>
<b>5.2</b>	<b>IT4070022 - SIC-ZPS - BACINI DI RUSSI E FIUME LAMONE .....</b>	<b>36</b>
<b>5.3</b>	<b>IT4070025 - SIC - CALANCHI PLIOCENICI DELL’APPENNINO FAENTINO .....</b>	<b>40</b>
<b>5.4</b>	<b>IT4070027 - SIC-ZPS - BACINO DELLA EX-FORNACE DI COTIGNOLA E FIUME SENIO ..</b>	<b>43</b>
<b>5.5</b>	<b>IT4080007 - SIC - PIETRAMORA, CEPARANO, RIO COZZI.....</b>	<b>46</b>
<b>5.6</b>	<b>IT4080009 - SIC - SELVA DI LADINO, FIUME MONTONE, TERRA DEL SOLE .....</b>	<b>50</b>
<b>5.7</b>	<b>ALTRE AREE DI INTERESSE NATURALISTICO .....</b>	<b>53</b>
5.7.1	AREA DI RIEQUILIBRIO ECOLOGICO VILLA ROMANA DI RUSSI.....	53
5.7.2	AREA DI RIEQUILIBRIO ECOLOGICO COTIGNOLA.....	55
<b>6</b>	<b>SPECIE ANIMALI E VEGETALI D’INTERESSE COMUNITARIO NELL’AREA D’INTERVENTO, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO A QUELLI PRIORITARI .</b>	<b>57</b>
<b>7</b>	<b>DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE (HABITAT E SPECIE ANIMALI/VEGETALI PRESENTI NEL SITO) .....</b>	<b>61</b>



---

<b>7.1</b>	<b>VALUTAZIONE PRELIMINARE DELLA POSSIBILE INTERAZIONE CON I SITI IN ESAME .....</b>	<b>67</b>
<b>7.2</b>	<b>VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA AMBIENTALE DEL PIANO/PROGETTO .....</b>	<b>75</b>
<b>7.3</b>	<b>INDICAZIONE D'EVENTUALI MISURE DI MITIGAZIONE DELL'INCIDENZA DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE .....</b>	<b>78</b>
<b>8</b>	<b>FORMULARI DEI SITI ANALIZZATI.....</b>	<b>2</b>

# 1 Premessa

Gli strumenti legislativi di riferimento per la protezione della natura nei Paesi dell'Unione Europea sono la Direttiva 79/409/CEE nota come "Direttiva Uccelli", come modificata e integrata dalla Direttiva 147/2009 CEE, e la Direttiva 92/43/CEE, nota come "Direttiva Habitat". Queste direttive comunitarie contengono le indicazioni per conservare la biodiversità nel territorio degli Stati Membri.

Le due direttive prevedono inoltre la realizzazione di una rete di aree caratterizzate dalla presenza delle specie e degli habitat degni di tutela. Queste aree sono denominate "Zone di Protezione Speciale" (ZPS), se identificate per la presenza di specie ornitiche individuate dalla "Direttiva Uccelli", mentre sono denominate "Siti di Importanza Comunitaria" (SIC) o "proposte di Siti di Importanza Comunitaria" (pSIC) se identificate in base alla presenza delle specie faunistiche e degli habitat individuati dalla "Direttiva Habitat". L'obiettivo finale è quello di creare una rete europea interconnessa di zone speciali di conservazione denominata "Natura 2000", attraverso la quale garantire il mantenimento ed il ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat naturali e delle specie interessate nella loro area di ripartizione naturale.

Il DPR 12/03/2003 n.120, recante attuazione della direttiva 92/43/CEE, prevede (art. 6, comma 3) che *"i proponenti di interventi non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito, ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi, presentano, ai fini della valutazione di incidenza, uno studio volto ad individuare e valutare, secondo gli indirizzi espressi nell'allegato G, i principali effetti che detti interventi possono avere sul proposto sito di importanza comunitaria, sul sito di importanza comunitaria o sulla zona speciale di conservazione, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi."*

La Valutazione d'Incidenza (VINCA) è il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della Rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.

Nel territorio del comune di Faenza non sono presenti Siti della Rete Natura 2000, ma nel suo intorno insistono i seguenti:

- **IT4070011 - SIC-ZPS - Vena del Gesso Romagnola**



- IT4070022 - SIC-ZPS - Bacini di Russi e Fiume Lamone
- IT4070025 - SIC - Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino
- IT4070027 - SIC-ZPS - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio
- IT4080007 - SIC - Pietramora, Ceparano, Rio Cozzi
- IT4080009 - SIC - Selva di Ladino, Fiume Montone, Terra del Sole

ricadenti all'interno della Provincia di Ravenna, di Forlì-Cesena e della Città Metropolitana di Bologna.

Il sito IT4070027 - SIC-ZPS - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio comprende quasi interamente l'Area di Riequilibrio Ecologico "Cotignola" (nel comune di Cotignola); il sito IT4070022 - SIC-ZPS - Bacini di Russi e Fiume Lamone comprende interamente l'Area di Riequilibrio Ecologico "Villa Romana di Russi" (nel comune di Russi); e il sito IT4070011 - SIC-ZPS - Vena del Gesso Romagnola comprende quasi interamente il Parco Regionale "Vena del Gesso Romagnola" (nei comuni di Borgo Tossignano, Casalfiumanese, Fontanelice (BO), Brisighella, Casola Valsenio e Riolo Terme (RA)).

Il presente Studio di Incidenza ha come oggetto il PUMS Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del comune di Faenza; il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è un piano strategico che si prefigge lo scopo di orientare la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale.

Considerando che le previsioni da esso definite *"non sono direttamente connesse e necessarie al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nei Siti"*, il Piano deve essere sottoposto a Valutazione di Incidenza nel rispetto degli indirizzi contenuti nell'allegato G del DPR 12/03/2003 n° 120. Inoltre, ai sensi del punto 2.1 della Deliberazione della Giunta Regionale n. 1191 del 24-07-2007, *"[...] tutti i piani, sia generali che di settore, ivi comprese le loro varianti, nonché tutti gli interventi che riguardino aree al cui interno ricadono, interamente o parzialmente, dei siti Natura 2000, sono soggetti alla Valutazione di incidenza. [...]"*

La Valutazione di Incidenza *"si applica sia agli interventi che ricadono all'interno delle aree Natura 2000 (o in siti proposti per diventarle), sia a quelli che, pur sviluppandosi all'esterno di tali aree, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nelle stesse"*.

Il presente Studio di Incidenza ha dunque lo scopo di individuare e valutare i potenziali effetti delle azioni proposte dal Piano sui Siti della Rete Natura 2000 presenti nel territorio comunale.

---

## 2 Metodologia e principali riferimenti normativi

Ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, modificato con D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120, nonché della L.R. 14 aprile 2004, n. 7, la approvazione di piani non connessi alla conservazione e gestione del sito deve essere preceduta dalla valutazione dell'incidenza che la realizzazione delle previsioni del piano medesimo può avere sulla conservazione del sito.

La valutazione di incidenza prevista dall'articolo 5, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 357/97 è effettuata dal soggetto competente all'approvazione del piano, nell'ambito della valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (VAS/VALSAT).

Lo studio di incidenza e la relativa valutazione vengono articolati di seguito secondo quanto previsto dalla Deliberazione della Giunta Regionale n° 1191 del 24.07.2007 "Approvazione direttiva contenente i criteri di indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS" nonché le Linee Guida per l'effettuazione della Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 7/04.

Inoltre il tema di flora e fauna selvatica viene tratto in riferimento alle normative vigenti, che comprendono anche Convenzioni internazionali, Leggi nazionali e regionali, regolamenti delle aree protette e dei parchi, nonché delle indicazioni dei piani faunistico - venatori regionali e provinciali.

In particolare il prelievo, la gestione e la tutela della fauna selvatica sono regolamentati da:

- Direttiva "Uccelli" 79/409/CEE e s.m.i.
- Direttiva "Habitat" 92/43/CEE
- Convenzione di Berna (1979)
- Convenzione di Bonn (1979)
- Legge Nazionale n. 157/92
- L.R. n. 2/77 e s.m.i.
- L.R. n. 8/94 e s.m.i.
- L.R. n. 7/04 e s.m.i.

La presente relazione risponde alle richieste della normativa e si compone dei seguenti elementi fondamentali:

- Descrizione delle Azioni di Piano previste in prossimità dei Siti di interesse comunitario,
-

contenente una descrizione sintetica degli obiettivi, delle politiche/azioni del Piano stesso, anche con attenzione alle possibili alternative d'intervento;

- Inquadramento delle Politiche/Azioni di Piano prossime ai Siti Natura 2000 negli strumenti di Pianificazione sovraordinati;
- Descrizione delle caratteristiche generali dei siti ricadenti sul territorio comunale di Ferrara o ad esso adiacenti;
- Scheda descrittiva del territorio su cui ricadono le politiche/azioni di Piano;
- Analisi dell'incidenza, che sulla base delle Politiche/Azioni di Piano, delle caratteristiche dei Siti protetti nonché delle aree di intervento, identifica gli elementi di maggiore criticità e le tipologie di impatto attese, valutandone l'entità ed individuando le variabili ambientali maggiormente impattate; in questa fase sono anche definite le misure di mitigazione e/o di compensazione ritenute necessarie; le considerazioni svolte permettono di esprimere un giudizio sull'accettabilità o meno degli impatti indotti dalle previsioni di Piano;
- Allegati: Formulario Natura 2000 del Sito ricadente sul territorio comunale riportante le informazioni aggiornate disponibili sul sito web <http://www.regione.emilia-romagna.it/natura2000/>.

Di seguito vengono riportate una breve nota riassuntiva relativa agli obiettivi ed ai contenuti della normativa vigente in tema di fauna selvatica.

## 2.1 Principali Riferimenti Normativi

### 2.1.1 DIRETTIVA 92/43/CEE "HABITAT"

L'obiettivo della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", è la salvaguardia della biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio dei paesi membri dell'Unione Europea.

Questa Direttiva prevede di adottare misure volte a garantire il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di interesse comunitario.

Gli allegati della Direttiva riportano liste di habitat e specie animali e vegetali per le quali si prevedono diverse azioni di conservazione e diversi gradi di tutela.

- Allegato I: habitat naturali di interesse comunitario, la cui conservazione richiede la designazione di Zone Speciali di Conservazione (ZSC).
- Allegato II: specie di interesse comunitario, la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di conservazione.

- Allegato III: criteri di selezione dei siti che presentano caratteristiche idonee per essere designati zone speciali di conservazione.
- Allegato IV: specie di interesse comunitario, la cui conservazione richiede una protezione rigorosa.

Questi allegati sono stati modificati ed aggiornati dalla successiva Direttiva 97/62/CE.

In base agli elenchi degli allegati sono stati individuati i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) destinati a divenire, a seguito della loro elezione da parte dell'Unione Europea, le ZSC che costituiranno l'insieme di aree della Rete Natura 2000, rete per la conservazione del patrimonio naturale europeo.

L'applicazione in Italia di questa Direttiva è affidata al D.P.R. 357/97, modificato con D.P.R. n. 120/03.

Il decreto trova applicazione a livello regionale nella legge regionale 14 aprile 2004, n. 7. L'elenco ufficiale dei SIC è riportato dal D.M. 03/04/2000 n. 65, come modificato dalla Regione Emilia-Romagna con deliberazione del Consiglio regionale n. 1242 del 15 luglio 2002 e con deliberazioni della Giunta Regionale n. 167 del 13 febbraio 2006 e n. 456 del 3 aprile 2006.

### **2.1.2 DIRETTIVA 79/409/CEE "UCCELLI"**

Scopo della Direttiva è la conservazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico nel territorio dei paesi membri dell'Unione Europea; essa si prefigge la protezione, la gestione e la regolazione di tali specie e ne disciplina lo sfruttamento e si applica agli Uccelli stessi, alle loro uova, nidi ed habitat.

Gli allegati della Direttiva riportano liste di Uccelli aventi diversi gradi di tutela o di possibilità di sfruttamento da parte dell'uomo.

- Allegato I: specie di uccelli che necessitano di protezione e i cui siti di presenza richiedono l'istituzione di Zone di Protezione Speciale (ZPS).
- Allegato II/1: specie che possono essere oggetto di prelievo.
- Allegato II/2: specie che possono essere oggetto di prelievo soltanto in alcuni dei paesi membri.
- Allegato III/1: specie cacciabili, trasportabili, detenibili e commerciabili.
- Allegato III/2: specie cacciabili, trasportabili, detenibili e commerciabili nei paesi membri che ne facciano richiesta all'Unione Europea.

Questi allegati sono stati modificati ed aggiornati dalle successive Direttive 85/411/CEE, 91/244/CEE, 97/49/CE.

L'applicazione in Italia di questa Direttiva è affidata alla L. 157/92 e al D.P.R. n. 357 dell'8 settembre 1997, così come modificato con D.P.R. n. 120 del 12 marzo 2003. Il decreto trova applicazione a livello regionale nella legge regionale n. 7/04. L'elenco delle ZPS è riportato dal D.M. n. 65 del 3 aprile 2000, come modificato dalla Regione Emilia-Romagna con deliberazione

---

del Consiglio regionale n. 1816 del 22 settembre 2003 e con deliberazioni della Giunta regionale n. 167 del 13 febbraio 2006 e n. 456 del 3 aprile 2006.

### 2.1.3 NORMATIVA NAZIONALE

- DPR n. 357 - 8.9.97 (G.U. n. 219 - 23.10.97): "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"
- Ministero Ambiente D.M. 20.1.99 (G.U. n. 32 - 9.2.99): modifiche degli elenchi delle specie e degli habitat (All. A e B DPR 357/97)
- DPR n. 120 - 12.3.03 (G.U. n. 124 - 30.5.03): "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al DPR 357/97 del 8.9.97 concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"
- Nel 2007, successivamente all'elaborazione del testo coordinato di cui sopra, il DPR 357/97 è stato nuovamente modificato con un ulteriore aggiornamento degli allegati (A, B, D, E) in seguito all'ingresso nella UE della Bulgaria e della Romania.

### 2.1.4 NORMATIVA REGIONALE

- Legge Regionale 14 aprile 2004, n. 7 - *Disposizioni in materia ambientale. Modifiche ed integrazioni a leggi regionali - titolo I "Norme in materia di conservazione degli habitat naturali e seminaturali nonché della flora e della fauna selvatiche di cui alle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE inerenti la rete Natura 2000 in attuazione del D.P.R. n. 357/97"*;
- Legge Regionale 17 Febbraio 2005, N. 6 - *Disciplina della Formazione e della Gestione del Sistema Regionale delle Aree Naturali Protette e dei Siti della Rete Natura 2000* (Testo coordinato con le modifiche apportate da L.R. 21 febbraio 2005 n. 10);
- D.G.R. n. 1435 del 17.10.2006 - *Misure di conservazione per la gestione delle zone di protezione speciale (ZPS), ai sensi delle direttive 79/409/CEE, 92/43/CEE e DPR 357/97*, rettificata dalla successiva D.G.R. n. 1935 del 29.12.06 e infine ulteriormente modificata con D.G.R. n. 1288 del 27.08.07;
- D.G.R. n. 1191 del 24.07.07 - *"Approvazione Direttiva contenente i criteri di indirizzo per l'individuazione la conservazione la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS nonché le Linee Guida per l'effettuazione della Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n.7/04"*

In particolare, quest'ultimo atto definisce:

- Iter procedurale e amministrativo della valutazione d'incidenza;
- Ambito d'applicazione e autorità competenti;

- Livelli progressivi di approfondimento della valutazione di incidenza;
- Contenuti tecnici dello studio di incidenza;
- Criteri tecnico-scientifici per la redazione della valutazione d'incidenza e la definizione - quantificazione delle opere di mitigazione e compensazione.

In base alla D.G.R. n. 1191 del 24.07.07, Allegato B comma 2, *“l'iter procedurale relativo alla valutazione di incidenza è di tipo progressivo e prevede 4 fasi o livelli, ma il procedimento può concludersi anche al compimento di una delle fasi intermedie, in quanto il passaggio da una fase a quella successiva non è obbligatorio, bensì consequenziale ai risultati ottenuti nella fase precedente”*. I livelli della valutazione d'incidenza sono:

1. Fase della pre-valutazione;
2. Fase della valutazione d'incidenza;
3. Fase di analisi delle eventuali soluzioni alternative;
4. Fase d'individuazione delle misure di compensazione.

Nella fattispecie, trattandosi di Valutazione relativa ad un Piano, la fase della pre-valutazione non sussiste e si passa direttamente alla Valutazione di Incidenza vera e propria.

## **2.2 Individuazione dell'Autorità Competente per la procedura di Valutazione di incidenza**

Ai sensi della DGR 1191/2007 3.1 *“Ai sensi, di quanto prescritto dagli artt. 6 e 7 della L.R. n. 7/04, contenente “Disposizioni in materia ambientale”, l'autorità competente alla valutazione d'incidenza di un piano nei confronti di un sito della Rete Natura 2000, è lo stesso soggetto pubblico cui compete l'approvazione del piano.*

*“Nel caso in cui il piano riguardi un sito interamente o parzialmente ricadente in un'Area Protetta (Parco o Riserva naturale, nazionale o regionale), l'autorità che deve approvare il Piano deve acquisire preventivamente il relativo parere di conformità dell'Ente gestore dell'area naturale protetta previsto dalla normativa vigente in materia d'aree naturali protette (L.R. n.6/05) o, nel caso di parchi nazionali, del relativo nulla-osta.*

*La valutazione d'incidenza è effettuata nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) e dovrà tenere conto anche delle eventuali modifiche apportate durante la fase d'osservazioni e controdeduzioni del piano stesso”.*

Per la determinazione dell'Autorità competente si fa riferimento alla seguente Tabella, estrapolata dalla Deliberazione della Giunta Regionale n° 1191 del 24.07.2007 *“Approvazione direttiva contenente i criteri di indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS”* nonché le Linee Guida per l'effettuazione della Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 7/04.

**Tab. 2.1 - Valutazione di incidenza dei Piani: Enti competenti nella procedura**

Ubicazione rispetto al piano sito natura2000	Autorità competente alla pre-valutazione	Incidenza negativa significativa	Autorità competente alla valutazione di incidenza
<i>Sito interamente esterno ad un'area naturale protetta</i>			
Esterna	Ente che approva il piano	Assente	Nessuna
Esterna	Ente che approva il piano	Presente	Ente che approva il piano
Interna			Ente che approva il piano
<i>Sito interamente o parzialmente interno ad un'area naturale protetta</i>			
Esterna	Ente che approva il Piano	Assente	Nessuna
Esterna	Ente che approva il Piano	Presente	Ente che approva il Piano
Interna			Ente che approva il Piano, previa acquisizione del parere di conformità o del nulla osta dell'Ente Gestore dell'Area Naturale Protetta

Si evidenzia inoltre quanto segue, sempre ai sensi della Deliberazione della Giunta Regionale n° 1191 del 24.07.2007 appena citata: *“La fase di pre-valutazione di un Piano interno al Sito Natura 2000 non si effettua, poiché tutti i piani che coinvolgono direttamente un Sito Natura 2000 devono essere sottoposti alla procedura di Valutazione di Incidenza.”*

*“L’Autorità che deve approvare il Piano è tenuta a chiedere il parere dell’Ente Gestore dell’Area Naturale Protetta, qualora il Piano interessi direttamente un’area ricadente in un Sito Natura 2000 e, contemporaneamente, interessi un’Area Naturale Protetta, indipendentemente dalla significatività dell’eventuale incidenza negativa del Piano in esame, sia per la parte interna all’Area Naturale Protetta, sia per la parte del Sito Natura 2000 ad essa esterna. “*

*“La fase di pre-valutazione di un Piano esterno al Sito Natura 2000 non si effettua attraverso la predisposizione del Modulo A1 o A2, ma compete all’Autorità che lo approva, nella procedura di approvazione del Piano, valutare se approfondire l’esame attraverso la Valutazione di Incidenza oppure no.”*

*“La Regione e le Province esprimono le proprie valutazioni in merito all’incidenza dei piani di livello infraprovinciale nei confronti dei siti della Rete Natura 2000, nell’ambito della loro partecipazione al relativo procedimento d’approvazione, tenendo conto, in particolare, delle misure di conservazione e agli eventuali piani di gestione dei siti.”*

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è adottato ed approvato dal Comune di Faenza.

Nel caso specifico, rispetto ai Siti individuati:

- il sito IT4070011 - SIC-ZPS - Vena del Gesso Romagnola (provincia di Ravenna: comuni di Brisighella, Casola Valsenio, Riolo Terme; Città Metropolitana di Bologna: Borgo



Tossignano, Casalfiumanese, Fontanelice, Imola). Enti gestori: Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Romagna;

- il sito IT4070022 - SIC-ZPS - Bacini di Russi e Fiume Lamone (comuni di Bagnacavallo, Russi) comprende l'ARE Villa Romana di Russi. Enti gestori: Comune di Russi e Regione Emilia-Romagna;
- Il sito IT4070025 - SIC - Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino (comuni di Brisighella, Riolo Terme). Enti gestori: Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Romagna;
- Il sito IT4070027 - SIC-ZPS - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio (comune di Cotignola), compreso nell'ARE Cotignola. Enti gestori: Comune di Cotignola;
- Il sito IT4080007 - SIC - Pietramora, Ceparano, Rio Cozzi (provincia di Forlì-Cesena (Castrocaro Terme e Terra del Sole, Dovadola, Modigliana), provincia di Ravenna (Brisighella). Enti gestori: Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Romagna, Regione Emilia-Romagna;
- Il sito IT4080009 - SIC - Selva di Ladino, Fiume Montone, Terra del Sole (provincia di Forlì-Cesena, comuni di Castrocaro Terme e Terra del Sole, Forlì). Enti gestori: Regione Emilia-Romagna;

L'Autorità competente alla Valutazione di incidenza è quindi il Comune di Faenza (Ente che approva il Piano); nell'effettuare la valutazione di incidenza l'Autorità competente non è tenuta alla acquisizione del parere di conformità o del nulla osta degli Enti Gestori delle Aree Protette, in quanto le analisi esposte nel seguito della presente relazione hanno evidenziato che non sono previste opere all'interno dei Siti Natura 2000.



## 3 Obiettivi di Piano

### 3.1 Inquadramento del piano negli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti

Il presente capitolo ha l'obiettivo di esaminare le previsioni di Piano all'interno degli strumenti di pianificazione sovraordinati, quali il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) ed i principali vincoli di tutela naturalistica e paesaggistica, al fine di valutarne la coerenza pianificatoria.

Nel caso specifico, trattandosi di un piano comunale, tale valutazione è già stata condotta nell'ambito della V.A.S. e più in generale nel processo pianificatorio, attraverso il quale il PUMS deve necessariamente recepire le prescrizioni degli strumenti sovraordinati e perseguirne le direttive. Si rimanda quindi interamente a quanto riportato all'interno del Rapporto Ambientale della V.A.S. del PUMS (Quadro Programmatico di riferimento) e all'interno del PUMS stesso.

### 3.2 Finalità del piano

La pianificazione del sistema della mobilità nelle città rappresenta la base su cui avviare le politiche di mobilità urbana sostenibile nel più ampio processo di una pianificazione del territorio in linea con gli obiettivi di una strategia di sviluppo sostenibile.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è un piano strategico che si prefigge lo scopo di orientare la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale.

Partendo dall'analisi dello stato di fatto e, quindi, sulla base dell'analisi delle relative criticità ambientali, sociali ed economiche, occorre individuare ed elaborare, attraverso un processo partecipativo, gli obiettivi da perseguire e le possibili azioni necessarie al loro soddisfacimento all'interno di una visione strategica condivisa.

L'obiettivo principale del PUMS di Faenza è di far evolvere il sistema della mobilità della città verso un modello sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico garantendo la sostenibilità interna del settore stesso.

Tale sostenibilità è raggiungibile attraverso un set di obiettivi generali e specifici elencati nella tabella di seguito. Tali obiettivi trovano corrispondenza negli indicatori di valutazione ex-ante e monitoraggio del Piano stesso.

Gli Obiettivi generali e specifici del piano sono i seguenti:

1. Garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave contribuendo a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme:
  - 1A) Adeguamento e miglioramento del TPL
  - 1B) Aumento della ciclabilità
  - 1C) Aumento della pedonalità ZTL, zone 30
  - 1D) Regolamentazione della sosta
  - 1E) Sviluppo infomobilità, ITS e apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza
  - 1F) Introdurre sistemi innovativi per la logistica delle merci
2. Migliorare le condizioni di sicurezza
  - 2A) Migliorare sicurezza veicolare
  - 2B) Migliorare sicurezza ciclabile e pedonale
3. Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema mobilità:
  - 3A) Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici
4. Migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci
  - 4A) Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle merci
  - 4B) Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle persone

Si riporta di seguito un tabella riepilogativa degli obiettivi generali del PUMS oggetto di valutazione, raggruppati per macro tematiche.

**Tab. 3.1 - Quadro riassuntivo degli obiettivi e delle strategie di Piano**

	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Strategia - Politica/azione
	Garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro	1A) Adeguamento e miglioramento del TPL	Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del tpl
			Politiche tariffarie del tpl incentivanti
			Applicazioni smartphone per posizione bus e orari
			Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi
			Riqualificazione delle fermate del tpl in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane)



		<p>Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità</p> <p>Ampliare il servizio di navetta elettrica</p> <p>Individuazione di punti di raccolta riqualificati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse</p> <p>Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)</p> <p>Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale</p>
	1B) Aumento della ciclabilità	<p>Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili</p> <p>Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici</p> <p>Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche</p> <p>Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata</p> <p>Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta</p> <p>Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)</p> <p>Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette</p> <p>Promozione dei percorsi sicuri casa-scuola/casa-lavoro</p> <p>Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia</p> <p>Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali</p>
	1C) Aumento della pedonalità ZTL, zone 30	<p>Estensione e diffusione del piedibus</p> <p>Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del pair</p> <p>Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale</p> <p>Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ztl) e di sosta</p> <p>Potenziamento dei controlli degli accessi in ZTL, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili</p> <p>Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali</p>
	1D) Regolamentazione della sosta	<p>Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, per intercettare i flussi di traffico attualmente non serviti da</p>



2	Migliorare le condizioni di sicurezza		<p>parcheggio scambiatore, e corrispondenti alle direzioni: Firenze =&gt; Faenza; Forlì =&gt; faenza; Ravenna =&gt; Faenza, anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto</p>
			<p>Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta</p>
			<p>Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia</p>
			<p>Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori, e promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo</p>
			<p>Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro</p>
		1E) Sviluppo infomobilità, ITS e apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza	<p>Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità</p>
			<p>Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.</p>
			<p>Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico</p>
			<p>Applicazioni smartphone per posizione bus e orari</p>
			<p>Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).</p>
		1F) Introdurre sistemi innovativi per la logistica delle merci	<p>Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico</p>
			<p>Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio</p>
			<p>Nuovo scalo merci</p>
			<p>Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing e cargo-bike)</p>
		2A) Migliorare sicurezza veicolare	<p>Adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano</p>
<p>Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL)</p>			
<p>Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale (velocità, revisione dei veicoli, assicurazione obbligatoria, uso del telefono alla guida, uso delle cinture di sicurezza)</p>			
<p>Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri)</p>			

		2B) Migliorare sicurezza ciclabile e pedonale	<p>Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale</p> <p>Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali</p> <p>Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del PAIR</p> <p>Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta</p> <p>Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici</p>
3	Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema mobilità	3A) Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici	<p>Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale</p> <p>Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro</p> <p>Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR</p> <p>Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal Pair2020.</p> <p>Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano</p> <p>Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica della merci</p> <p>Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico</p> <p>Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)</p> <p>Promozione mobilità elettrica</p> <p>Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori</p> <p>Promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo</p>
4	Migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci	<p>4A) Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle merci</p> <p>4B) Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle persone</p>	<p>Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (promozione del van-sharing e transito delle merci su cargo-bike)</p> <p>Nuovo scalo merci</p> <p>Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi</p> <p>Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)</p> <p>Attivazione di un servizio di car sharing</p> <p>Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche</p>

### 3.3 Livello d'interesse

Il livello di interesse che coinvolge il piano è legato all'intero territorio comunale di Faenza.



---

### **3.4 Tipologia d'interesse**

Essendo il PUMS lo strumento generale di pianificazione e programmazione della Mobilità sostenibile della città di Faenza, la tipologia dell'interesse è pubblico.

### **3.5 Indicazione d'eventuali esigenze di realizzazione del piano connesse alla salute dell'uomo, alla sicurezza pubblica o di primaria importanza per l'ambiente**

Non vi sono esigenze di realizzazione del piano connesse alla salute dell'uomo, alla sicurezza pubblica o di primaria importanza per l'ambiente.

---

## 4 Descrizione dei contenuti di Piano

Gli interventi del PUMS devono contribuire alla realizzazione di un ambiente cittadino più sostenibile e organizzato, nel rispetto delle esigenze di mobilità di ciascuno, soprattutto dell'utenza più "debole". Per questo il PUMS fornisce indicazioni di tipo tecnico e progettuale ma anche di tipo educativo e normativo, attraverso l'informazione e la partecipazione dei cittadini.

Facendo riferimento alla Relazione di Piano e al Rapporto preliminare di VAS, se ne riportano di seguito i principali contenuti.

Le strategie proposte per la redazione del Piano sono le seguenti:

1. *Rinnovo/potenziamento del parco autobus a basso impatto ambientale*: Nell'ambito degli indirizzi generali che il Comune di Faenza può proporre all'Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico locale, si intende chiedere di inserire, all'interno del disciplinare della prossima gara per l'affidamento del trasporto pubblico del bacino di Ravenna, alcuni vincoli o indicatori premianti per qualificare in tempi definiti e programmati il parco mezzi del servizio pubblico. In particolare, si intende incentivare la messa in servizio di mezzi a metano, a trazione elettrica o ibrida e di piccole/medie dimensioni, laddove possibile.

Alcune proposte di obiettivi sfidanti e innovativi per il TPL di Faenza:

- ampliare il servizio di navetta elettrica, valutando anche l'introduzione di una tariffa minima (o per l'uso del parcheggio scambiatore o solo per bus),
  - aumentare le frequenze delle linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità o gli scambi (tre linee urbane brevi, anziché due con percorsi tortuosi e lunghi),
  - qualificare maggiormente le fermate (sicurezza e accesso utenti), anche con display indicatori degli orari di arrivo e ritardi dei bus,
  - attivare applicativi per smartphone per georeferenziazione bus e orari,
  - immettere in servizio di linea solo mezzi elettrici (laddove tecnicamente e operativamente possibile), a metano o ibridi,
  - nuove politiche tariffarie incentivanti.
2. *Miglioramento dell'attrattività del TPL anche attraverso l'incremento delle corsie preferenziali e il miglioramento della fluidificazione del traffico e della velocità commerciale*. Il servizio di trasporto pubblico urbano di Faenza risulta poco utilizzato dalle giovani generazioni. Rispetto ad altre realtà delle medesime dimensioni demografiche, anche limitrofe, a Faenza è limitatissima l'abitudine ad utilizzare gli

autobus in percorso urbano da parte degli studenti, sia per il tempo libero, sia per i percorsi casa-scuola-casa.

Pertanto, uno degli obiettivi sfidanti, sarà quello di avvicinare i giovani all'utilizzo del mezzo pubblico, mediante progetti di comunicazione e promozione appositamente dedicati, in accordo con le scuole e con organizzazioni rappresentative delle famiglie.

Dal punto di vista infrastrutturale, si intende realizzare uno studio, basato sui percorsi delle linee urbane, per l'individuazione di interventi fattibili per la realizzazione di corsie preferenziali e/o priorità di transito ai semafori.

*Progetto "Tram-Treno":* riqualificazione della linea Ravenna - Firenze, nel tratto faentino, creando un sistema di fermate automatizzate, interconnesse con parcheggi e viabilità. Un Tram-Treno che sfrutti gli ampi spazi di sotto-utilizzo della linea attuale. L'investimento, particolarmente ingente, ha un orizzonte temporale di lungo periodo e deve essere accompagnato da interventi di forte disincentivazione dell'utilizzo del mezzo privato in ingresso a Faenza (dalla pianura) e/o lungo le arterie provinciali e comunali da parte dei non residenti (soprattutto lungo le strade collinari).

3. *Potenziamento dello spostamento in bici, delle piste ciclo-pedonali in ambito urbano, degli appositi servizi di deposito e noleggio bici.* Lo studio per la fattibilità di percorsi preferenziali per gli autobus, di cui al precedente punto, sarà parte e integrato nell'ambito di un più ampio progetto relativo agli interventi di viabilità ciclabile, finalizzato ai seguenti obiettivi:

- individuazione dei principali assi di traffico ciclabile;
- "censimento" di quanto già realizzato e coerente con gli obiettivi del PUMS;
- realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili in centro storico, anche a scapito della sosta dei veicoli a bordo strada;
- realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili protetti in area urbana ed in area extraurbana;
- messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici;
- estensione della diffusione del piedibus
- ampliamento del servizio di bici pubbliche;
- identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata;
- eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta.

4. *Riqualificazione delle fermate del TPL anche nei punti di interscambio modale ferro-gomma-bici per consentire il superamento delle barriere architettoniche e migliorarne l'accessibilità:* Parallelamente alla riprogettazione delle linee urbane e della



riqualificazione dei mezzi in servizio, si intende attivare una serie di interventi per migliorare lo standard di accessibilità e sicurezza delle fermate del trasporto pubblico:

- censimento delle fermate urbane ed extraurbane (in coordinamento con l'Agenzia per la Mobilità e il trasporto pubblico locale);
- individuazione delle fermate che necessitano di interventi di riqualificazione;
- definizione dei criteri di priorità per l'attuazione delle opere di riqualificazione;
- riqualificazione e allineamento agli standard e criteri predefiniti delle fermate urbane;
- collaborazione con la Provincia e l'Agenzia per la riqualificazione delle fermate extraurbane;
- individuazione di punti di raccolta riqualificati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse.

5. *Facilitare l'intermodalità articolata sulle stazioni ferroviarie ad integrazione e complementarità delle altre forme di spostamento (TPL, bike sharing, Mi muovo in bici, car sharing, car pooling, parcheggi di interscambio, ciclabilità):*

Realizzazione di uno studio intersettoriale e di confronto con altri soggetti pubblici operanti nel campo della mobilità pubblica (Ferrovie, Provincia, Regione, Agenzia) per l'individuazione dei punti di interscambio intermodale da attivare o riqualificare a Faenza.

Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi), entro il 2018.

Definizione della tempistica e della prospettiva di una più ampia e qualificata autostazione presso la stazione di Faenza

6. *Controllo dell'accesso e della sosta nell'area urbana, finalizzato a ridurre la dipendenza dell'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e per l'accesso in centro.*

Le politiche di pianificazione e gestione della sosta a pagamento, nonché degli accessi alla ZTL, saranno finalizzate al raggiungimento dei seguenti risultati:

- Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR;
- Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale;
- Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL) e di sosta, e quindi con potenziamento dei controlli degli accessi in ZTL, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili;

- Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, per intercettare i flussi di traffico attualmente non serviti da parcheggio scambiatore, e corrispondenti alle direzioni: Firenze => Faenza; Forlì => Faenza; Ravenna => Faenza, anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto.
  - Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta;
  - Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia;
  - Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori
  - promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo.
7. *Rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazione alla circolazione dei veicoli privati nei centri abitati definiti dal PAIR 2020.* Promozione dei mezzi a basso impatto ambientale, anche attraverso la facilitazione all'accesso e alla sosta dei veicoli meno inquinanti nelle ZTL, Mi Muovo elettrico, e la promozione dell'eco-driving anche con il supporto dell'ITS.
- Promuovere incentivi nazionali, regionali e/o locali per l'acquisto di mezzi privati a metano ed elettrici.
- Attivare iniziative che premiano negli appalti per i servizi pubblici la messa in servizio di mezzi elettrici, ibridi o a metano.
- Promuovere la sostituzione di mezzi di "vecchia generazione" per la mobilità a noleggio o i taxi e per la logistica merci in area urbana, affinché gli operatori siano incentivati ad adeguare almeno il 50% del parco veicolare, acquistando mezzi elettrici, ibridi o a metano.
- Azioni per la promozione e la diffusione della mobilità elettrica
8. *Sviluppo della infomobilità, dell'ITS e delle apparecchiature tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza*
- Riquilificazione delle principali fermate autobus di Faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità.
- Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.
-

Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico.

Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).

Inoltre, tale sito potrà anche fornire informazioni sul raggiungimento dei principali obiettivi perseguiti dal PUMS.

9. *Sicurezza stradale.* In coerenza con gli obiettivi del redigendo Piano della Sicurezza Stradale Urbana, si intende proseguire con interventi, prioritariamente ed urgentemente, a protezione dell'utenza vulnerabile, soprattutto ciclopedonale e pedonale, troppo spesso coinvolta negli incidenti con conseguenze lesive, pur senza trascurare tutte le altre componenti veicolari e di mobilità e le azioni di formazione e sensibilizzazione dei cittadini.

Rientrano in questo ambito gli interventi finalizzati a:

- Qualificare lo spazio pubblico orientando le proprie scelte secondo la visione "Zero Rischio", ovvero di azzeramento delle vittime di incidenti stradali, attraverso l'adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano, che è universalmente riconosciuta come elemento indispensabile per garantire la compresenza in sicurezza dei vari utenti della strada;
  - Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali;
  - Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL) di sosta, e quindi con potenziamento dei controlli degli accessi in ZTL, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili.
  - Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale (velocità, revisione dei veicoli, assicurazione obbligatoria, uso del telefono alla guida, uso delle cinture di sicurezza),
  - Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri).
10. *Logistica delle merci urbane con promozione dei veicoli meno inquinanti:* Riattivazione delle attività di concertazione con i portatori d'interessi al fine di ridefinire e aggiornare il progetto per la logistica merci, già citato nel presente documento e realizzato predisposto dal Comune di Faenza, tra il 2004 e il 2007. In tal modo potrà essere riconsiderata e "rivitalizzata" la proposta operativa di futuri interventi nel campo della logistica delle merci in area urbana e attivata una apposita cabina di regia.
-

Oltre all'attivazione della cabina di regia, potranno essere attivate in particolare le “soluzioni logistiche” individuate dal progetto, accompagnandole con le necessarie iniziative amministrative:

- istituzione di un servizio di van-sharing, dedicato alle merci;
- realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico.

## 4.1 Area interessata dalle previsioni di piano

L'area territoriale coinvolta dal piano è l'intero territorio comunale di Faenza.

## 4.2 Tipologia e dimensione delle principali opere previste dal piano e contenuto del piano

Gli obiettivi di Piano descrivono le finalità ed i traguardi che il PUMS si propone di raggiungere e sono stati individuati nella Relazione di progetto, nel Rapporto Preliminare e nel Rapporto Ambientale di VAS.

Di seguito si riportano in tabella le politiche azioni del piano.

Tab. 4.1 - Quadro riassuntivo degli obiettivi, delle strategie e politiche/azioni del piano

Obiettivi specifici	Strategia - Politica/azione
1A) Adeguamento e miglioramento del TPL	Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del TPL
	Politiche tariffarie del TPL incentivanti
	Applicazioni smartphone per posizione bus e orari
	Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi
	Riqualificazione delle fermate del TPL in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane)
	Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità
	Ampliare il servizio di navetta elettrica
	Individuazione di punti di raccolta riqualificati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse
	Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)



	Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale
1B) Aumento della ciclabilità	Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili
	Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici
	Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche
	Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata
	Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta
	Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)
	Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette
	Promozione dei percorsi sicuri casa-scuola/casa-lavoro
	Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia
	Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali
1C) Aumento della pedonalità ZTL, zone 30	Estensione e diffusione del piedibus
	Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR
	Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale
	Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL) e di sosta
	Potenziamento dei controlli degli accessi in ZTL, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili
	Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali
1D) Regolamentazione della sosta	Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, per intercettare i flussi di traffico attualmente non serviti da parcheggio scambiatore, e corrispondenti alle direzioni: Firenze => Faenza; Forlì => Faenza; Ravenna => faenza, anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto
	Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta
	Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia
	Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori, e promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo
	Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro
1E) Sviluppo infomobilità, ITS e apparecchiature	Riqualificazione delle principali fermate autobus di faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità



tecnologiche pubbliche e private di informazione e comunicazione all'utenza	Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.
	Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico
	Applicazioni smartphone per posizione bus e orari
	Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).
1F) Introdurre sistemi innovativi per la logistica delle merci	Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico
	Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio
	Nuovo scalo merci
2A) Migliorare sicurezza veicolare	Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing e cargo-bike)
	Adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano
	Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ZTL)
	Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale (velocità, revisione dei veicoli, assicurazione obbligatoria, uso del telefono alla guida, uso delle cinture di sicurezza)
2B) Migliorare sicurezza ciclabile e pedonale	Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri)
	Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale
	Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali
	Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR
	Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta
3A) Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici	Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici
	Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale
	Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro
	Aumento delle aree pedonali e delle ZTL, in coerenza con gli obiettivi del PAIR
	Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal Pair2020.
	Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano
	Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica della merci
	Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico
	Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)
	Promozione mobilità elettrica
Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori	
Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (promozione del van-sharing e transito delle merci su cargo-bike)	Promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo



---

4A) Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle merci	Nuovo scalo merci
4B) Ottimizzazione e razionalizzazione del sistema di mobilità delle persone	Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi
	Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)
	Attivazione di un servizio di car sharing
	Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche

---

## **5 Analisi dello stato di fatto delle aree interessate dal Piano: inquadramento generale dei Siti di Interesse Comunitario e delle Zone a Protezione Speciale**

Il PSC del Comune di Faenza individua nella Tav. V.06 della Valsat la “Rete ecologica”, ovvero il sistema che connette diverse aree di valenza ambientale con la funzione di mitigare il processo di frammentazione degli ambienti naturali dovuto a fenomeni di antropizzazione e causa primaria della perdita di biodiversità, degrado e naturale estinzione delle specie animali e vegetali.

La Tavola individua la Rete ecologica esistente, ovvero fasce territoriali da potenziare o riqualificare come corridoi ecologici, e la Rete ecologica di progetto, ovvero fasce territoriali entro cui realizzare corridoi ecologici.

Il PSC disegna una rete ecologica articolata lungo i corsi d’acqua principali (corsi d’acqua naturali come Lamone e Senio, e artificiali come il canale Naviglio), che dalla collina, in cui si concentrano le aree di maggiore valenza ecologica ed ambientale (Parchi, maggiori SIC-ZPS, Aree di tutela naturalistica, aree boscate), attraverso la campagna coltivata si avvicina alla città per trovare altri spazi naturali e fornire azioni utili alla qualità e sostenibilità ambientale.

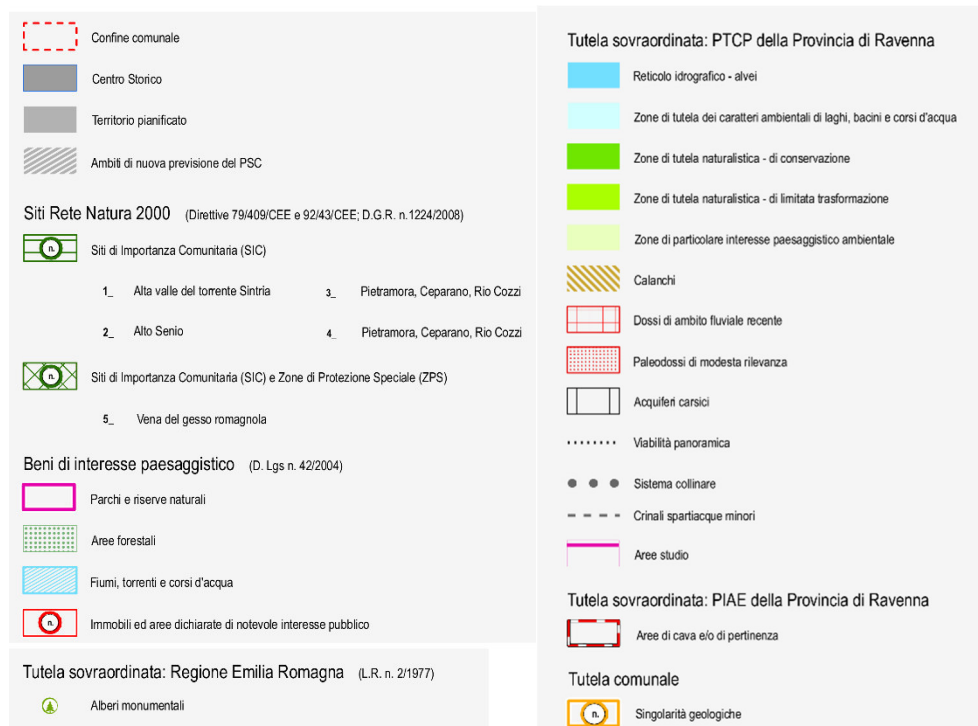
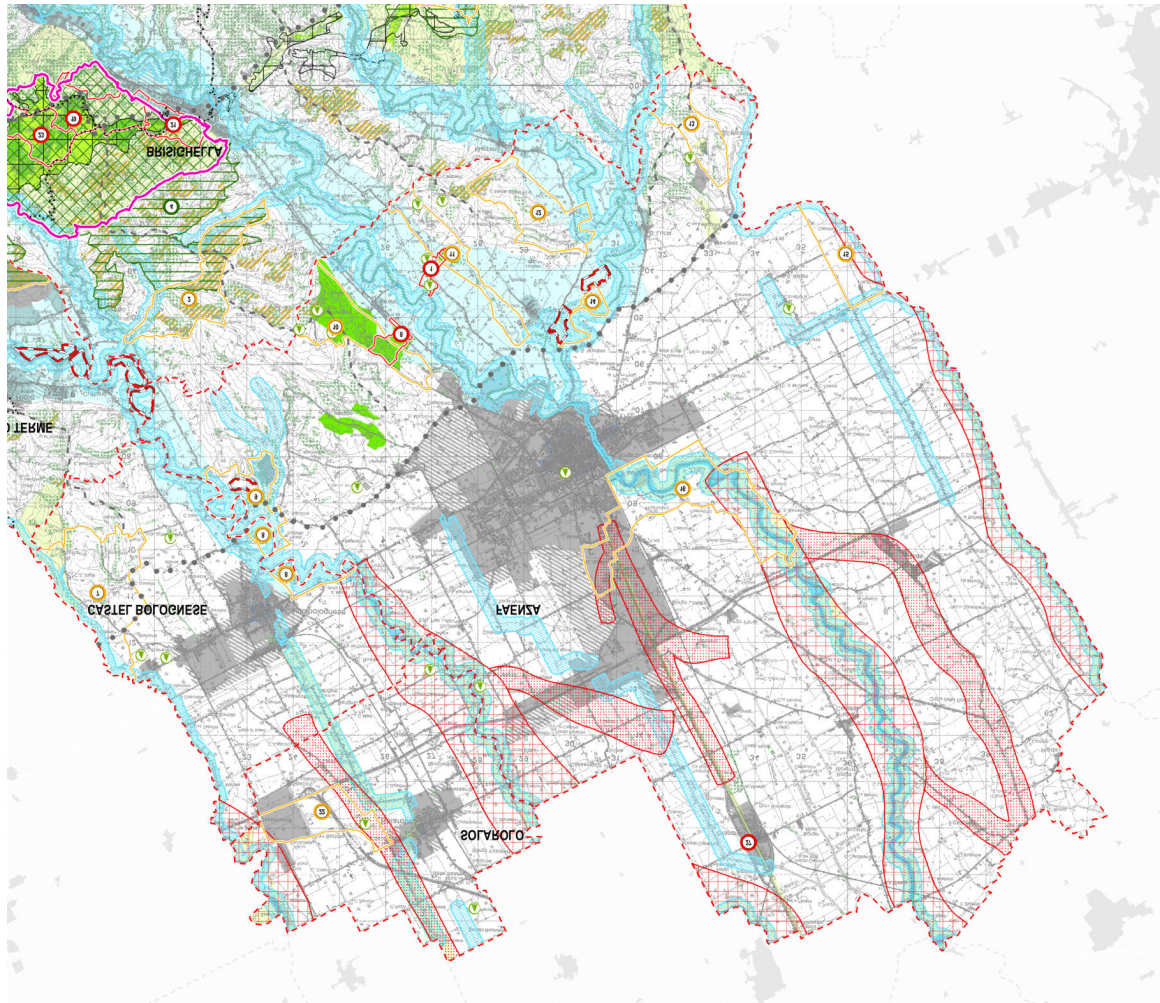
Intorno all’area insediata del capoluogo sono disegnate nelle aree agricole di cintura delle fasce territoriali in cui potenziare elementi di connettività e naturalità.

La tav. 4.A “TUTELE: natura e paesaggio” individua le aree di maggior interesse naturalistico ambientale e paesaggistico del territorio comunale: si evidenzia l’importanza dell’area collinare e dei corsi d’acqua con le aree connesse, sia come elementi di interesse naturalistico ed ecologico, che come elementi strutturanti del paesaggio, che si spingono dalla collina e pedecollina fino alle aree urbanizzate del capoluogo, e oltre verso nord lungo i corsi d’acqua nella pianura coltivata.

Nelle aree urbanizzate prevalgono aree verdi o con caratteri di naturalità di minori dimensioni, frammentate dalle infrastrutture e dalle urbanizzazioni stesse.

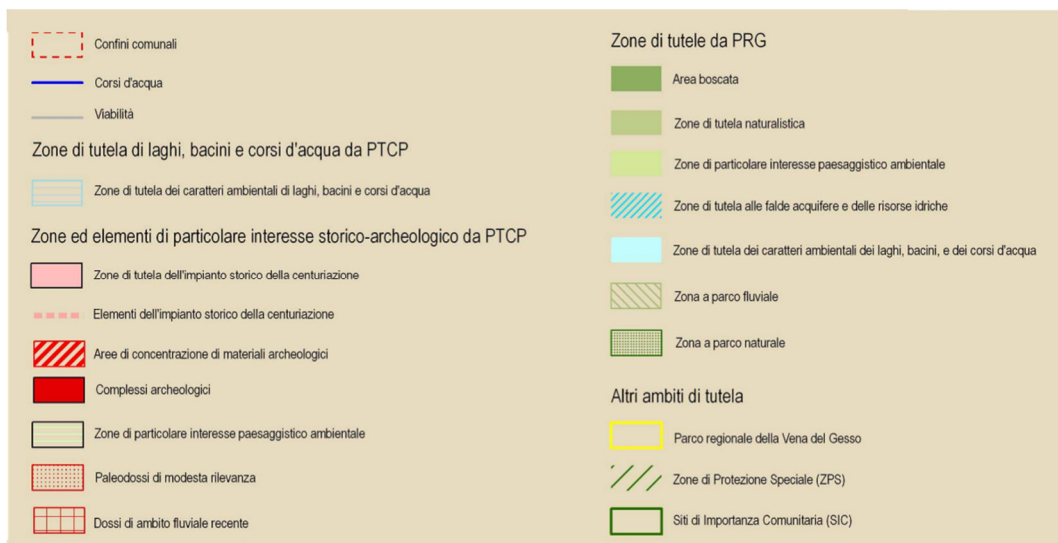
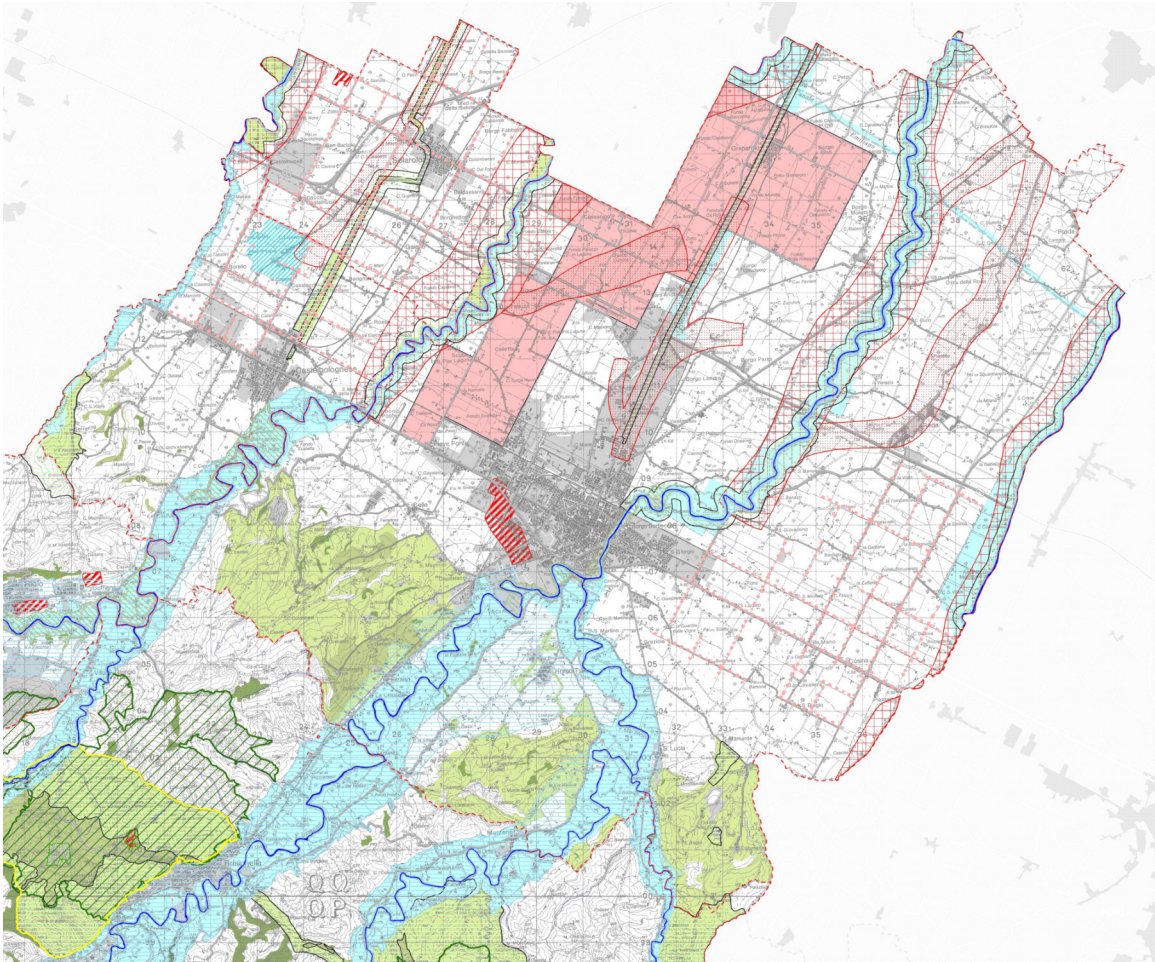


Img. 5.1 - PSC del comune di Faenza - Tav. 4.A TUTELE: natura e paesaggio (scala adattata)



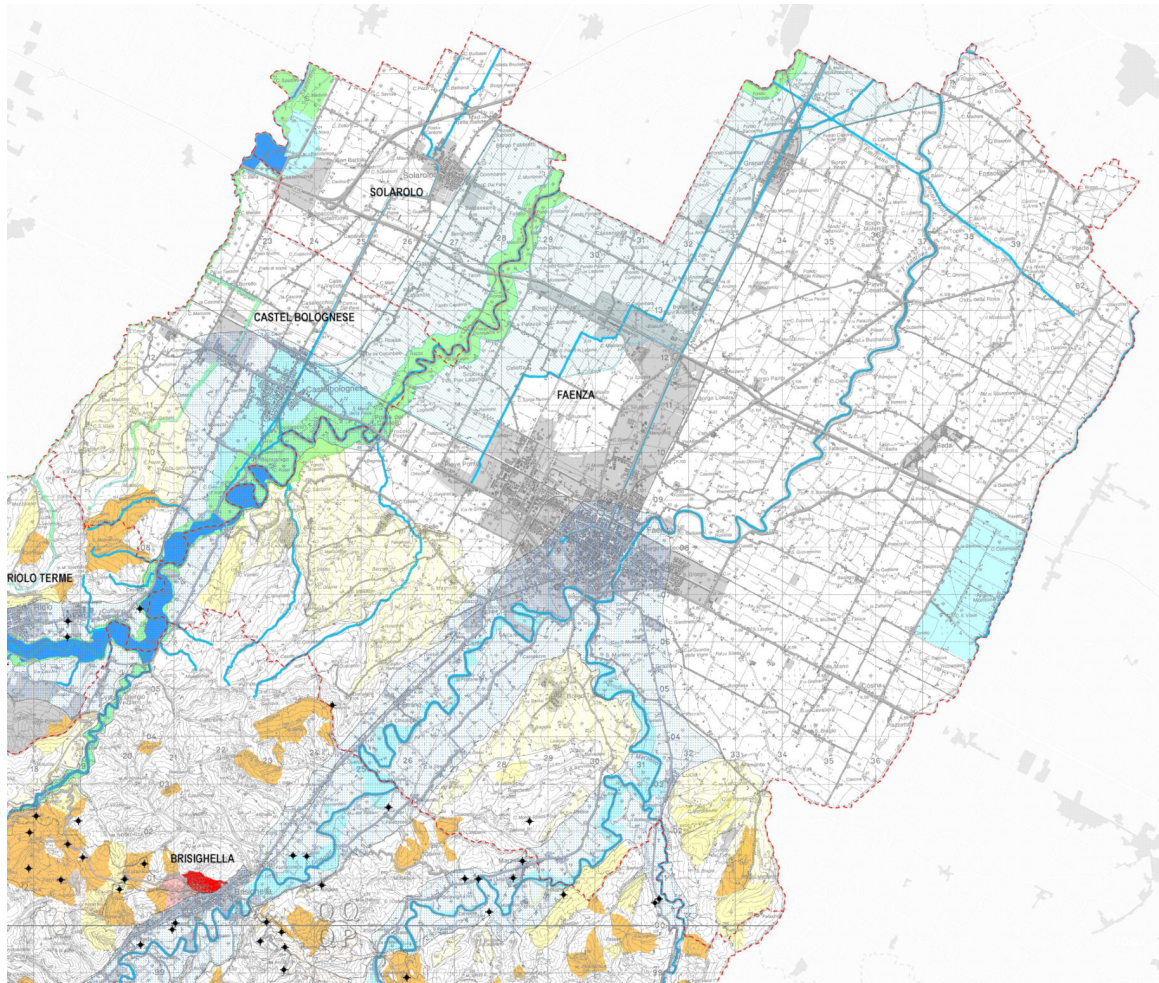


Img. 5.2 - VALSAT del PSC del comune di Faenza - Tav. V.01 contesto naturale e paesaggistico (scala adattata)

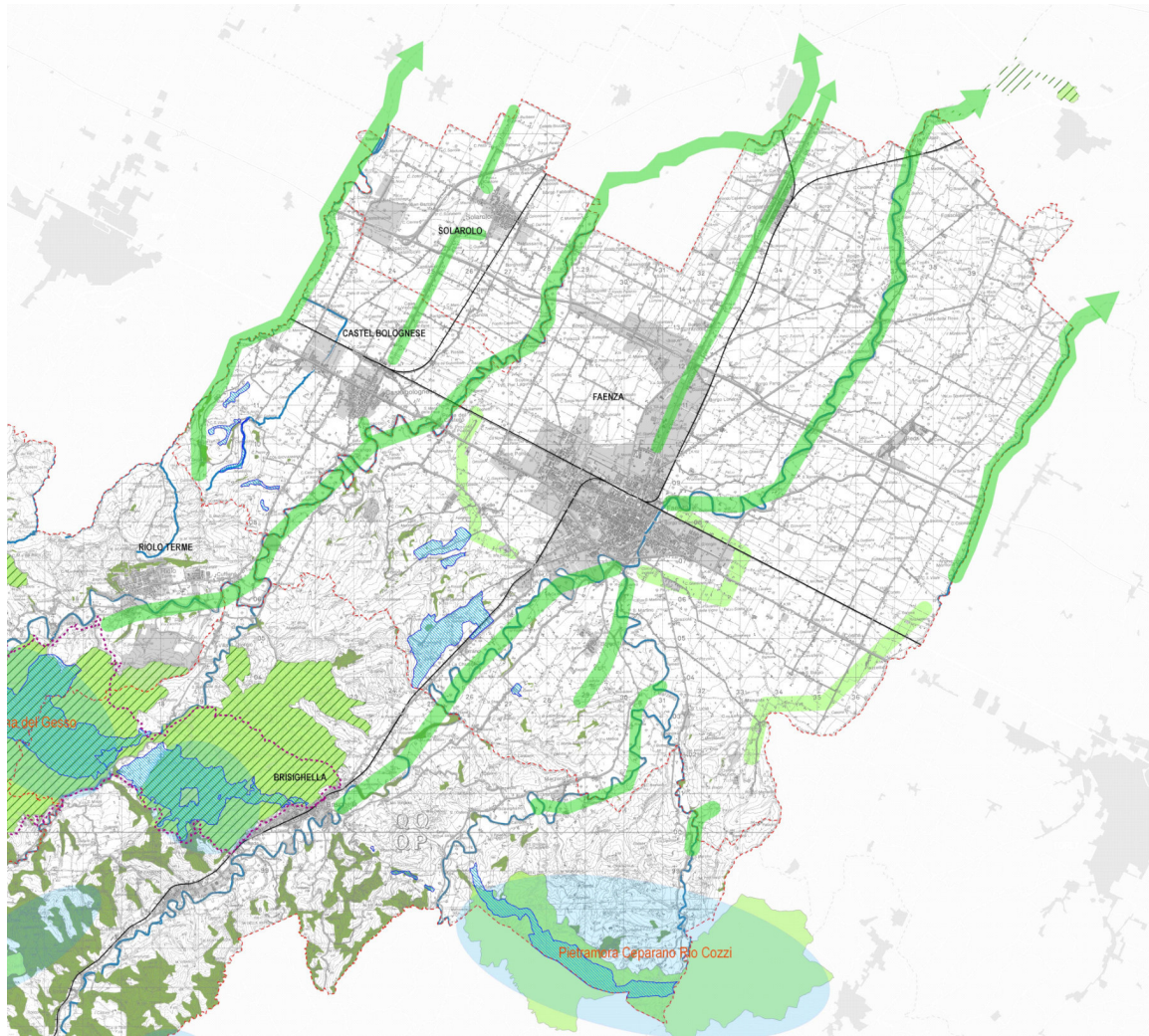




Img. 5.3 - VALSAT del PSC del comune di Faenza - Tav. V.02 Contesto ambientale (scala adattata)



Img. 5.4 - VALSAT del PSC del comune di Faenza - Tav. V.06 rete ecologica (scala adattata)



L'analisi sulle Aree Protette presenti nel territorio può essere svolta utilizzando la cartografia interattiva del sito della Regione Emilia Romagna, che evidenzia le Aree Protette (Parchi Nazionali e Regionali, Riserve Statali e Regionali, Paesaggi protetti, Aree di riequilibrio ecologico) e i Siti Natura 2000.



Come evidente nella cartografia riportata, nel territorio del comune di Faenza non sono presenti Aree protette né Siti della Rete Natura 2000, ma nel suo intorno (distanza < 2 km dai confini) insistono i seguenti Siti:

- IT4070011 - SIC-ZPS - Vena del Gesso Romagnola
- IT4070022 - SIC-ZPS - Bacini di Russi e Fiume Lamone
- IT4070025 - SIC - Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino
- IT4070027 - SIC-ZPS - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio
- IT4080007 - SIC - Pietramora, Ceparano, Rio Cozzi
- IT4080009 - SIC - Selva di Ladino, Fiume Montone, Terra del Sole

ricadenti all'interno della Provincia di Ravenna, di Forlì-Cesena e della Città Metropolitana di Bologna.

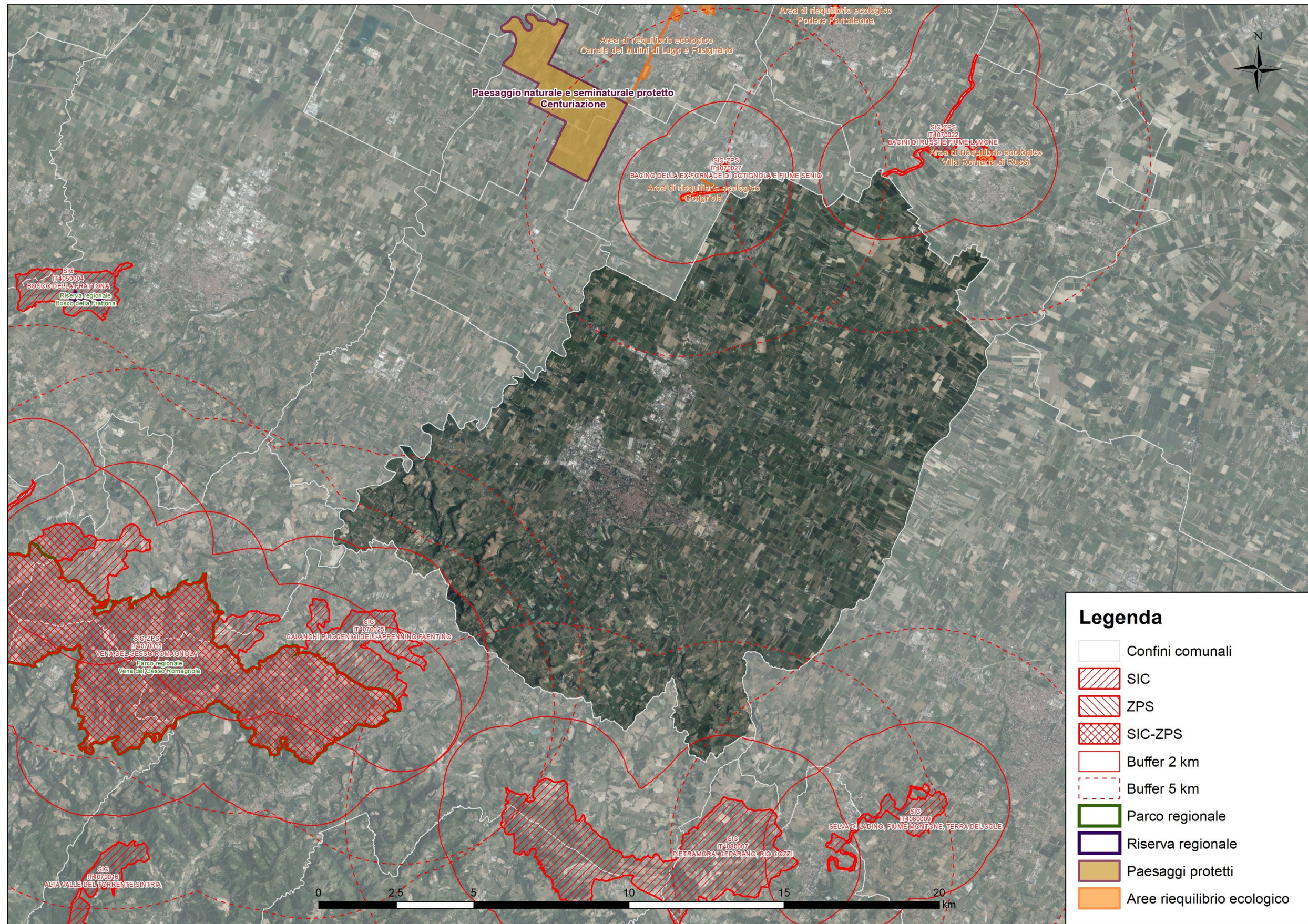
Il sito IT4070027 - SIC-ZPS - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio comprende quasi interamente l'Area di Riequilibrio Ecologico "Cotignola" (nel comune di Cotignola), il sito IT4070022 - SIC-ZPS - Bacini di Russi e Fiume Lamone comprende interamente l'Area di Riequilibrio Ecologico "Villa Romana di Russi" (nel comune di Russi), e il sito IT4070011 - SIC-ZPS - Vena del Gesso Romagnola comprende quasi interamente il Parco Regionale "Vena del Gesso Romagnola" (nei comuni di Borgo Tossignano, Casalfiumanese, Fontanelice (BO), Brisighella, Casola Valsenio e Riolo Terme (RA)).

Di seguito l'individuazione delle aree tutelate elencate.

Nei paragrafi seguenti è riportata la descrizione sintetica dei Siti Natura 2000 nell'intorno del territorio comunale e potenzialmente interessati dalle azioni del Piano.



Img. 5.5 - Individuazione dei Siti Natura 2000 e delle altre Aree Protette nell'intorno del territorio comunale - (scala adattata)





## 5.1 IT4070011 - SIC-ZPS - Vena del Gesso Romagnola

*Superficie: 5540 ettari*

*Province e Comuni interessati:*

*RAVENNA - 3806 ettari (Brisighella, Casola Valsenio, Riolo Terme)*

*BOLOGNA - 1734 ettari (Borgo Tossignano, Casalfiumanese, Fontanelice, Imola)*

*Territorio confinante con IT4070025 SIC*

*Il sito ricade quasi interamente nel Parco regionale Vena del Gesso Romagnola*

*Enti gestori: Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Romagna*

### **Descrizione e caratteristiche**

Il sito, localizzato nella fascia collinare a cavallo tra le province di Bologna e Ravenna, racchiude un affioramento gessoso del Messiniano di estremo interesse geologico e naturalistico che si allunga trasversalmente alle valli per circa 20 km e alcuni ambiti argilloso-calanchivi o marnoso-arenacei circostanti. Gli strati della cosiddetta Vena del Gesso, inclinati verso la pianura, determinano una falesia dirupata e continua esposta a Sud a carattere mediterraneo, contrastante con i versanti a pendenza più moderata esposti a Nord, boscosi, ricchi di stazioni fresche con elementi floristici dell'alto Appennino. Tutta la zona è caratterizzata da diffusi fenomeni carsici superficiali (valli cieche, doline, forre, forme erosive, campi solcati) e profondi (inghiottitoi, risorgenti, abissi e grotte anche di notevole sviluppo), che concorrono a diversificare morfologie peculiari, ricche di contrasti e di ambienti-rifugio ad alta biodiversità. Quattro torrenti appenninici (Santerno, Senio, Sintria, Lamone) interrompono la continuità dell'emergenza gessosa più rilevante d'Europa, isolando altrettanti settori. Sulla Vena si concentra, a tratti con diversi gradi di antropizzazione, una flora molto diversificata con elementi mediterranei e centroeuropei, nonché un'interessante fauna epigea e ipogea. Boschi e boscaglie mesofili e xerofili dominati dalla Roverella, con stazioni rupicole a Leccio e forre umide con flora marcatamente mesofila, si alternano ad arbusteti e praterie, per lo più ex-coltivi, garighe e rupi colonizzate da felci e terofite. Alcune grotte assommano interessi archeologici e paleontologici ad un contesto naturalistico ben conservato, con abbondanza di felci e flora specializzata, colonie di chiroterri e fauna troglodila e troglobia. Le colture agrarie sono relativamente poco diffuse, in netto contrasto con l'ambiente collinare circostante la Vena. Gran parte del sito ricade nel Parco regionale della Vena del Gesso romagnola, di recente istituzione. All'interno del sito, tra le attività che comportano rischi ambientali, va citata almeno quella estrattiva, peraltro attualmente concentrata in un'unica grande cava presso la Stretta di Rivola.

Ventuno habitat di interesse comunitario, dei quali otto prioritari, disegnano un mosaico fitto di sovrapposizioni e compenetrazioni tra boschi (6), rocce (4), ben otto tipi erbacei o arbustivi e tre legati all'acqua, limitati a stagni, laghetti e rupi stillicitose.

### **Vegetazione**

Il manto forestale ricopre oltre il 40% del sito, per metà con boschi prevalentemente cedui dell'orizzonte dei querceti misti tipicamente collinari, strutturalmente impoveriti ma biologicamente alquanto diversificati, per metà con arbusteti e macchie di impronta mediterranea. Nei boschi di Roverella e Carpino nero, in alcune stazioni particolarmente fresche e a quote insolitamente basse compaiono il Tiglio, il Frassino maggiore, l'Acerò opalo e soprattutto il raro Borsolo (*Staphylea pinnata*). Ci sono alcuni castagneti tra i quali la splendida Selva di Campiuno, alle spalle del Gesso, qualche rimboscimento e alcune pinete di Pino domestico, residuo di antichi parchi di ville rustiche. Negli arbusteti prevale il Ginepro, a tratti presente anche con la specie *oxycedrus*, abbonda il Terebinto (qui al suo margine occidentale in regione), compaiono Leccio e Fillirea in esposizioni calde, Pero corvino e Acerò minore (*A. monspessulanum*) sulle rupi rivolte a Nord. Una frana idromorfica nelle argille ospita la rara *Typha minima*. Le praterie e i margini contengono moltissime orchidee (generi *Anacamptis*, *Orchis*, *Ophrys*, *Dactylorhiza*, *Cephalanthera*, *Platanthera*, *Serapias*, *Limodorum*, *Epipactis*, *Listera*), ma la presenza più rilevante di questi ambienti è probabilmente *Helianthemum jonium*. Abbondano le felci, soprattutto nei recessi più freschi presso ingressi di grotta, con *Phyllitis scolopendrium*, *Polystichum aculeatum*, *Asplenium ruta-muraria*, con le mediterranee *Polypodium cambricum* e *Phyllitis sagittata* (quest'ultima, attualmente estinta a seguito dei lavori di cava presso la Grotta del Re Tiberio, in quella che era l'unica stazione italiana del versante adriatico, è dal 2015 oggetto di reintroduzione) e, all'opposto, con un paio di stazioni assolutamente relittuali della boreale *Polystichum lonchitis*. Anche sulle rupi assolate si trovano felci quali abbondantissima la Cedracca e, in alcune stazioni a Monte Mauro, *Cheilanthes persica*, relitto terziario a distribuzione asiatica che ha qui l'estremo sito occidentale, unico in Italia. Presenze di rilievo, in ambienti diversi, sono anche quelle di *Galanthus nivalis*, *Oxalis acetosella*, *Scilla bifolia*, *Corydalis cava* in stazioni eterotopiche, poi *Rhamnus alaternus*, *Erithronium dens-canis*, *Scilla autumnalis*, *Lilium bulbiferum*, *Iris graminea*, *Anthericum liliago*, *Delphinium fissum*; ancora *Sternbergia lutea* e *Tulipa praecox* - *T. oculus-solis* in stazioni ricchissime, probabilmente naturalizzate già da epoca remota, e *Bellevalia webbiana*, un prezioso giacinto endemico a lungo ignorato e recentemente riscoperto. Le ultime ricerche sulle riarse garighe di Monte Mauro dominate da Fumana ed eliantemi, hanno individuato il leggendario timo striato e un corteggio floristico davvero ricchissimo che spazia dal giunchetto nero alla centaurea gialla, dall'*Asperula purpurea* al *Teucrium montanum*.

### **Fauna**

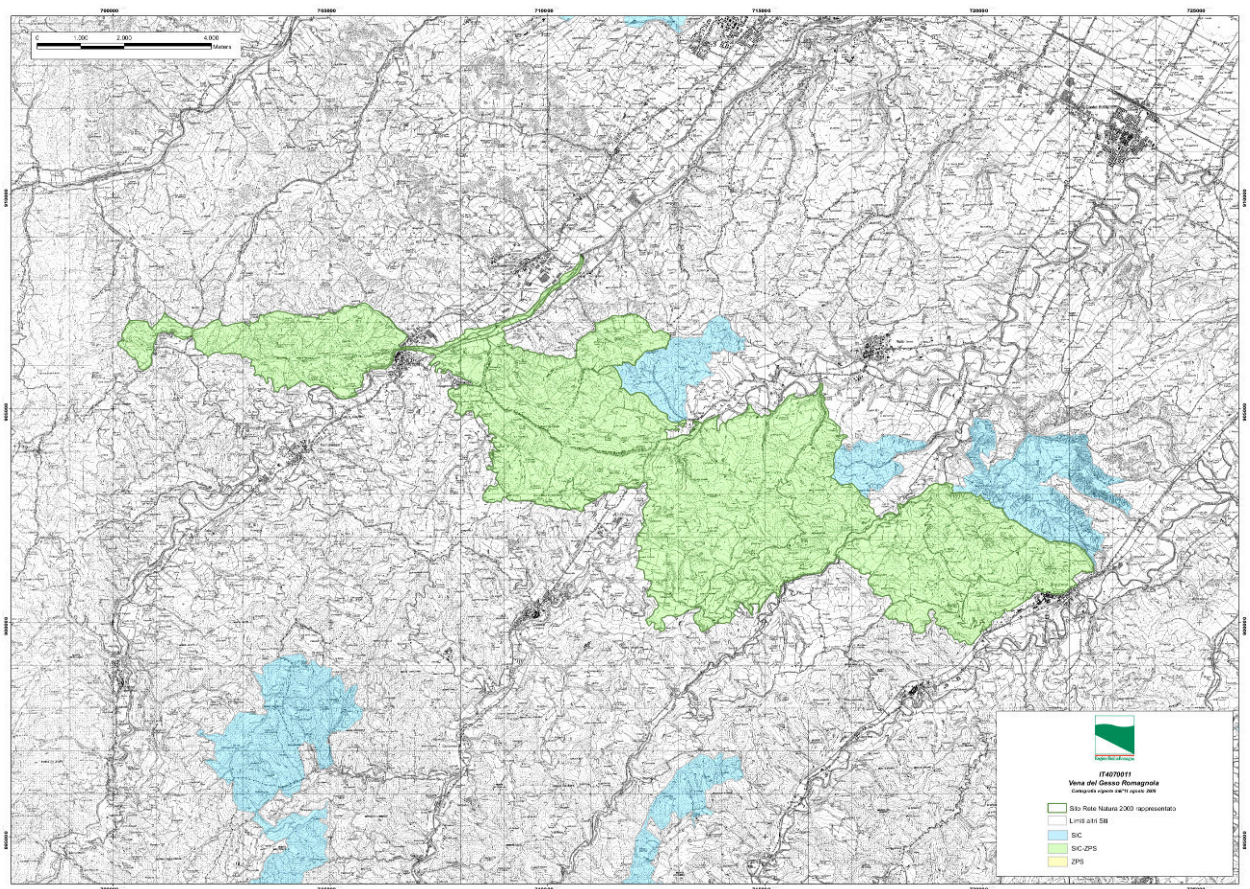




Il sito è estremamente ricco di specie faunistiche mediterranee. Di assoluto rilievo è la presenza di colonie riproduttive e siti di riposo e svernamento di Chiroterri legati ad habitat di grotta. La locale comunità di pipistrelli, in corso di studio, comprenderebbe ben 14 specie (13 secondo l'Atlante dei mammiferi della Provincia di Ravenna 2001), delle quali sei di interesse comunitario: Ferro di cavallo minore (*Rhinolophus hipposideros*), Ferro di cavallo maggiore (*Rhinolophus ferrumequinum*), Ferro di cavallo euriale (*Rhinolophus euryale*), Vespertilio maggiore (*Myotis myotis*), Vespertilio di Blith (*Myotis blythii*) e Miniottero (*Miniopterus schreibersi*). Sono segnalati anche i rari Orecchione meridionale (*Plecotus austriacus*) e *Myotis nattereri*, nonché il Serotino, i due Pipistrelli albolimbato e di Savi e due Nottole, la comune e di Leisler. A questi si aggiunge la recente scoperta presso Zattaglia di una colonia di *Myotis emarginatus*. Tra gli altri Mammiferi, va citata almeno la presenza dell'Istrice (*Hystrix cristata*), del Quercino (*Eliomys quercinus*) e della Puzzola (*Mustela putorius*). Per quanto riguarda l'avifauna, è regolarmente presente una dozzina di specie di interesse comunitario sei delle quali nidificanti negli habitat collinari termofili e calanchivi: Calandro (*Anthus campestris*), Tottavilla (*Lullula arborea*), Ortolano (*Emberiza hortulana*), Averla piccola (*Lanius collurio*), Succiacapre (*Caprimulgus europaeus*), Albanella minore (*Circus pygargus*), quest'ultima con 4-5 coppie. Le rupi gessose costituiscono un sito ideale per la nidificazione del Gufo reale (*Bubo bubo*), qui presente con un importante nucleo riproduttivo di 2, forse 3 coppie. Altre specie nidificanti probabili o irregolari sono Calandrella (*Calandrella brachydactyla*), Averla cenerina (*Lanius minor*) e Falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*). Nel sito è rilevata la presenza di Re di quaglie (*Crex crex*) e di Balia dal collare (*Ficedula albicollis*). Tra l'avifauna migratrice è rilevata la presenza regolare e la nidificazione di 30-35 specie tra le quali quelle di maggior interesse sono Quaglia, Prispolone, diversi Silvidi legati agli ambienti arbustivi termofili e mediterranei, Topino e Gruccione, che nidificano in cavità scavate in pareti con substrato terroso o sabbioso. Grazie alla presenza di un differenziato mosaico ambientale sono presenti anche specie antropofile o legate agli ambienti coltivati e di ecotono. Tra i Vertebrati minori, particolarmente singolare è la presenza della Testuggine palustre (*Emys orbicularis*) nella Stretta di Rivola, forse l'unica stazione regionale non strettamente planiziale di questa specie; significativa inoltre è la presenza di Tritone crestato (*Triturus carnifex*) e Ululone appenninico (*Bombina pachypus*). Non mancano l'Orbettino, la meno comune Luscengola e il Saettone (*Zamenis longissimus*). Il serpente probabilmente più raro e meno conosciuto presente nel sito è però il Colubro del Riccioli (*Coronella girondica*), a distribuzione altamente frammentata lungo la fascia medio-montana e collinare. Sono segnalati anche Raganella (*Hyla intermedia*) e Geotritone (*Speleomantes italicus*); davvero inaspettati sono recentissimi avvistamenti, in recessi molto freschi, di *Salamandra salamandra* e *Rana italica* in sparuti gruppi a quanto pare relitti, disgiunti dalle popolazioni dell'alto Appennino. La ricca fauna ittica comprende cinque specie di interesse comunitario: Lasca (*Chondrostoma genei*), Vairone (*Leuciscus souffia*), Barbo (*Barbus plebejus*),

Barbo canino (*Barbus meridionalis*) e Cobite comune (*Cobitis taenia*). E' presente anche il Ghiozzo padano (*Padogobius martensii*). Tra gli invertebrati, sono segnalate quattro specie di Insetti di interesse comunitario: il Lepidottero Eterocero *Euplagia quadripuntaria* e lo Scarabeide *Osmoderma eremita* (ambidue prioritari); i Coleotteri *Lucanus cervus* e *Cerambix cerdo*, legati agli ambienti forestali con resti di alberi marcescenti. Sono presenti anche i Coleotteri *Nebria fulviventris* e *Polyphylla fullo*.

Img. 5.6 - Carta del sito SIC-ZPS IT4070011 Vena del Gesso Romagnola



## 5.2 IT4070022 - SIC-ZPS - Bacini di Russi e Fiume Lamone

*Superficie: 132 ettari*

*Province e Comuni interessati: RAVENNA (Bagnacavallo, Russi)*

*Il sito include l'Area di riequilibrio ecologico Villa Romana di Russi*

*Enti gestori:*

- *Comune di Russi*
- *Regione Emilia-Romagna*

### **Descrizione e caratteristiche**

E' un importante sito della bassa pianura ravennate, con prevalenze ripariali, strategicamente proteso quale corridoio ecologico a collegare Appennino e Delta. Include il tratto del fiume Lamone, che qui scorre pensile tra alti argini in parte boscati, compreso tra Boncellino e Traversara (c.a 6 km), e si estende nel suo tratto intermedio alle vasche dell'ex zuccherificio, al contesto agricolo del seicentesco grandioso palazzo rurale di S. Giacomo e all'area naturalistica e archeologica della Villa Romana, che si trovano verso oriente all'altezza di Russi.

La bassa pianura russiana, adagiata su terreni molto fini a prevalente composizione argillosa come risultato dell'apporto alluvionale storico del fiume, è profondamente antropizzata e trasformata, con elevate densità abitative e diffuse aziende agricole e industriali. Permea il paesaggio la cosiddetta "larga", unità colturale vasta e continua che costituisce eccellente riferimento per la fauna ornitica. All'estremità orientale dell'area, per 17 ettari, è compresa l'Area di riequilibrio ecologico "Villa Romana di Russi", sito naturalistico ricreato nella cava esaurita di argilla dove, nel 1938, vennero scoperte le vestigia di una ricca villa di epoca romana nonché resti e sepolture dell'Età del Ferro. L'importante ritrovamento archeologico testimonia come la zona, emergente dalle paludi, fosse abitata già 2.700 anni fa, per poi scomparire circa 1.500 anni orsono sotto la coltre delle alluvioni tardoantiche del vicino Fiume Lamone. All'interno di un ciglio che percorre alla quota della campagna circostante tutto il perimetro, l'area abbina al sito archeologico alcuni ambienti parzialmente rimboschiti e naturalizzati nell'ambito dell'omonima Area di Riequilibrio Ecologico (bosco igrofilo, bosco mesofilo, praterie umide e allagate, prato stabile, stagno) che peraltro riproducono gli ambienti naturali un tempo presenti in zona e occupano avvallamenti e depressioni fino a ben 11 metri sotto il piano di campagna. Oltre all'Area di Riequilibrio Ecologico "Villa Romana di Russi", il sito include parte della zona di ripopolamento e cattura "S. Giacomo" (7 ha). Ancora fossi e canali con acque ferme o debolmente correnti e canneti completano il quadro degli ambienti, più una porzione di recente acquisizione,

destinata al mantenimento di varietà locali e tradizionali di alberi da frutto. I circostanti coltivi hanno carattere prevalentemente estensivo, mentre la fascia fluviale appare boschiva a Salici e Pioppi, con qualche lembo più complesso a ontani. Ben nove sono gli habitat di interesse comunitario presenti, da quelli forestali ripariali ai due habitat di prateria più o meno umida ai cinque habitat acquatici, dei quali quattro di acque ferme o lente con vegetazione sommersa e galleggiante e uno di vegetazione effimera adiacente alle acque correnti del Lamone.

Vera e propria “isola naturale” in un intorno intensamente urbanizzato e coltivato, l’area risulta vulnerabile a numerosi fattori antropici che riguardano la gestione della sicurezza idraulica del Lamone e delle limitrofe fasce golenali, dei coltivi, delle aree industriali, dell’attività venatoria e delle reti tecnologiche (strade, ferrovia, linee aeree) che finiscono coll’interferire con gli habitat e con la fauna. Ulteriore fattore di disturbo agli habitat umidi è la presenza di nutrie (*Miocastor coypus*). La gestione dell’ARE, affidata con convenzione alla ONLUS “Villa Romana” formata da WWF e Legambiente, avviene attraverso un piano di gestione approvato dal comitato scientifico e attuato dal comitato tecnico, col contributo decisivo del volontariato locale.

### **Vegetazione**

Il recupero e la rinaturalizzazione del contesto della “Villa Romana” sono stati compiuti a partire dagli anni ’90 nell’ambito di progetti regionali (L.R. n. 11/88). Flora e vegetazione attuali sono il risultato di insediamenti preesistenti, colonizzazione spontanea, gestione orientata dei livelli idrici e dei rilievi di scarpata, messa a dimora di numerosi esemplari di specie arboree ed arbustive. Nel complesso la vegetazione è formata da specie autoctone e tipiche degli ambienti planiziarici padani, con l’unica eccezione di pochi esemplari arborei ornamentali entro i confini dell’area archeologica.

La concomitanza di habitat diversi permette la presenza un numero elevato di specie vegetali, molte delle quali reintrodotte: si osservano l’Ontano nero, il Pioppo bianco, il Salice bianco, il Frassino meridionale, la Farnia, l’Acerò campestre, il Carpino bianco, la Roverella, la Rovere, il Biancospino, il Pero selvatico, il Prugnolo, l’Evonimo, il Corniolo, la Frangola, l’Agazzino e la Sanguinella. Nelle zone allagate e negli stagni sono presenti molte specie di idrofite tra le quali: *Polygonum*, *Potamogeton*, *Lemna*, *Ceratophyllum*. Più appariscenti sono le elofite; in acque abbastanza profonde vegetano due specie di *Typha*, l’Iris palustre, il giunco e la carice, mentre la cannuccia è dominante nelle acque meno profonde e nei terreni umidi.

L’ambiente ripariale, per quanto alterato e in parte oggetto di recenti sistemazioni a carattere divulgativo, presenta aspetti non meno interessanti: a fianco delle specie arboree ripariali già citate compaiono *Aristolochia*, *Bryonia*, Luppolo e *Clematis viticella*, quest’ultima diffusa anche al margine dei campi. I 14 ettari dell’ex cava di argilla presso la Villa Romana di Russi furono oggetto di indagine floristica (Cacciato 2003) recentemente (Montanari 2013)



riesaminata a confronto con quella delle vasche di Mezzano, situate in ambiente apparentemente simile 8 km più a Nord. 284 specie furono censite, con maggiore evidenza per ciperacee e idrofite che a Mezzano, in effetti, sono in regresso. Nel 2010-2013 lo stesso autore analizza il tratto fluviale rilevando ben 400 specie (opportuniste, esotiche, ruderali ma anche tante acquatiche di pregio come *Carex tomentosa*, *Stellaria acquatica*, *Salvinia natans*) in un ambiente ripariale inaspettatamente ricco. Di notevole interesse nel sito è la presenza di *Leucojum aestivum*, il campanellino dei terreni umidi di pianura protetto dalla legislazione regionale e di alcune specie palustri a distribuzione frammentaria o in via di regressione quali, ad esempio, il Lino d'acqua *Samolus valerandi*, poi *Hottonia palustris* e l'orchidea *Orchis laxiflora*. A proposito di orchidee, sono presenti anche *Anacamptis pyramidalis*, *Cephalanthera damasonium* e *Orchis simia*.

### Fauna

Gli uccelli sono componente di grande pregio dell'area, con tredici specie di interesse comunitario, delle quali tre nidificanti, proprie degli ambienti umidi d'acqua dolce o aperti anche coltivati (Albanella minore, Averla piccola). Di particolare interesse la nidificazione di Tarabusino e Cavaliere d'Italia. Sono complessivamente censite oltre 110 specie ornitiche in questo importante sito di sosta e svernamento per Ardeidi e Caradriformi (varie specie di limicoli), e soprattutto per una numerosa e varia comunità di piccoli Passeriformi. I vertebrati minori annoverano l'importante presenza di Tritone crestato, Testuggine palustre e Cobite comune, oltre a nuclei di Rospo smeraldino, Raganella italica e Biacco. Va condotto uno studio approfondito delle presenze ittiche caratterizzanti questo tratto del Lamone, mentre tra gli invertebrati, l'area è oggetto di indagini entomologiche che ne attestano l'alto valore. Per quanto riguarda i lepidotteri (Bendazzi, 2006), l'unica specie di interesse comunitario accertata è il Lepidottero *Lycaena dispar*, legato agli ambienti palustri, tuttavia sono attestate anche *Cupido argiades* e *Lycaeides abetonicus*, d'ambiente umido e una serie di farfalle di bosco, analogamente rare soprattutto in pianura.

Img. 5.3 - Carta del sito SIC-ZPS IT4070022 Bacini di Russi e Fiume Lamone



## 5.3 IT4070025 - SIC - Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino

*Superficie: 1098 ettari*

*Province e Comuni interessati: RAVENNA - (Brisighella, Riolo Terme)*

*Territorio confinante con IT4070011 SIC-ZPS*

*Enti gestori: Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Romagna*

### **Descrizione e caratteristiche**

Si tratta della porzione ravennate, quindi faentina per collocazione topografica, dei calanchi più tipici della formazione delle Argille azzurre plioceniche. Il sito è composto da tre aree separate dai fondovalle Sintria e Senio, identificabili da Est come zone Monte Rinaldo, Rio Cugno e Monte Roso, distribuite lungo la fascia collinare bassa. I calanchi sono caratterizzati da brulle forme erosive estremamente plastiche dopo le piogge e all'opposto irrigidite e riarse nei periodi secchi. Queste problematiche condizioni limitano le forme vegetative a praterie discontinue caratterizzate da specie annuali su forti pendenze e orli (parte alta del calanco) e da specie perenni nella parti basse a minor pendenza. La collocazione immediatamente a valle del boscoso versante settentrionale dei Gessi determina interessanti e caratteristiche forme di contrasto tra ambienti lussureggianti (a monte) e situazioni solo apparentemente povere e stentate come quelle riscontrabili lungo le plaghe argillose della collina faentina.

Il tipico paesaggio dei calanchi, brullo e denudato, connota una serie di importanti geositi riguardanti le argille depositate sui fondali marini di 5-2 milioni di anni fa, con ricchi depositi fossiliferi e altre caratterizzazioni mineralogiche, geolitologiche e morfologiche (cappelli di sabbia e ghiaia) di grande rilievo scientifico non disgiunte da particolarità storiche, culturali e culturali, che vanno dall'estrazione di materiale per le produzioni ceramiche alle forme ormai in gran parte abbandonate di colonizzazione agricola. Anche la componente ambientale, al di là delle apparenze, contiene caratteristiche e particolarità di rilievo.

Adattamenti di tipo alofitico, presenze endemiche, forte caratterizzazione del paesaggio e lenta evoluzione delle cenosi, mantenute allo stadio pionieristico in situazione di rifugio per flora e fauna sostanzialmente specializzate, si combinano con interessanti variazioni dovute alla diffusione di specchi d'acqua (il substrato è assolutamente impermeabile), cappellacci sabbiosi d'origine quaternaria in grado di ospitare isolotti forestali di querceto xerofilo e caratteristici, tenaci arbusteti di ginestra odorosa là dove si attenua la precarietà delle condizioni edafiche. La comoda accessibilità del contesto collinare e la buona fertilità dei terreni (solo da alcuni punti di vista chimici) hanno da sempre indotto un certo uso agricolo, preve radicali trasformazioni operate dalla ormai storica bonifica montana, tuttavia i pochi insediamenti rurali non hanno

potuto controllare la regimazione idrica e ammendare a sufficienza i terreni. Colture più spesso estensive di tipo erbaceo si alternano ad anfiteatri calanchivi che tendono all'espansione in caso di abbandono e ad una conseguente rinaturalizzazione.

La presenza di colture estensive e di piccole sparse riserve d'acqua alternate ai calanchi comporta ulteriori risorse per la fauna, nello specifico avicola e minore, ricca e stabile, e va considerata nel complesso sostenibile se non addirittura auspicabile.

La diffusione di cinque diversi habitat d'interesse comunitario, tre di tipo erbaceo (prioritari) o arbustivo e due legati alla presenza dell'acqua in contesto ripariale o di piccoli stagni, investe circa un terzo dell'intera superficie del sito.

### **Vegetazione**

Indubbiamente l'ambiente vegetale dei calanchi si presenta povero sia strutturalmente che riguardo al numero delle specie riscontrabili, sostanzialmente ridotto rispetto ad altri contesti ma non per questo meno interessante trattandosi comunque di creature specializzate, dotate cioè di tipiche forme di adattamento alle condizioni estreme dell'ambiente. Praterie dall'aspetto mutevole che tendono a scomparire nei mesi più caldi, poche specie arbustive (ginestre, tamerici, rosacee e qualche ginepro) e quasi totale assenza di forme arboree, legate queste ultime ai pressi dei ristagni idrici o nelle poche stazioni, come i cappellacci sabbiosi, nelle quali è riscontrabile una sia pur problematica evoluzione di suolo. Qui sopravvivono boschetti con querce, sorbi, specie acidofile e xero-termofile e qualche pioppo bianco (Piolo, Montecchio, Pradella, Roso o quanto ne resta) interessanti anche perchè arroccati e isolati tra le plaghe semidesertiche circostanti. Il contesto floristico si caratterizza per la diffusione di terofite tendenti al disseccamento estivo, con poderoso apparato radicale, come *Aster linosyris*, *Scorzonera austriaca*, *Podospermum canum* e l'endemica aromatica *Artemisia cretacea*, mentre nei contesti di ex-coltivi o ex-pascolo abbondano tra le graminacee (brachipodio, loietto ed erba mazzolina *Dactylis glomerata*) leguminose caratteristiche come sulla e ginestrino *Lotus corniculatus*). Non mancano alcune caratteristiche orchidee di terreni poveri o banali come *Orchis tridentata* e *Ophrys apifera*, ma forse le più caratteristiche sono quelle a fioritura tardo primaverile come *Orchis coriophora*, *Anacamptis pyramidalis* e *Gymnadenia conopsea*.

### **Fauna**

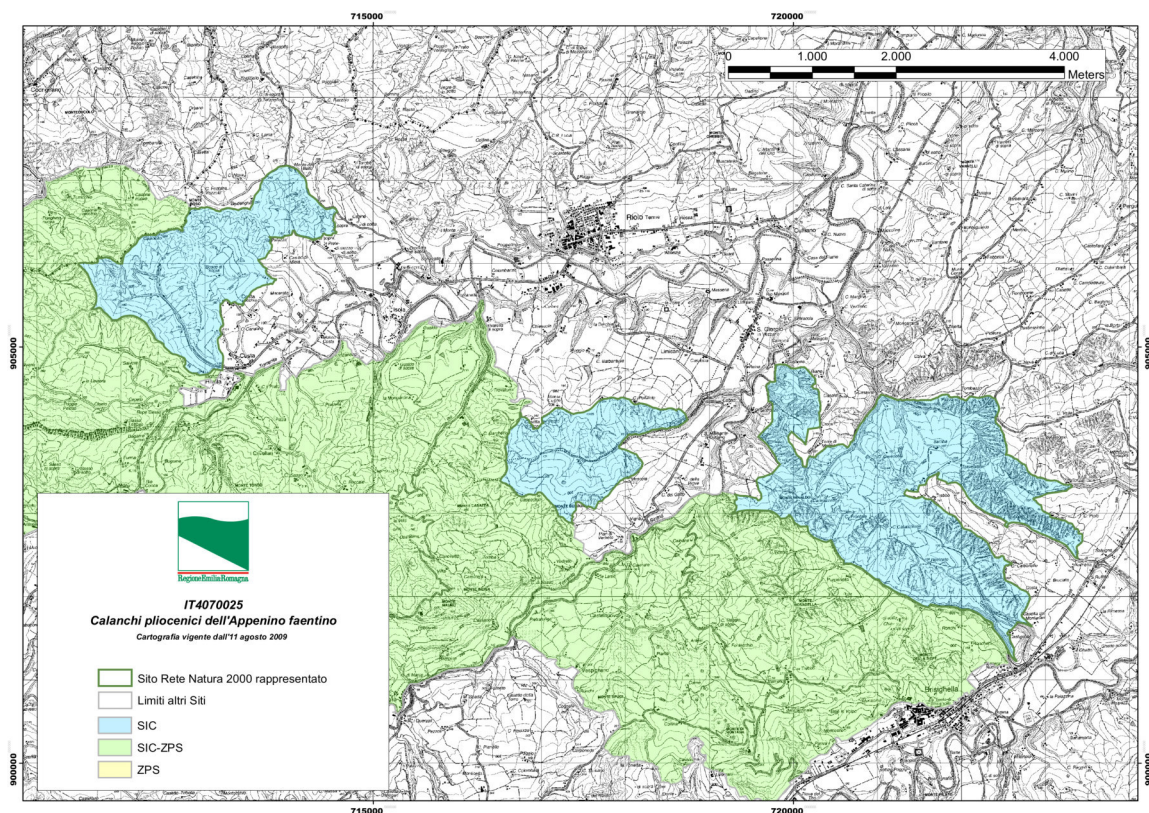
I calanchi sono di fondamentale importanza per la nidificazione di *Circus pygargus* (e per altre specie legate ad ambienti aperti con praterie più o meno compatte: *Caprimulgus europaeus*, *Lullula arborea*, *Anthus campestris*, *Lanius senator*). Le presenze faunistiche sono significative e vanno dai piccoli anfibi (tritone crestato e alcuni batraci, capaci di repentine diffusioni e altrettanto rapide ritirate quando la disponibilità idrica scema) ad alcuni rettili tipici quali la luscengola, tipico frenetico abitatore delle praterie aride e alcuni serpenti, dai comuni natrice e biacco ai più rari saettone (*Zamenis longissimus*) e colubro del Riccioli (*Coronella*



*girondica*). I mammiferi sono più elusivi in queste situazioni ma non mancano piccoli roditori e insettivori a loro volta prede della volpe e dell'onnipresente gheppio.

Va comunque rimarcata la presenza, vicino alle riserve d'acqua, della puzzola e dell'invadente istrice che ha ormai colonizzato ogni situazione che l'abbandono colturale ha reso per lui adatta. Sono segnalate almeno due specie di pipistrelli: il *Myotis daubentoni*, legato alla presenza dell'acqua, e il minuscolo *Rinolophus hipposideros*, al quale è sufficiente un piccolo rudere o anfratto per trovare riparo e condizioni sufficienti di sopravvivenza. Anche gli invertebrati annoverano caratteristiche presenze, di particolare rilievo quella della farfalla *Euplagia quadripunctaria* o del coleottero Cervo volante.

Img. 5.4 - Carta del sito SIC IT4070025 - Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino



## 5.4 IT4070027 - SIC-ZPS - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio

*Superficie: 20 ettari*

*Province e Comuni interessati: RAVENNA (Cotignola)*

*Il sito è incluso nell'Area di riequilibrio ecologico Cotignola*

*Enti gestori: Comune di Cotignola*

### **Descrizione e caratteristiche**

Il sito è adiacente all'abitato di Cotignola e si divide in due aree distinte: la prima consiste in un lago di falda ("Lago dei Gelsi") originato in seguito ai lavori di scavo per materiali da fornace, ed è circondata a nord dal Parco urbano "A. Pertini" (che integra un secondo bacino dalle medesime origini), a sud dal Canale Emiliano Romagnolo, a ovest dalla via Ponte Pietra e a est da frutteti; la seconda è data dal tratto del fiume Senio che va dall'imponente chiusa settecentesca "la Chiusaccia" all'intersezione con il Canale Emiliano Romagnolo. Questo luogo è ricco di storia e tradizioni: gli argini principali sono ampi ed allargati; da qui si diparte, mantenendo la sinistra idrografica del Senio, il Canale dei Molini di Cotignola oggi abbandonato e qui doveva ergersi il medievale Castellaccio di Cunio. Lo specchio d'acqua della ex fornace ospita attorno al suo perimetro numerose specie vegetali autoctone igrofile che hanno potuto crescere indisturbate grazie a un abbandono dell'area da parte dell'uomo durato più di tre decenni. L'acqua, limpida tutto l'anno, proviene dalla falda freatica portata a giorno dagli scavi. Nel lago è interdetto l'accesso, e dunque anche l'attività venatoria e di pesca. Dal momento in cui è stata scoperta la falda, l'acqua ha invaso una parte boschiva composta da grandi pioppi neri e salici, che oggi formano un interessante biotopo sommerso, particolarmente adatto per il luccio che vi sopravvive. Sulla parte scoperta dei tronchi più grandi ancora eretti nidifica il picchio rosso (*Dendrocopos major*). La zona della Chiusaccia, mantenuta a prato da sfalcio semipermanente, contiene ulteriori tratti di vegetazione legnosa ripariale. Questo tratto del fiume Senio rappresenta un corridoio ecologico unico per il Comune di Cotignola, in quanto mette in collegamento due parchi regionali di prim'ordine: il Delta del Po e la Vena del Gesso. Si segnala, in questo ambito, la presenza di due importanti indicatori biologici quali il cobite comune (*Cobitis taenia*) e il gamberetto di fiume (*Palaemonetes antennarius*), d'altro canto si ricorda che il fiume Senio, nel suo percorso collinare ma non fino al tratto pianiziale qui esaminato, è areale riproduttivo per il ghiozzo di ruscello (*Padogobius nigricans*). Le aree interessate comprendono cinque habitat di interesse comunitario: due d'acqua dolce, due prati e uno forestale ripariale. Il sito nel suo complesso costituisce un'importante stazione per l'avifauna migratoria, trovandosi a metà strada tra le colline e le zone umide costiere, in una zona fortemente antropizzata. La gestione dell'area sarà orientata al recupero naturalistico attraverso soprattutto periodici

controlli e azioni di contenimento della fauna e della flora alloctone. Una volta constatata l'efficacia del contenimento delle diverse specie alloctone, si potrà prevedere il ripopolamento delle specie locali partendo da quelle vegetali acquatiche.

### **Vegetazione**

L'area vegetativa che circonda il lago (circa 1 ettaro) è ricca di prati incolti e folti cespugli di sanguinella (*Cornus sanguinea*), biancospino (*Crataegus monogyna*), carpino nero (*Ostrya carpinifolia*), pioppo bianco (*Populus alba*), acero campestre (*Acer campestre*) e salice (*Salix alba*). Le anse del fiume lasciano spazio ad ampi prati incolti e canneti, mentre negli argini interni crescono foreste a galleria di salice e pioppo bianco. In prossimità della Chiusaccia cresce in abbondanza *Potamogeton natans*. E' abbondante la flora avventizia, tra le specie invasive si segnalano l'acero americano (*Acer negundo*), bambù striscianti e alcuni esemplari di robinia. Negli anni passati sono state inserite numerose piante da frutto: gelsi, ciliegi, noci, noccioli, peri selvatici.

### **Fauna**

Tra le specie locali da segnalare nel lago di falda, grande circa 1 ettaro e con profondità fino a 15 metri, ci sono anzitutto la testuggine palustre europea (*Emys orbicularis*), il luccio (*Esox lucius* quasi scomparso dalle acque emiliano-romagnole) e la tinca (*Tinca tinca*), tutti riproduttivi e, di fatto, isolati dalle acque circostanti. Intorno possono nidificare indisturbati numerosi passeriformi, mentre si cerca di favorire - attraverso la graduale rinaturalizzazione dell'area - il ritorno del moscardino (*Muscardinus avellanarius*), quasi scomparso dalla Bassa Romagna. In quest'area si trovano ancora numerose le lucciole (*Lampyrus noctiluca*). Siccome il lago non comunica con altri specchi d'acqua, è possibile proteggere *Emys orbicularis* attraverso un controllo continuo di *Trachemys scripta*. Tale risorsa potrebbe rappresentare un'occasione, in futuro, per eventuali ripopolamenti, specialmente in aree meno controllabili come le zone umide del Parco del Delta del Po. Per quanto riguarda l'avifauna selvatica, sono presenti la garzetta (*Egretta garzetta*), l'airone cenerino (*Ardea cinerea*), la folaga (*Fulica atra*), il cormorano (*Phalacrocorax carbo*) e il germano reale (*Anas platyrhynchos*). Il torrente Senio, in particolare in zona Chiusaccia, oltre a dare rifugio a numerosi uccelli, è ancora oggi areale di riproduzione per il cobite comune *Cobitis taenia*, scomparso quasi ovunque dai corsi d'acqua di pianura. Vi si riproduce anche il gamberetto d'acqua dolce (*Palaemonetes antennarius*), è area di nidificazione per l'Averla piccola (*Lanius collurio*) e il Martin pescatore (*Alcedo atthis*). Per quanto riguarda la fauna esotica, si segnala in particolare la presenza di nutria (*Myocastor coypus*), con danni alle sponde e alla vegetazione acquatica, carpa erbivora o amur (*Ctenopharyngodon idella*), che con esemplari di grossa taglia rende vano ogni tentativo di ripopolamento di vegetazione palustre, gambero della Louisiana (*Procambarus clarkii*), minaccia per la vegetazione palustre e per la riproduzione delle specie autoctone, black bass (*Micropterus salmoides*), che con una

consistente popolazione riduce drasticamente le possibilità di riproduzione del luccio e infine testuggine americana dalle guance rosse (*Trachemis scripta elegans*). Dalla sua introduzione (anno 2000 circa) si è registrato un drastico calo della popolazione della *Emys orbicularis*, che risente fortemente della competizione nonché di fenomeni di predazione diretta da parte della rivale americana.

Img. 5.5 - Carta del sito SIC-ZPS IT4070027 - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio





## 5.5 IT4080007 - SIC - Pietramora, Ceparano, Rio Cozzi

*Superficie: 1955 ettari*

*Province e Comuni interessati: FORLÌ-CESENA - 1379 ettari (Castrocaro Terme e Terra del Sole, Dovadola, Modigliana), RAVENNA - 577 ettari (Brisighella)*

*Enti gestori:*

- *Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Romagna*
- *Regione Emilia-Romagna*

### **Descrizione e caratteristiche**

Il sito, localizzato nella collina romagnola a cavallo tra le province di Ravenna e Forlì-Cesena, comprende l'emergenza rocciosa calcarea dello "spungone", calcarenite organogena pliocenica, nel suo tratto più continuo e rilevante che si estende parallelamente alla Via Emilia dal torrente Marzeno fino al Montone. Geomorfologicamente paragonabile alla Vena del Gesso, della quale rappresenta una ideale continuità geografica verso Est, la "catena dello spungone" si estende longitudinalmente come un baluardo emergente dalle circostanti argille calanchive, anch'esse plioceniche, ed è tagliata trasversalmente dalla forra del Rio Albonello e dalla stretta del Torrente Samoggia, considerabili tra le aree naturalistiche più importanti, insieme agli sperduti e misconosciuti Gessi di Tossino, Albonello e Viano. Lo Spungone è un calcare eterogeneo, da compatto e solido a sabbioso ed estremamente friabile, a tratti ricchissimo di fossili e non più interessato oggi da forme di attività estrattiva ma, all'opposto, fonte storica di materiali (macine, conci per costruzioni) solo recentemente accertati ed indagati. Rupi, forre, cenge e affioramenti di diverso tipo caratterizzano forme di paesaggio variate e tutte improntate ad una naturalità tipica. Il sito si estende anche a Nord-Ovest di Castrocaro a ricomprendere una vasta e caratteristica zona calanchiva. Gli ambienti dello "spungone", pur presentando tratti con diversi gradi di antropizzazione, rivelano aspetti di relativa integrità, settori impervi e una notevole varietà dovuta all'elevata frequenza e all'alternarsi di ambienti differenti, spesso con elevata biodiversità. Diffusi sono i caratteri mediterranei e una certa acidofilia determinata dalla disgregazione della roccia, per lo più sabbiosa e friabile, che tende a originare substrati calcicarenti, e non mancano aree fresche con flora marcatamente mesofila. La copertura forestale si estende su circa un terzo del sito, per metà costituita da boschi dell'orizzonte dei querceti misti, per metà da arbusteti molto diversificati. Praterie aride e mesiche, ampie e caratteristiche, tradizionalmente sfalciate a stagione avanzata, coltivi (meno di un quarto della superficie, in regresso) e ambienti rocciosi completano il panorama. Questi ultimi ospitano alcune grotte poco estese in profondità (la roccia è scarsamente carsificabile), per lo più seminaturali per storici adattamenti antropici, con notevole interesse archeologico e faunistico

legato soprattutto alla presenza di chiotteri. Sul sito grava indubbiamente una certa pressione antropica dovuta alla vicinanza di centri abitati, ad attività agricole, alla localizzazione sulla vetta più alta (M.Castellaccio 509 m s.l.m.) di una selva di antenne e ripetitori. Quindici habitat di interesse comunitario, dei quali sei prioritari, ricoprono un quarto della superficie del sito. Sono prevalenti quelli forestali, rocciosi ed erbacei, non mancano quelli arbustivi o legati alla presenza dell'acqua, in un paesaggio estremamente variegato che vede legati alla roccia gli aspetti più caratteristici e ad una serie di geositi (calcarenitici, gessosi, marnoso-arenacei e argilloso-calanchivi) molto differenziati e poco noti i motivi di maggior interesse legati alla diffusa naturalità.

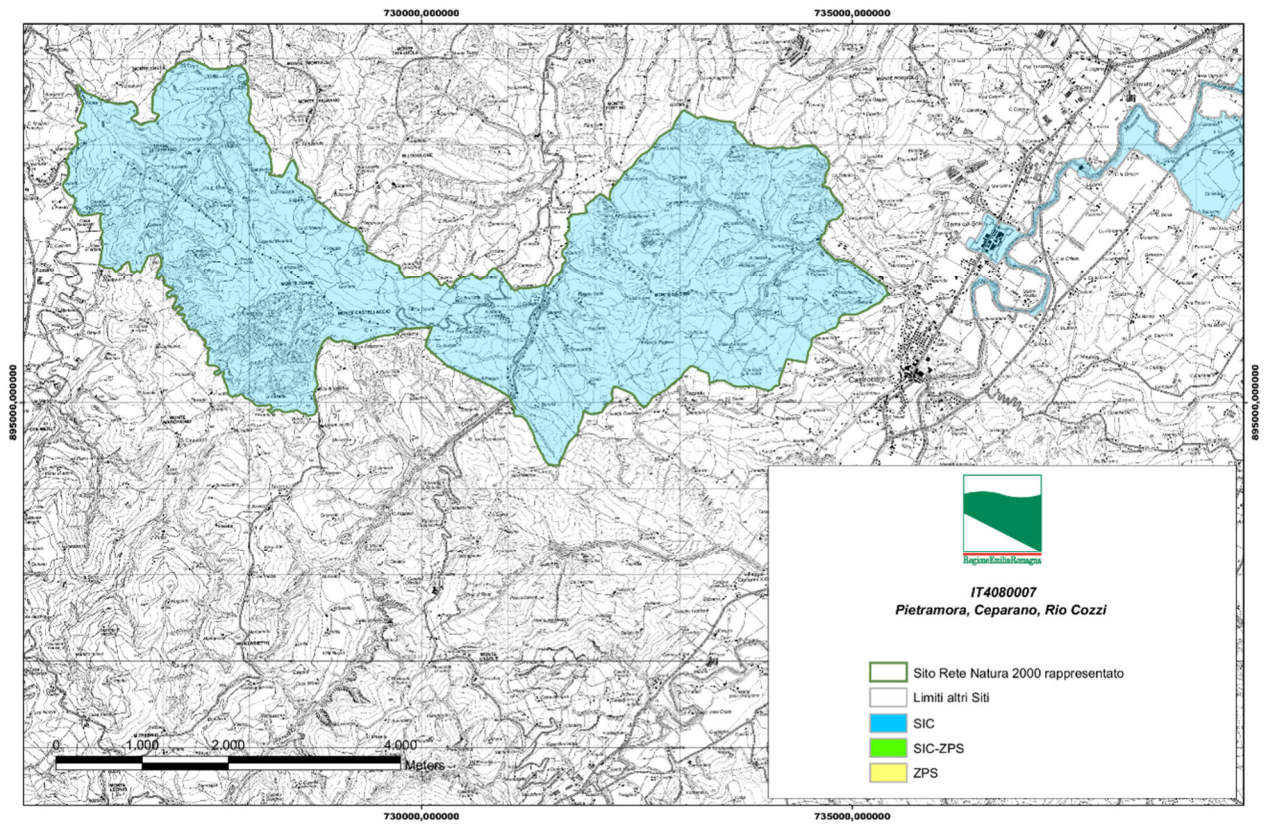
### **Vegetazione**

I boschi, quasi esclusivamente cedui, sono dominati da Roverella e Carpino nero. Compagnano il Leccio in esposizione meridionale (molto raro), Cerro, Carpino bianco e Tiglio in alcune aree particolarmente fresche. Una stazione di forra con flora marcatamente mesofila è caratterizzata da felci e dal raro Borsolo (*Staphylea pinnata*). Gli arbusteti, a impronta mediterranea, annoverano la diffusione del Ginepro (è presente anche la specie *oxycedrus*), dell'*Erica arborea* (a Pietramora si rinviene anche - rarissima in Emilia-Romagna - *Erica scoparia*) e della fillirea (*Phillyrea latifolia*), anche con esemplari monumentali, caratteristiche macchie di *Cistus incanus* e abbondanza di *Euonymus europaeus* e *Ligustrum vulgare*. Meno evidenti che nei Gessi, sugli anfratti rocciosi vegetano gruppi di felci, tipicamente il Capelvenere e la Lingua cervina (*Phyllitis scolopendrium*), mentre in più aperta esposizione spicca *Capparis spinosa*, quantomeno insolito a livello spontaneo a queste latitudini. Tra le specie protette dalla L.R.2/77, sono presenti anche *Galanthus nivalis*, *Lilium croceum*, *Dianthus carthusianorum* e numerose orchidee, tra le quali *Epipactis helleborine*, *E. microphylla*, *E. mulleri*, *Ophrys bertolonii* (forse i più ricchi popolamenti dell'Appennino romagnolo per questa specie), *O. fuciflora*, *O. apifera*, *O. fusca*, *Limodorum abortivum*, *Dactylorhiza sambucina*. Antiche segnalazioni riportano anche, non più avvistata, *Neotinea intacta*; è confermata una recente segnalazione di *Serapias neglecta*, la prima in Romagna per questo subendemismo italico, a gravitazione ligure-mediterranea, rarissimo in regione. Gli ultimi approfondimenti su alcune praterie del sito ricchissime di orchidee hanno consentito il reperimento anche di *Serapias vomeracea*, *S. lingua*, *Himantoglossum adriaticum*, *Orchis papilionacea*, *Ophrys bombyliflora* nonché della riscoperta *Bellevalia webbiana*. Sulle rocce di Ceparano è stata infine osservata un'ulteriore cistacea le cui caratteristiche corrispondono a quelle di *Fumana ericifolia*, specie nuova per l'Italia dal 2009, la cui distribuzione mediterranea finora non si pensava includesse la Romagna, in tipiche garighe ad elicriso ed euforbia ancora poco esplorate, con *Ajuga chamaeptytis* e *Teucrium flavum*. Nel Rio Cozzi infine è stata confermata la presenza del rarissimo e bizzarro *Dracunculus vulgaris*.

## Fauna

Il sito è relativamente ricco di specie faunistiche mediterranee. Di rilievo è la presenza di colonie riproduttive e siti di riposo e svernamento di Chiroteri legati ad habitat di grotta, con una dozzina di specie, delle quali sei di interesse comunitario: Ferro di Cavallo minore (*Rhinolophus hipposideros*), Ferro di Cavallo maggiore (*Rhinolophus ferrumequinum*), Vespertilio maggiore (*Myotis myotis*), Vespertilio di Blith (*Myotis blythii*), Vespertilio smarginato (*Myotis emarginatus*), Miniottero (*Miniopterus schreibersi*). Sono presenti anche l'Orecchione meridionale (*Plecotus austriacus*), *Myotis nattereri*, *Eptesicus serotinus*, *Pipistrellus kuhli*, *P. pipistrellus* e *P. savii*. Altri mammiferi presenti sono Istrice, Quercino (*Eliomys quercinus*), Puzzola (*Mustela putorius*) e Faina (*Martes foina*), oltre all'onnipresente Ghiro (*Glis glis*). L'avifauna fa registrare elevata densità di Ortolano (*Emberiza hortulana*) e di altre specie tipiche dell'ambiente calanchivo (*Albanella minore*, Succiacapre, Calandro, Averla piccola). L'area è frequentata a fini trofici da diverse specie di rapaci di interesse comunitario (Smeriglio, Aquila reale, Biancone, Nibbio bruno, Pecchiaiolo, Albanella reale e Gufo reale); di particolare interesse è la nidificazione di Pellegrino e, da accertare ultimamente, lo è stato in passato, Gufo reale. Altre specie interessanti, di ambiente termofilo collinare, sono Passero solitario (*Monticola solitarius*), Bigia grossa (*Sylvia hortensis*), Averla capirossa (*Lanius senator*), e, piuttosto frequente, Gruccione (*Merops apiaster*). Sono presenti colonie di Topino (*Riparia riparia*). L'erpetofauna conta la presenza di Raganella (*Hyla intermedia*) e Colubro di Esculapio (*Zamenis longissimus*), non manca il Tritone crestato (*Triturus carnifex*) e merita di essere cercata *Bombina pachypus*. Tra gli invertebrati, sono segnalati il Lepidottero Eterocero *Euplagia quadripunctaria* (di interesse prioritario), il Cervo volante (*Lucanus cervus*), coleottero legato agli ambienti forestali, e il Lepidottero Ropalocero *Zerynthia polyxena*.

Img. 5.6 - Carta del sito SIC IT4080007 - Pietramora, Ceparano, Rio Cozzi





## 5.6 IT4080009 - SIC - Selva di Ladino, Fiume Montone, Terra del Sole

*Superficie: 222 ettari*

*Province e Comuni interessati: FORLI'-CESENA (Castrocaro Terme e Terra del Sole, Forli)*

*Enti gestori: Regione Emilia-Romagna*

### **Descrizione e caratteristiche**

Il sito, localizzato nell'alta pianura forlivese a ridosso della prima collina, comprende il lembo residuo di bosco planiziale di querce noto come Selva di Ladino, la striscia boscata ripariale del fiume Montone dal parco fluviale di Castrocaro fino all'altezza di Rovere e il caratteristico borgo fortificato di Terra del Sole, che ospita importanti colonie di pipistrelli nei sotterranei dei cinquecenteschi, grandiosi e labirintici bastioni. L'eterogenea presenza di queste emergenze naturalistiche nobilita la conoide del Montone allo sbocco della pianura romagnola, in un paesaggio intensamente antropizzato (nonché prossimo agli ambienti urbani del capoluogo di provincia), adagiato su terrazzi fluviali quaternari di natura sabbiosa diffusamente coltivati a seminativi e frutteti (circa 60%), con prati e incolti (10%) di interesse floristico e ornitologico. Boschi e arbusteti non superano complessivamente il 20% del sito, tuttavia incidono significativamente sull'importanza di quest'area, vicina ed ecologicamente collegata da un lato alle rupi supramediterranee dello "Spungone", dall'altro ai residui forestali planiziarini mesofili di Farazzano, la Monda e Scardavilla, comprendendo però anche ambienti umidi ripariali simili a quelli di Magliano sul parallelo fiume Ronco, in una rete ecologica complessa e ricca di sfaccettature. I pipistrelli di Terra del Sole trovano nei vasti sotterranei dei bastioni un ambiente di rifugio e svernamento del tutto analogo a quello delle grotte sul vicino Spungone, e "convivono" con gli abitanti del borgo in modo davvero originale, con reciproci vantaggi legati al mantenimento degli orti e di un uso nullo o consapevolmente limitato delle antiche fortificazioni, peraltro abbandonate e di non facile accesso. Sette habitat d'interesse comunitario (due prioritari) investono complessivamente circa un quinto della superficie del sito, con prevalenza per tipi ripariali e forestali.

### **Vegetazione**

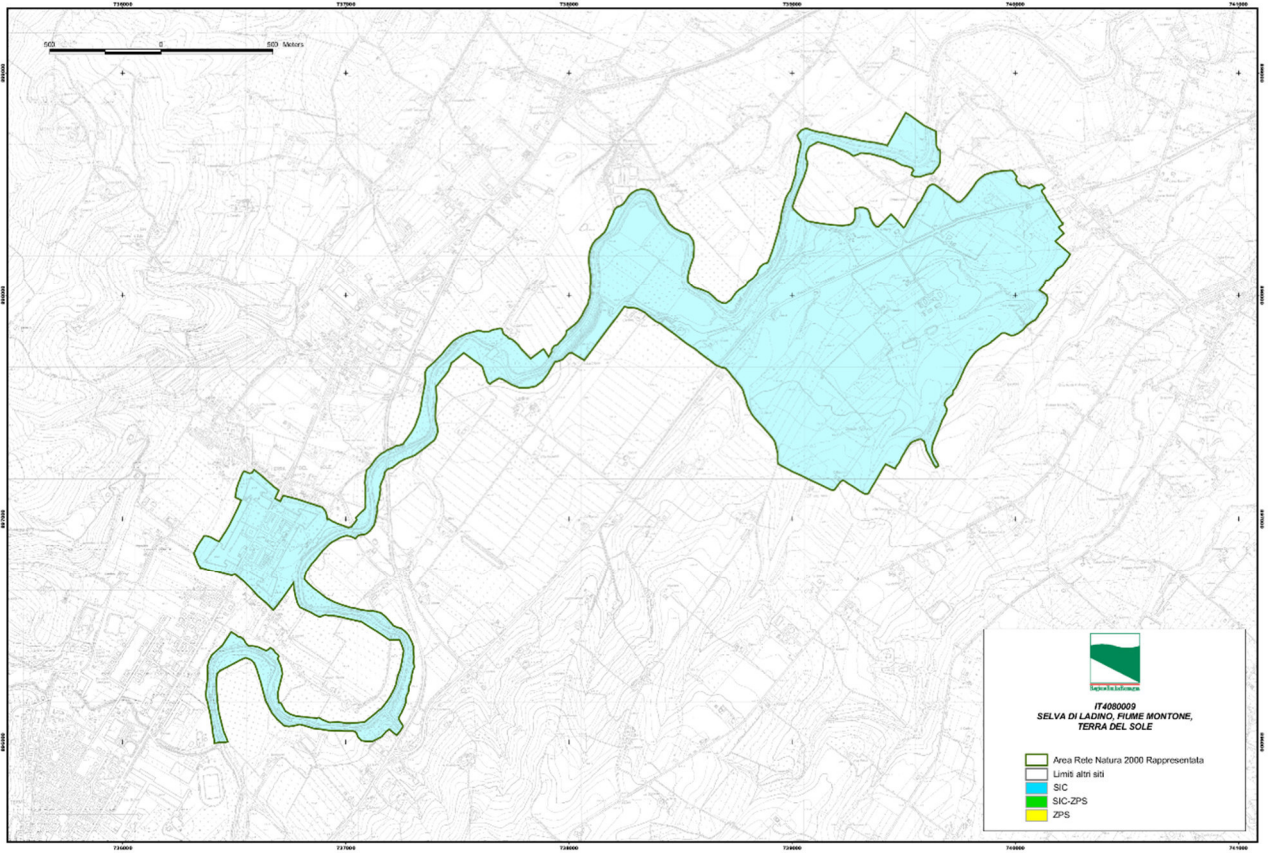
La Selva di Ladino, già pesantemente ridotta ed alterata negli ultimi decenni, conserva aspetti della primigenia selva planiziaria a querce e latifoglie meso-termofile. Dominata dalla Roverella probabilmente con ibridi (Rovere), conserva qualche bella Farnia lungo il Montone, là dove il bosco diventa ripariale e abbondano olmo campestre, pioppi, salici e ontani. A una certa distanza dal fiume permangono i caratteri termo-acidofili dovuti alla calciocarenza del terreno su terrazzo fluviale e sotto il querceto compaiono *Erica arborea*, *Serratula tinctoria*, *Cistus*

*salvifolius*. La Selva presenta analogie floristiche col vicino Bosco di Scardavilla, al quale si rimanda per una descrizione più completa, come variante più asciutta e mediterranea. E' rilevante la presenza di alcune orchidee (*Orchis provincialis*, *Limodorum abortivum*, *Serapias vomeracea*, *Spiranthes spiralis*, *Cephalanthera rubra*, *Epipactis helleborine*) e del raro *Erithronium dens-canis*, anche se manca un elenco floristico aggiornato rispetto alle numerose e purtroppo datate segnalazioni di Pietro Zangheri (1966). Gli ambienti boschivi ripariali limitrofi al Montone, pur se abbondantemente invasi da specie avventizie come la Robinia, fanno parte "di fatto" di un parco fluviale pressoché continuo esteso da Castrocara a Forlì, con importante funzione di corridoio ecologico. Merita un cenno la flora degli spalti di Terra del Sole, con caratteristici orti sopra e sotto le mura fatte di vecchi mattoni e conci di pietra, composta prevalentemente di specie naturalizzate quali Alloro, Ligustro e il non banale Capperone.

### Fauna

Di assoluto rilievo la presenza di colonie riproduttive e siti di riposo e svernamento di Chiroterri legati ad habitat di grotta, così bene simulati dai sotterranei dei bastioni di Terra del Sole. Si contano almeno quattro specie di interesse comunitario (Miniottero, Vespertilio smarginato, Vespertilio maggiore, Rinolofo minore), più il Serotino ed altre specie (è ragionevole pensare che siano più o meno presenti tutte le specie riscontrate sul vicino Spungone). Tra gli altri mammiferi presenti, è segnalata la Puzzola (*Mustela putorius*) e, ormai diffuso su tutta la collina romagnola, l'Istrice (*Hystrix cristata*). L'avifauna annovera specie tipiche degli ambienti di campagna e ripari della pianura e della fascia pedecollinare: Martin pescatore, Succiacapre, Ortolano, Averla piccola e Bigia padovana (*Sylvia nisoria*) sono nidificanti; la presenza di quest'ultima specie è di particolare interesse in quanto divenuta rara e con distribuzione frammentaria in Regione. Rilevante è la presenza lungo le sponde erose del fiume Montone di colonie di Topino (*Riparia riparia*). Le acque del Montone ospitano cinque specie ittiche di interesse comunitario: Barbo (*Barbus plebejus*), Barbo canino (*Barbus meridionalis*), Lasca (*Chondrostoma genei*), Vairone (*Leuciscus souffia*) e Cobite comune (*Cobitis taenia*). Tra gli Insetti, è presente il Lepidottero Ropalocero *Zerynthia polyxena*.

Img. 5.7 - Carta del sito SIC IT4080009 - Selva di Ladino, Fiume Montone, Terra del Sole



## 5.7 Altre aree di interesse naturalistico

Nel sito IT4070022 - SIC-ZPS - Bacini di Russi e Fiume Lamone (comuni di Bagnacavallo, Russi) è compresa interamente *l'Area di Riequilibrio Ecologico Villa Romana di Russi*.

Il sito IT4070027 - SIC-ZPS - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio (comune di Cotignola), è compreso interamente *nell'Area di Riequilibrio Ecologico Cotignola*.

Le ARE costituiscono una ulteriore tipologia di area protetta, oltre alle Riserve naturali e ai Parchi regionali, già previste dalla Regione Emilia-Romagna con la L.R. n. 11/1988. La Legge Regionale 6 del 2005 definisce le Aree di riequilibrio ecologico (A.R.E.) come *"aree naturali o in corso di rinaturalizzazione, di limitata estensione, inserite in ambiti territoriali caratterizzati da intense attività antropiche che, per la funzione di ambienti di vita e rifugio per specie vegetali ed animali, sono organizzate in modo da garantirne la conservazione, il restauro, la ricostituzione"*.

Di seguito la descrizione delle ARE nell'intorno del territorio di interesse e potenzialmente interferite dalle azioni di Piano.

### 5.7.1 AREA DI RIEQUILIBRIO ECOLOGICO VILLA ROMANA DI RUSSI

Istituita nel 2011 con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 36 del 29/0/2011, l'Area di riequilibrio ecologico ha un'estensione di 16 ha; interessa la Provincia di Ravenna, in particolare il Comune di Russi.

L'area presenta una forma a catino, dovuta al fatto che si tratta di una ex cava d'argilla non ritombata; la depressione raggiunge nel punto più profondo quota -12 metri sotto il piano campagna, zona in cui si trovano i resti di una antica villa romana del I secolo a.C., testimonianza degli avvenimenti geologici che hanno interessato la Romagna negli ultimi 2000 anni. In questa zona il susseguirsi delle alluvioni ha formato nell'arco di venti secoli uno strato di sedimenti di oltre 10 metri e ha fatto progredire la linea di costa di circa 20 km.

L'area rientra nel SIC-ZPS IT4070022 "Bacini di Russi e Fiume Lamone".

Le zone umide sono caratterizzate dalla presenza delle tipiche specie di piante palustri: idrofite come la lemna, il *Polygonum*, il *Potamogeton* e il *Ceratophyllum*, e elofite come la cannuccia di palude, la tifa, l'iris di palude e il giunco d'acqua.

Ente di gestione: Comune di Russi

**Finalità ed obiettivi gestionali specifici**

Le Finalità ed obiettivi gestionali specifici sono definiti nella Delibera di istituzione della ARE: “L’area di riequilibrio ecologico “Villa Romana di Russi” viene istituita per perseguire le seguenti finalità:

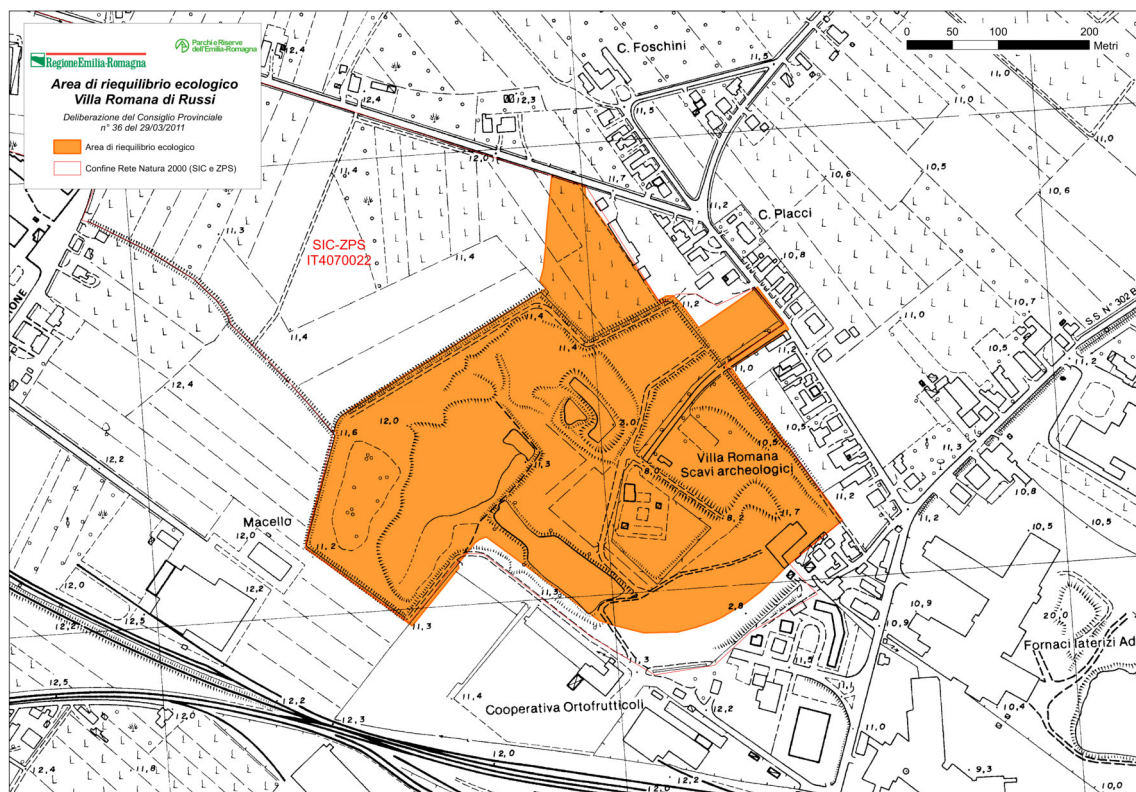
1. Conservazione del patrimonio naturale;
2. Miglioramento della fruizione dell’area;
3. Manutenzione e restauro ambientale;
4. Promozione dell’educazione ambientale.”

#### Norme di attuazione e di tutela

Analogamente nella Delibera sono riportate le “Norme di attuazione e di tutela”: “In base alle finalità espresse al punto precedente, si individuano i seguenti specifici obiettivi gestionali:

1. Monitoraggio triennale di Coleotteri, Carabidi, Odonati, Anfibi e Uccelli;
2. Interventi di manutenzione straordinaria del sistema di fruizione dell’area;
3. Realizzazione di aree idonee alla riproduzione di *Emys orbicularis*;
4. Diffondere la conoscenza e l’interesse per la natura;
5. Tutela di specie e habitat presenti;
6. Conservazione degli habitat e delle specie acquatiche.”

Img. 5.8 - Carta dell’Area di riequilibrio ecologico “Villa romana di Russi”





### **5.7.2 AREA DI RIEQUILIBRIO ECOLOGICO COTIGNOLA**

Istituita nel 2011 con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 36 del 29/03/2011, l'Area di riequilibrio ecologico ha un'estensione di 21 ha; interessa la Provincia di Ravenna, in particolare il Comune di Cotignola.

L'area di riequilibrio ecologico di Cotignola è composta da due stazioni che si trovano a ridosso del corso del torrente Senio.

Le due aree, di limitata estensione, sono costituite da zone umide residuo di passate attività di cava e da un peculiare tratto del torrente Senio. L'area più settentrionale che ha una superficie di circa 4 ettari è posta nelle immediate vicinanze del paese ed è costituita dal bacino di una ex-cava, in buona parte già rinaturalizzato. L'altra area è costituita da un altro bacino di una ex-cava, anch'esso in buona parte già rinaturalizzato, cui è collegata l'asta abbandonata di un canale, completamente ricoperta di alberi e con ricco sottobosco che si estende fino a ricomprendere un tratto del torrente Senio fino alla Chiusaccia, ove si trovano i resti delle imponenti mura duecentesche di una chiusa che forniva acqua al mulino per la macinazione del grano. Qui le golene del fiume sono particolarmente ampie e vocate per lo sviluppo di boschi ripariali; il corso torrentizio presenta corrente molto rapida e habitat localmente rari, con specie altrove assenti dalla pianura ravennate.

Il fiume presenta una discreta fascia boscata igrofila, costituita prevalentemente dal salice bianco (*Salix alba*) e pioppo bianco (*Populus alba*).

Lungo il canale abbandonato sono presenti siepi e alcuni esemplari di farnia (*Quercus robur*). Nei bacini di una delle due cave vi è un imponente pioppo bianco tutelato ai sensi della L.R. n. 2/77.

#### **Finalità ed obiettivi gestionali specifici**

Le Finalità ed obiettivi gestionali specifici sono definiti nella Delibera di istituzione della ARE: "L'area di riequilibrio ecologico di Cotignola viene istituita per perseguire le seguenti finalità:

a) *conservazione delle specie animali e vegetali caratteristiche delle zone umide planiziali, del corso del fiume e delle golene;*

b) *conservazione e ripristino degli habitat naturali e seminaturali;*

c) *reintroduzione di specie floristiche localmente estinte dalla bassa pianura Padana, con particolare riferimento alle specie protette dalla L.R. n. 2/77;*

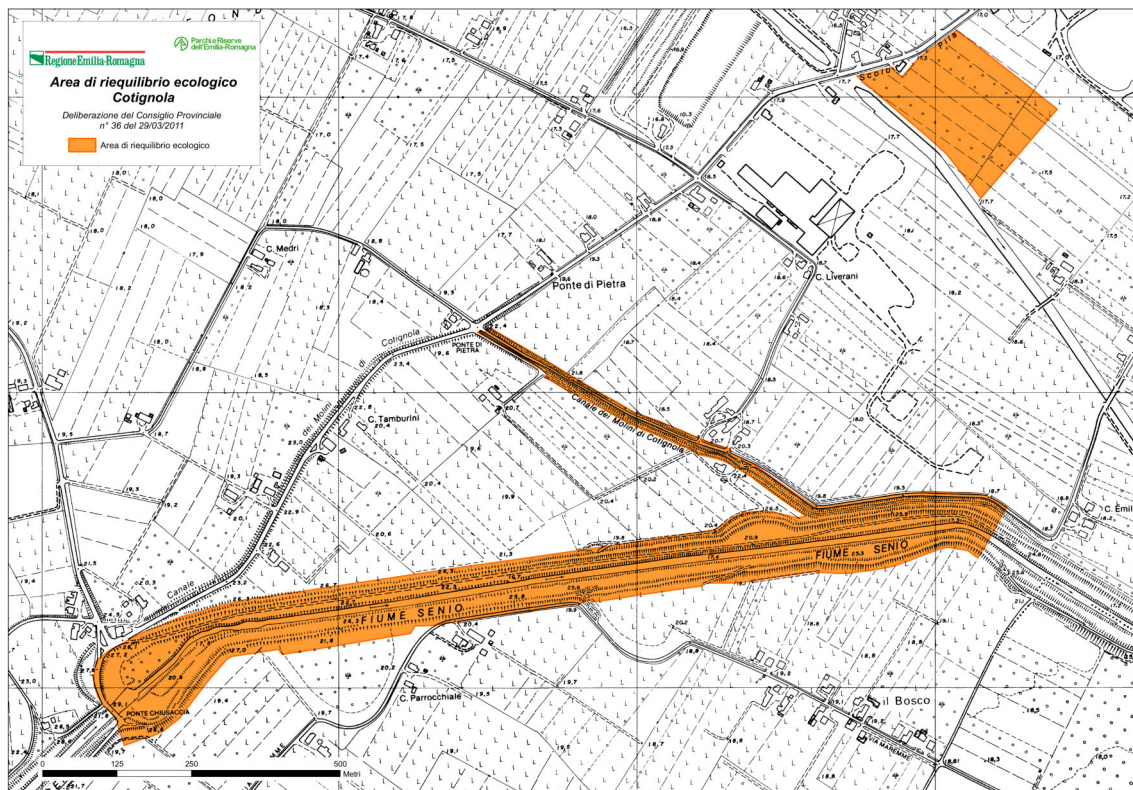
d) *preservazione e miglioramento delle caratteristiche paesaggistiche presenti, in particolare dell'aspetto estetico del fiume, mediante il mantenimento di una maggiore naturalità;*

e) *promozione dell'educazione ambientale;*

f) *valorizzazione dell'area a fini ricreativi e turistici compatibili, in particolare come area per le attività del tempo libero legate alla fruizione dell'ambiente naturale, come sede di percorsi pedonali, ciclabili ed equestri per il "turismo lento".*

g) *recupero, ripristino e riqualificazione degli ambienti naturali, in particolare i bacini di ex-cava, le golene fluviali, le siepi alberate."*

**Img. 5.9 - Carta dell'Area di riequilibrio ecologico Cotignola**



## 6 Specie animali e vegetali d'interesse comunitario nell'area d'intervento, con particolare riferimento a quelli prioritari

I siti in esame offrono una notevole ricchezza e diversità di Habitat, ed ospitano un numero elevato di specie animali e vegetali, di cui particolare rilevanza hanno le specie avifaunistiche e, per i siti in area collinare-montana, i chiroterri legati agli habitat di grotta.

Nelle schede dei siti, allegate alla presente relazione, sono elencate le specie presenti, la cui descrizione è riportata al capitolo precedente (Cap. 5); si evidenzia di seguito sinteticamente la presenza di habitat - di cui alcuni prioritari -, specie animali e vegetali di interesse comunitario, mentre per i dettagli si rimanda al capitolo precedente:

- **IT4070011 - SIC-ZPS - Vena del Gesso Romagnola:**
  - Di assoluto rilievo è la presenza di colonie riproduttive e siti di riposo e svernamento di Chiroterri legati ad habitat di grotta (14 specie, delle quali sei di interesse comunitario);
  - Tra i Mammiferi, va citata almeno la presenza dell'Istrice (*Hystrix cristata*), del Quercino (*Eliomys quercinus*) e della Puzzola (*Mustela putorius*);
  - Per l'avifauna, è regolarmente presente una dozzina di specie di interesse comunitario sei delle quali nidificanti negli habitat collinari termofili e calanchivi. Presente anche l'avifauna migratrice (Quaglia, Prispolone, diversi Silvidi legati agli ambienti arbustivi termofili e mediterranei, Topino e Gruccione).
  - Tra i vertebrati minori, singolare è la presenza della Testuggine palustre (*Emys orbicularis*), oltre a Tritone crestato (*Triturus carnifex*) e Ululone appenninico (*Bombina pachypus*), Orbettino, la meno comune Luscengola e il Saettone (*Zamenis longissimus*); ancora meno conosciuto il Colubro del Riccioli (*Coronella girondica*); segnalati anche Raganella (*Hyla intermedia*) e Geotritone (*Speleomantes italicus*); inaspettati i recentissimi avvistamenti di *Salamandra salamandra* e *Rana italica*.
  - La fauna ittica comprende cinque specie di interesse comunitario: Lasca (*Chondrostoma genei*), Vairone (*Leuciscus souffia*), Barbo (*Barbus plebejus*), Barbo canino (*Barbus meridionalis*) e Cobite comune (*Cobitis taenia*);
  - Tra gli invertebrati, sono segnalate quattro specie di Insetti di interesse comunitario.



- **IT4070025 - SIC - Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino**
    - Si tratta della porzione ravennate, quindi faentina per collocazione topografica, dei calanchi più tipici della formazione delle Argille azzurre plioceniche. La diffusione di cinque diversi habitat d'interesse comunitario, tre di tipo erbaceo (prioritari) o arbustivo e due legati alla presenza dell'acqua in contesto ripariale o di piccoli stagni, investe circa un terzo dell'intera superficie del sito.
    - I calanchi sono di fondamentale importanza per la nidificazione di *Circus pygargus* (e per altre specie legate ad ambienti aperti con praterie più o meno compatte: *Caprimulgus europaeus*, *Lullula arborea*, *Anthus campestris*, *Lanius senator*).
    - Tra i rettili, segnalata la Testuggine palustre *Emys orbicularis*, specie di interesse comunitario;
    - Per gli anfibi, il sito ospita tritone crestato e alcuni batraci;
    - Sono presenti alcuni rettili tipici quali la luscengola, tipico frenetico abitatore delle praterie aride e alcuni serpenti, dai comuni natrice e biacco ai più rari saettone (*Zamenis longissimus*) e colubro del Riccioli (*Coronella girondica*);
    - Sono segnalate almeno due specie di pipistrelli: il *Myotis daubentoni*, legato alla presenza dell'acqua, e il minuscolo *Rinolophus hipposideros*.
  - **IT4080007 - SIC - Pietramora, Ceparano, Rio Cozzi**
    - Quindici habitat di interesse comunitario, dei quali sei prioritari, ricoprono un quarto della superficie del sito. Sono prevalenti quelli forestali, rocciosi ed erbacei, non mancano quelli arbustivi o legati alla presenza dell'acqua.
    - Di rilievo è la presenza di colonie riproduttive e siti di riposo e svernamento di Chiroterti legati ad habitat di grotta, con una dozzina di specie, delle quali sei di interesse comunitario.
    - Altri mammiferi presenti sono Istrice, Quercino (*Eliomys quercinus*), Puzzola (*Mustela putorius*) e Faina (*Martes foina*), oltre all'onnipresente Ghiro (*Glis glis*).
    - L'avifauna fa registrare elevata densità di Ortolano (*Emberiza hortulana*) e di altre specie tipiche dell'ambiente calanchivo; l'area è frequentata a fini trofici da diverse specie di rapaci di interesse comunitario (Smeriglio, Aquila reale, Biancone, Nibbio bruno, Pecchiaiolo, Albanella reale e Gufo reale); di particolare interesse la presenza di Pellegrino e Gufo reale;
    - L'erpetofauna conta la presenza di Raganella (*Hyla intermedia*) e Colubro di Esculapio (*Zamenis longissimus*), Tritone crestato (*Triturus carnifex*) *Bombina pachypus*.
-

- Tra i rettili, segnalata la Testuggine palustre *Emys orbicularis*, specie di interesse comunitario;
  - Tra gli invertebrati, sono segnalati il Lepidottero Eterocero *Euplagia quadripunctaria* (di interesse prioritario), il Cervo volante (*Lucanus cervus*), coleottero legato agli ambienti forestali, e il Lepidottero Ropalocero *Zerynthia polyxena*.
  - **IT4080009 - SIC - Selva di Ladino, Fiume Montone, Terra del Sole:**
    - Sette habitat d'interesse comunitario (due prioritari) investono complessivamente circa un quinto della superficie del sito, con prevalenza per tipi ripariali e forestali.
    - Di assoluto rilievo la presenza di colonie riproduttive e siti di riposo e svernamento di Chiroterri legati ad habitat di grotta, così bene simulati dai sotterranei dei bastioni di Terra del Sole (almeno quattro specie di interesse comunitario, più il Serotino ed altre specie).
    - Tra gli altri mammiferi presenti, è segnalata la Puzza (*Mustela putorius*) e, ormai diffuso su tutta la collina romagnola, l'Istrice (*Hystrix cristata*).
    - L'avifauna annovera specie tipiche degli ambienti di campagna e ripari della pianura e della fascia pedecollinare
    - I calanchi sono di fondamentale importanza per la nidificazione di *Circus pygargus* (e per altre specie legate ad ambienti aperti con praterie più o meno compatte: *Caprimulgus europaeus*, *Lullula arborea*, *Anthus campestris*, *Lanius senator*).
    - Le acque del Montone ospitano cinque specie ittiche di interesse comunitario;
    - Tra gli Insetti, è presente il Lepidottero Ropalocero *Zerynthia polyxena*.
  - **IT4070022 - SIC-ZPS - Bacini di Russi e Fiume Lamone:**
    - Ben nove sono gli habitat di interesse comunitario presenti, da quelli forestali ripariali ai due habitat di prateria più o meno umida ai cinque habitat acquatici, dei quali quattro di acque ferme o lente con vegetazione sommersa e galleggiante e uno di vegetazione effimera adiacente alle acque correnti del Lamone.
    - Gli uccelli sono componente di grande pregio dell'area, con tredici specie di interesse comunitario, delle quali tre nidificanti, proprie degli ambienti umidi d'acqua dolce o aperti anche coltivati; di particolare interesse la nidificazione di Tarabusino e Cavaliere d'Italia. Sono complessivamente censite oltre 110 specie ornitiche in questo importante sito di sosta e svernamento per Ardeidi e Caradriformi (varie specie di limicoli), e soprattutto per una numerosa e varia comunità di piccoli Passeriformi.
-



- 
- I vertebrati minori annoverano l'importante presenza di Tritone crestato, Testuggine palustre e Cobite comune, oltre a nuclei di Rospo smeraldino, Raganella italica e Biacco.
  - Per quanto riguarda i lepidotteri (Bendazzi, 2006), l'unica specie di interesse comunitario accertata è il Lepidottero *Lycaena dispar*, legato agli ambienti palustri.
  - **IT4070027 - SIC-ZPS - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio**
    - Tra le specie locali da segnalare nel lago di falda , ci sono anzitutto la testuggine palustre europea (*Emys orbicularis*), il luccio (*Esox lucius* quasi scomparso dalle acque emiliano-romagnole) e la tinca (*Tinca tinca*).
    - Intorno possono nidificare indisturbati numerosi passeriformi, mentre si cerca di favorire il ritorno del moscardino (*Muscardinus avellanarius*), quasi scomparso dalla Bassa Romagna; per quanto riguarda l'avifauna selvatica, sono presenti la garzetta (*Egretta garzetta*), l'airone cenerino (*Ardea cinerea*), la folaga (*Fulica atra*), il cormorano (*Phalacrocorax carbo*) e il germano reale (*Anas platyrhynchos*).
    - Il torrente Senio è ancora oggi areale di riproduzione per il cobite comune *Cobitis taenia*, scomparso quasi ovunque dai corsi d'acqua di pianura.
-

## 7 DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE/ATTIVITA' PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE (HABITAT E SPECIE ANIMALI/VEGETALI PRESENTI NEL SITO)

Come già ricordato, il territorio del comune di Faenza non è interessato direttamente da alcun Sito della Rete Natura 2000. Esso è però interessato indirettamente dai seguenti Siti:

- IT4070011 - SIC-ZPS - Vena del Gesso Romagnola,
- IT4070025 - SIC - Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino,
- IT4080007 - SIC - Pietramora, Ceparano, Rio Cozzi,
- IT4080009 - SIC - Selva di Ladino, Fiume Montone, Terra del Sole,

posti in zona appenninica, posti a sud del territorio comunale, in un ambito esteso a 5 km dal confine, e dai Siti:

- IT4070022 - SIC-ZPS - Bacini di Russi e Fiume Lamone
- IT4070027 - SIC-ZPS - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio,

posti in ambito di pianura, a nord del territorio comunale, anch'essi posti entro il limite di 5 km dal confine.

Tutti i siti dunque sono esterni al territorio comunale, e lo interessano solo marginalmente con le aree connesse: per la posizione, distante in particolare dalle aree più densamente abitate ed infrastrutturate afferenti al capoluogo, difficilmente potranno risultare interessati dalle azioni di Piano.

Come anticipato, le azioni del PUMS insistono sul territorio del Comune e, sebbene siano principalmente rivolte al comparto della mobilità, e interessino principalmente le aree più densamente insediate ed antropizzate, possono generare interazioni con i Siti Natura 2000 presenti, con particolare riferimento alle previsioni di tipo infrastrutturale, ed esempio le reti ciclabili, che si estendono anche in territorio suburbano e rurale, talvolta per permettere la fruizione delle aree di interesse naturalistico ed ecologico presenti.

Risulta quindi opportuno valutare, azione per azione, gli eventuali effetti prevedibili sui Siti individuati.

A tal proposito, le azioni proposte dal PUMS possono essere ricondotte a due principali macro tipologie: azioni "gestionali" e azioni "infrastrutturali".

Le azioni “gestionali” non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, nell’implementazioni di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità in un’ottica di sostenibilità e nell’incentivazione di comportamenti virtuosi. Queste politiche/azioni, seppur abbiano una notevole valenza nel raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano, generalmente non hanno una espressione territoriale specifica, e nel caso specifico del presente PUMS non hanno una interazione con i siti SIC-ZPS presenti; si ritiene, pertanto, che esse abbiano una incidenza nulla sui Siti e quindi sono immediatamente escluse dal processo valutativo (Tabella 7.1).

Le restanti politiche/azioni di Piano che possono anche sottendere interventi di tipo “infrastrutturale”, potrebbero, in funzione della localizzazione specifica, interessare direttamente o indirettamente i Siti Natura 2000 in oggetto: per queste azioni si è considerato se riguardano interventi di adeguamento o riqualificazione di infrastrutture già esistenti, interessando aree comunque generalmente già urbanizzate e impiegate per la mobilità urbana o territoriale. In considerazione di tali aspetti si sono individuate alcune azioni che è possibile escludere dalla valutazione, ed altre per le quali si ritiene necessario sottoporle puntualmente ad ulteriori approfondimenti valutativi.

Una ulteriore suddivisione delle azioni di Piano è infine basata sulla loro localizzazione: il Piano infatti propone una serie di azioni sull’area del Centro Storico, e altre invece estese al Centro Abitato. Data la collocazione delle aree tutelate, vengono considerate nella valutazione principalmente le azioni riguardanti il Centro Abitato mentre per quelle limitate al Centro Storico è possibile escludere che possano produrre effetti sul Sito Natura 2000.

Per una visualizzazione generale delle azioni del PUMS si rimanda agli elaborati di Piano.

**Tab. 7.1 - Valutazione della possibile interazione tra le Azioni del PUMS e i Siti Natura 2000 in esame**

AZIONI DEL PUMS		
1	Progetti di comunicazione e promozione nelle scuole per incentivare i giovani all'utilizzo del tpl	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
2	Politiche tariffarie del tpl incentivanti	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
3	Applicazioni smartphone per posizione bus e orari	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
4	Aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000



5	Riqualificazione delle fermate del tpl in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane)	Azione localizzata sulle infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
6	Riqualificazione delle principali fermate autobus di Faenza con l'installazione di sistemi di infomobilità	Azione localizzata sulle infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
7	Ampliare il servizio di navetta elettrica	Azione localizzata sulle infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
8	Individuazione di punti di raccolta riqualificati nei borghi del forese per la consegna e il ritiro degli utenti del trasporto scolastico specializzato, limitando il servizio effettivamente porta a porta, solo alle case sparse	Azione localizzata sulle infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
9	Riqualificazione e potenziamento dei punti di interscambio modale presso le stazioni ferroviarie (Faenza e Granarolo), l'autostazione, le principali destinazioni della mobilità urbana e i parcheggi scambiatori, evidenziando anche con apposite forme di comunicazione e segnaletica le soluzioni modali presenti (treno, bus, bici, bici pubbliche, car-sharing, taxi)	Azione localizzata sulle infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
10	Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
11	Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili	Ulteriore approfondimento in relazione alla posizione rispetto ai Siti Natura 2000
12	Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici	Azione localizzata sulle infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
13	Rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche	Azione localizzata sulle infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
14	Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata	Ulteriore approfondimento in relazione alla posizione rispetto ai Siti Natura 2000
15	Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta	Azione localizzata sulle infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
16	Servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette	Ulteriore approfondimento in relazione alla posizione rispetto ai Siti Natura 2000
17	Promozione dei percorsi sicuri casa-scuola/casa-lavoro	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
18	Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000



19	Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
20	Estensione e diffusione del piedibus	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
21	Aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del PAIR	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
22	Attuazione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
23	Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ztl) e di sosta	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
24	Potenziamento dei controlli degli accessi in ztl, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
25	Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro, per intercettare i flussi di traffico attualmente non serviti da parcheggio scambiatore, e corrispondenti alle direzioni: firenze => faenza; forlì => faenza; ravenna => faenza, anche allo scopo di decongestionare le aree immediatamente adiacenti al perimetro della sosta a pagamento, in cui si attualmente si concentra la sosta a medio-lungo termine delle auto	Ulteriore approfondimento in relazione alla posizione rispetto ai Siti Natura 2000
26	Utilizzare la leva della tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi, e promuovere la diffusione della app che consente il pagamento del parcheggio a fine sosta	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
27	Realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori, e promozione/incentivazione della loro diffusione all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali) presso i quali lavoratori ed utenti si trattengono per lunghi periodi di tempo	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
28	Controllo dell'accesso e della sosta in area urbana finalizzato a ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti di breve distanza e l'accesso al centro	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
29	Ampliamento dell'offerta di informazioni e installazioni dei pannelli pubblici per la sosta e l'accesso al centro storico.	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
30	Attivazione di sistemi di geo-individuazione su tutti i mezzi di trasporto pubblico	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000





31	Applicazioni smartphone per posizione bus e orari	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
32	Attivazione di applicazioni software e di un sito web per rendere sempre più fruibile e accessibile in tempo reale l'informazione sulla sosta, sul traffico, sui percorsi e gli orari dei mezzi pubblici in servizio e delle altre forme di mobilità (bike-sharing, car-sharing, taxi).	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
33	Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico	Ulteriore approfondimento in relazione alla posizione rispetto ai Siti Natura 2000
34	Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
35	Nuovo scalo merci	Ulteriore approfondimento in relazione alla posizione rispetto ai Siti Natura 2000
36	Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (limitazione ingressi mezzi in base a compatibilità ambientale e studio di fattibilità di un servizio di van-sharing e cargo-bike)	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
37	Adozione di misure per la moderazione diffusa della velocità almeno nell'ambito urbano	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
38	Potenziare il ricorso alle tecnologie disponibili per il controllo e la repressione dei comportamenti che mettono a rischio la sicurezza della circolazione stradale (velocità, revisione dei veicoli, assicurazione obbligatoria, uso del telefono alla guida, uso delle cinture di sicurezza)	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto a carico dei Siti Natura 2000
39	Potenziare le azioni di sensibilizzazione ed educazione stradale presso le giovani generazioni e target predefiniti (es anziani, stranieri)	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto a carico dei Siti Natura 2000
40	Incentivazione al rinnovo del parco veicolare privato con applicazione delle limitazioni alla circolazione definite dal Pair2020.	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto a carico dei Siti Natura 2000
41	Meccanismi di premialità negli appalti per servizi pubblici offerti con mezzi elettrici, ibridi, metano	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto a carico dei Siti Natura 2000
42	Promozione sostituzione mezzi 'vecchia generazione' dei servizi di taxi, noleggio e di logistica della merci	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto a carico dei Siti Natura 2000
43	Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto a carico dei Siti Natura 2000
44	Promozione mobilità elettrica	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
45	Regolamentazione accesso veicoli merci al centro storico (promozione del van-sharing e transito delle merci su cargo-bike)	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000



46	Attivazione di un servizio di car sharing	Azione localizzata su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
----	---	---

Le politiche/azioni del PUMS per le quali non è stata riscontrata alcuna possibile interazione con i Siti Natura 2000 sono immediatamente escluse da ulteriori approfondimenti valutativi.

Per ogni politica/azione per la quale si è ritenuto necessario effettuare ulteriori approfondimenti valutativi, si è proceduto ad una analisi precisa (compatibilmente con il presente livello di progettazione) delle opere previste per la sua attuazione, ed alla sovrapposizione con la localizzazione delle aree tutelate, al fine di evidenziare le possibili relazioni. Laddove si è evidenziata una localizzazione interferente o di prossimità, si sono considerate le perturbazioni potenziali che si potrebbero verificare, gli effetti prevedibili sugli habitat, sulla fauna e sulla flora e sono definite, nel caso si rendano necessarie, le misure di mitigazione ed eventualmente di compensazione ritenute più opportune al fine di eliminare o comunque minimizzare gli effetti a carico dei siti Natura 2000 e degli habitat e delle specie in essi presenti.

Occorre sottolineare che il procedimento di individuazione delle potenziali tipologie di impatto e delle relative misure di mitigazione deve essere sviluppato, compatibilmente con il presente livello di progettazione, con riferimento a due differenti fasi dell'opera:

1. Fase di cantiere (realizzazione delle previsioni di Piano);
2. Fase di esercizio ("uso" ordinario delle previsioni di Piano).

Nel caso in esame, per la fase di cantiere non si hanno informazioni adeguate, per cui tale analisi è stata rimandata alle fasi attuative. Quanto alla fase di dismissione (*decommissioning*), essa non è stata presa in considerazione in quanto gli interventi derivanti dalle previsioni oggetto di valutazione si fondano su criteri di massima durabilità, senza prevedere la dismissione delle opere realizzate.

Di seguito si procede nell'analisi delle azioni evidenziate in tabella, che sono ritenute potenzialmente incidenti sulle aree della Rete Natura 2000.

## 7.1 Valutazione preliminare della possibile interazione con i siti in esame

Le azioni del PUMS che potrebbero avere un'interferenza con i siti SIC-ZPS in oggetto, come evidenziato nella Tab. 7.1, si riferiscono a:

- Sviluppo della rete ciclistica, tramite la realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili, l'identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata e dei servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette; e adozione di politiche per incrementare i livelli di sicurezza di bici e pedoni;
- Realizzazione parcheggi di scambio e/o attestamento ai margini del C.S.;
- Realizzazione di una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico;
- Realizzazione di un nuovo scalo merci.

Le ultime tre azioni interessano aree interne o limitrofe al centro storico, e non risultano passibili di generare interferenze rispetto ai Siti tutelati, che si trovano tutti all'esterno del territorio comunale.

Per le azioni collegate al potenziamento e sviluppo della rete ciclistica, si è realizzata una sovrapposizione con la localizzazione delle aree tutelate.

Come evidenziato nella Relazione del Piano, il PUMS rivolge un interesse particolare alla mobilità ciclabile, ed alla attivazione di politiche per il potenziamento dello spostamento in bici, delle piste ciclo-pedonali in ambito urbano, degli appositi servizi di deposito e noleggio bici.

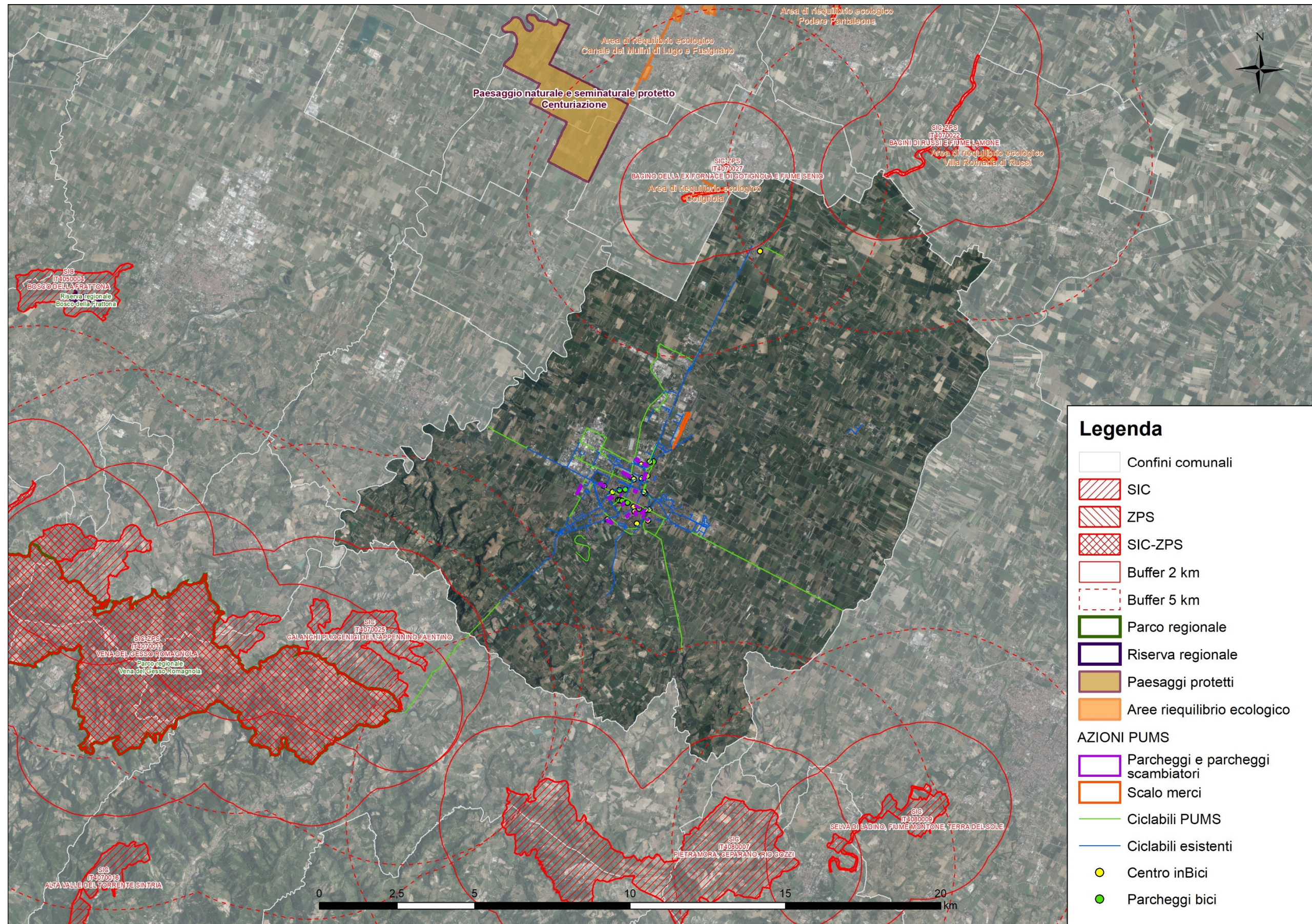
Nello specifico, con riferimento all'ambito strettamente urbano, il PUMS prevede una rete di percorsi ciclabili con l'obiettivo di realizzare una rete in grado di completare le connessioni tra la città compatta e le frazioni, rendendo di fatto continua e uniformemente distribuita la maglia dei principali itinerari destinati alla mobilità quotidiana. Per quanto riguarda, invece, i collegamenti extraurbani, il PUMS prevede il potenziamento/prolungamento di percorsi lungo le radiali di collegamento dal capoluogo, in direzione ovest (lungo la via Emilia Ponente), sudovest (via Firenze) e sudest (via Santa Lucia), est (via Emilia Levante).

Inoltre, il Piano prevede di implementare i servizi dedicati (punti di interscambio, servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette) e la riorganizzazione della circolazione affinché siano garantiti elevati livelli di sicurezza.

Di seguito la visualizzazione delle azioni individuate sulla foto aerea e in rapporto alla posizione delle aree tutelate.



Img. 7.1 - Relazione tra le azioni di piano suscettibili di effetti e Siti considerati (scala adattata)



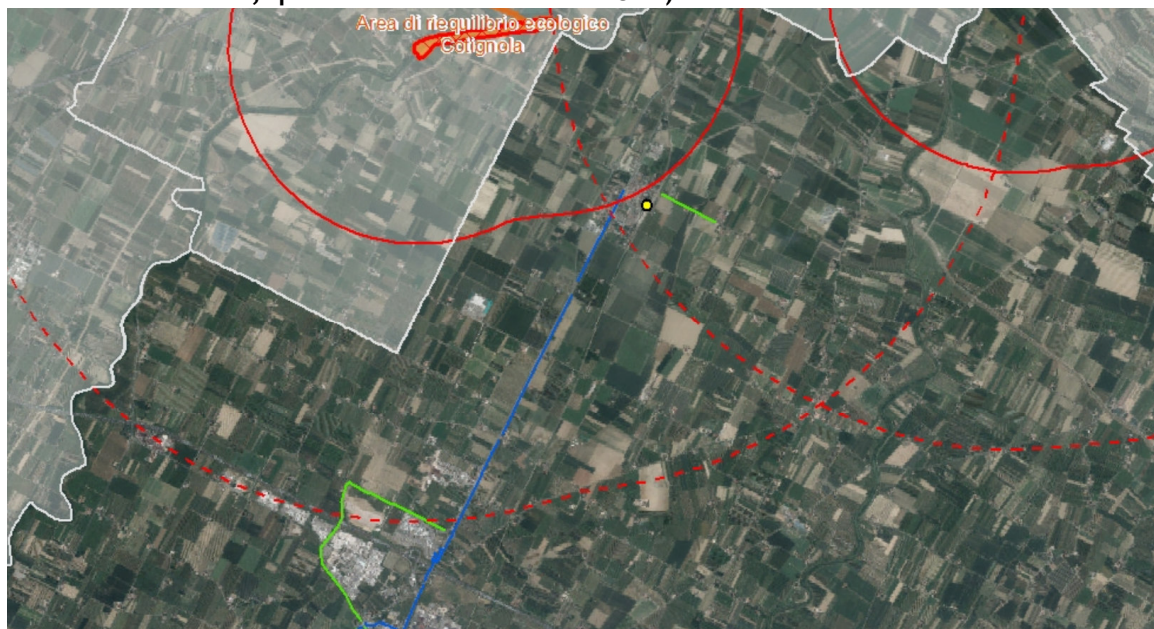




Img. 7.2 - Relazione tra le azioni di piano suscettibili di effetti e i Siti: IT4070025 - SIC - *Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino*; IT4070011 - SIC-ZPS - *Vena del Gesso Romagnola*: zoom sulla zona sud del territorio comunale (scala adattata - la linea rossa tratteggiata indica la distanza di 5 km, quella continua di 2 km dal Sito)



Img. 7.3 - Relazione tra le azioni di piano suscettibili di effetti e Sito IT4070027 - SIC-ZPS - *Bacino della ex fornace di Cotignola e Fiume Senio*: zoom sulla zona nord del territorio comunale (scala adattata - la linea rossa tratteggiata indica la distanza di 5 km, quella continua di 2 km dal Sito)



Premesso che non si verificano interferenze dirette a carico di nessun Sito Natura 2000, risultano evidenti dalle immagini riportate alcune situazioni in cui le azioni del Piano, in riferimento ai percorsi ciclabili, che si prolungano fino al confine comunale (a nord) e (a sud) nel territorio del limitrofo comune di Brisighella, si avvicinano ai Siti IT4070025 - SIC - Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino e IT4070011 - SIC-ZPS - Vena del Gesso Romagnola (a sud), e IT4070027 - SIC-ZPS - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio (a nord), all'interno dell'area considerata "contigua" (ambito di 5 km attorno ai perimetri). Nel caso dei siti SIC-ZPS IT4070011 e SIC IT4070025 un percorso ciclabile pur senza interessare direttamente l'area protetta, si avvicina al suo perimetro.

L'Img. 7.2 premette una migliore visualizzazione dell'area sud del territorio comunale, e le potenziali interferenze a carico dei siti SIC-ZPS IT4070011 e SIC IT4070025:

- Il percorso ciclabile previsto lungo via Firenze (SP302) in direzione di Brisighella, nella tratta che prolunga la porzione esistente al di fuori del territorio comunale, si avvicina, come detto, al perimetro orientale dei due Siti, in questa porzione contigui: si tratta di un percorso previsto sulla viabilità esistente, in area prevalentemente suburbana, e a tratti urbanizzata, la cui capacità di generare impatti significativi sull'area del SIC e del SIC - ZPS va verificata ad un livello di progettazione più approfondito. I due Siti infatti si trovano in posizione rilevata, e pur avvicinandosi all'abitato, occupano i pendii e le falde collinari, mentre la viabilità rimane sul fondovalle; nel punto di massima vicinanza tra Siti e fiume, la viabilità esistente (come la vicina ferrovia) procede in viadotto rispetto alla quota del corso d'acqua che può così mantenere un discreto livello di connessione con l'area protetta. Essendo comunque ancora in una fase di pianificazione, si ritiene il posizionamento del tracciato ancora indicativo: non disponendo di informazioni dettagliate sulla posizione e la geometria del nuovo percorso ciclabile si rimanda alle successive fasi attuative la valutazione di eventuali potenziali impatti. In considerazione della posizione della viabilità lungo cui è prevista la nuova pista, tra le aree protette poste ad ovest, e il corso del fiume Lamone posto ad est, si ritiene di dare comunque, già nella presente fase, alcune raccomandazioni:
  - in fase di progettazione, la definizione planimetrica del percorso dovrà tener conto della esigenza di salvaguardare gli habitat e le specie presenti, con riferimento alle specie per le quali la relazione con l'ambiente perfluviale e fluviale può risultare significativa. Si raccomanda dunque di considerare la possibilità di appoggiarsi alla viabilità esistente, anche nella tratta in viadotto, in modo da ridurre la sottrazione di ulteriore suolo non artificializzato e l'eventuale effetto barriera.



- In alternativa, nel caso non fosse possibile rimanere aderenti alla Provinciale, o utilizzare aree già impermeabilizzate, si suggerisce di prevedere l'impiego di materiali permeabili per le pavimentazioni, di evitare le interferenze con la vegetazione esistente, di escludere l'installazione di dispositivi per l'illuminazione artificiale o prevedere l'utilizzo di nuove tecnologie a basso impatto. Anche in riferimento alla fase di cantiere saranno da prevedere adeguate cautele finalizzate a ridurre il rischio di impatti a carico degli habitat presenti e il disturbo a carico delle specie faunistiche tutelate.

L'Img. 7.3 premette una migliore visualizzazione dell'area nord del territorio comunale, e le potenziali interferenze a carico del Sito IT4070027:

- si evidenzia la previsione di un tratto di pista ciclabile lungo la SP44 ad est della frazione di Granarolo Faentino verso Borgo Prati, già collegata al capoluogo tramite una pista esistente lungo via Granarolo (SP9). Il tratto di nuova pista, di dimensioni limitate (circa 800-1.000 m), e collocato in corrispondenza di viabilità esistente, non interferisce neppure con l'area "contigua" al Sito, mantenendosi a distanze maggiori dei 5 km dal perimetro. Si ritiene dunque che non generi incidenze negative rispetto al Sito più vicino.
- Nella medesima area, si evidenzia una postazione "Centro inBici", all'interno dell'area urbanizzata di Granarolo, in corrispondenza della Stazione ferroviaria, per la quale, posta a circa 2 km dal Sito, non si prevedono incidenze.
- Si evidenzia infine un tratto di pista ciclabile che percorre la SP7 e via Bisaura attorno alla zona produttiva - commerciale (Centro commerciale "le Maioliche" - area Decathlon) attigua al casello dell'Autostrada A14, fino a congiungersi a nord con la SP8 su cui è presente un percorso ciclabile esistente, che collega Faenza e Granarolo: la nuova tratta, interamente prevista lungo viabilità esistente, si avvicina fino a circa 4.8 km dal Sito IT4070027; si ritiene dunque che, interessando aree urbanizzate in contiguità con infrastrutture esistenti, non possa generare incidenze negative rispetto al Sito più vicino.

#### ***Interferenze sulle Componenti abiotiche:***

Le interferenze che le azioni del piano potranno avere sulle componenti abiotiche (atmosfera, ambiente idrico superficiale e sotterraneo, suolo e sottosuolo, rumore) si riferiscono in pratica al consumo di suolo ed alla impermeabilizzazione di terreni permeabili. Il Piano infatti non prevede opere o interventi in aree SIC o SIC-ZPS che possano comportare impatti ambientali negativi importanti sulla stabilità e sulla natura dei suoli, sull'eventuale presenza di corpi idrici o sul possibile inquinamento delle falde.

---

Quanto alla qualità dell'aria ed al rumore, giacché obiettivo del Piano è l'aumento degli spostamenti in modalità "sostenibile" rispetto alla situazione attuale, si presume che gli effetti sulle componenti (in riferimento alla fase di esercizio) siano dei benefici generalizzati sull'ambiente e di conseguenza sulle aree naturalistiche presenti. Per la fase di realizzazione si rimanda alla fase della progettazione delle opere la previsione di adeguate misure mitigative.

Rispetto alle nuove impermeabilizzazioni, possono risultare rilevanti gli effetti di eventuali nuovi percorsi o tratti di percorsi ciclabili in sede propria, in particolare in area suburbana, mentre gli interventi per le ciclabili in affiancamento a infrastrutture esistenti o in allargamento sulla sede esistente possono essere ritenuti trascurabili.

#### ***Interferenze sulle componenti biotiche:***

Le interferenze che le azioni del piano potranno avere sugli habitat e sulle componenti floristiche e faunistiche dei siti della Rete Natura 2000 non possono essere analizzate in maniera approfondita con il livello di dettaglio del Piano.

Ricordando che **non vi sono interferenze dirette tra azioni di Piano e Siti tutelati**, una valutazione più dettagliata ed approfondita degli effetti indiretti delle azioni previste dal piano dovrà essere effettuata durante la fase attuativa dei singoli progetti, in particolare nel caso evidenziato, in cui le opere previste si collocano a distanza ravvicinata dai Siti, e dovranno essere sottoposte a Valutazione di Incidenza (percorso ciclabile lungo la via Firenze da Faenza a Brisighella).

Nella presente fase si possono individuare alcune macro categorie di effetti di cui si consiglia un approfondimento in fase attuativa:

- ***Sottrazione di habitat***  
Per quanto riguarda le azioni previste dal Piano e selezionate nella presente valutazione, si ritiene che nessuna possa generare un impatto da sottrazione/frammentazione di habitat, in quanto nessuna direttamente incidente sui Siti.
- ***Disturbo da rumore in fase realizzativa***  
Per quanto riguarda le azioni previste dal Piano selezionate nella presente valutazione come potenzialmente incidenti (percorso ciclabile lungo la via Firenze da Faenza a Brisighella), è possibile per i nuovi tratti che nella fase realizzativa siano adoperati macchinari che vadano a generare un peggioramento del clima acustico attuale e dunque a creare un disturbo alle specie faunistiche presenti. Al presente livello di progettazione non è definita la fase realizzativa e non è dunque possibile una caratterizzazione dettagliata di questo aspetto, che andrà opportunamente valutato in fase attuativa.
- ***Presenza di utenti in fase di esercizio***

Per quanto riguarda le azioni previste dal Piano selezionate nella presente valutazione come potenzialmente incidenti, è possibile che la realizzazione della nuova pista ciclabile lungo la via Firenze da Faenza a Brisighella porti una maggiore frequentazione del pubblico all'interno delle vicine aree tutelate: l'uso di tali itinerari da parte della popolazione per attività del tempo libero e la fruizione delle risorse paesaggistiche e naturalistiche del territorio è infatti un obiettivo del piano. Si ritiene però che tale impatto potenziale sia già contemplato nel contesto della regolamentazione per la fruizione delle aree protette stesse.

- *Inquinamento luminoso:*

Per quanto riguarda le azioni previste dal Piano selezionate nella presente valutazione come potenzialmente incidenti, esterne ma in aree prossime ai Siti (percorso ciclabile lungo la via Firenze da Faenza a Brisighella), considerando la durabilità delle azioni stesse e la mobilità della componente faunistica presente nei siti risulta comunque opportuno valutare cautelativamente nel dettaglio l'aspetto dell'inquinamento luminoso: si evidenzia che al presente livello di progettazione non è definita la eventuale realizzazione di nuovi impianti di illuminazione che potrebbe comportare l'insorgenza di fenomeni di inquinamento luminoso.

Sugli ambienti naturali l'inquinamento luminoso ha un impatto per la flora, con l'alterazione del ciclo della fotosintesi clorofilliana, per la fauna, in particolar modo per le specie notturne, private dell'oscurità a loro necessaria, e per gli uccelli, che a causa dell'inquinamento luminoso possono facilmente perdere l'orientamento nel volo notturno. A questo livello può risultare opportuno definire una specifica prestazionale riguardante la progettazione e la realizzazione di eventuali nuovi corpi illuminanti. In dettaglio, dovranno essere minimizzati i sistemi illuminanti e gli impianti di illuminazione dovranno essere realizzati a norma della Legge Regionale 19/2003 e delle indicazioni contenute nella Deliberazione della Giunta Regionale 29 dicembre 2005, n.2263 e s.m.i.. Dovranno essere utilizzati corpi illuminanti totalmente schermati (*full cut-off*) e dovrà essere fatto divieto di utilizzare sistemi di illuminazione che rivolgano fasci di luce dal basso verso l'alto.

- *Effetto barriera delle infrastrutture:*

Per quanto riguarda le azioni sulle piste ciclabili, laddove esse siano previste a corredo di elementi infrastrutturali esistenti si ritiene non rilevante la variazione dell'effetto di "barriera" già presente allo stato attuale.

Per quanto riguarda nello specifico il percorso ciclabile previsto lungo la via Firenze da Faenza a Brisighella, che si colloca in posizione intermedia tra i Siti tutelati e l'ambito del fiume Lamone, si ritiene che anche in caso non venga previsto in fregio alla viabilità esistente ma in sede propria, difficilmente potrà avere effetti peggiorativi sulle capacità connettive del territorio rispetto alla situazione esistente. Si rimanda comunque, come già

riportato, la valutazione dei potenziali effetti, che potranno riguardare anche la fase di cantiere, alla fase attuativa.

### **Connessioni Ecologiche:**

L'analisi svolta evidenzia che le azioni del piano suscettibili di effetti sulle aree protette consistono in tratti di piste ciclabili funzionali ad un migliore collegamento tra le frazioni ed il Capoluogo o verso i comuni limitrofi, prevalentemente attuato utilizzando la viabilità esistente: rispetto a tali interventi si ritiene che gli effetti sulla rete ecologica locale siano irrilevanti.

Per quanto riguarda l'intervento individuato come potenziale generatore di effetti sulla Rete Natura 2000 ovvero il percorso ciclabile previsto lungo la via Firenze da Faenza a Brisighella, che si spinge in prossimità del perimetro e si colloca in posizione intermedia tra i Siti tutelati e l'ambito del fiume Lamone, risulta opportuno valutare sia l'aspetto della permeabilità trasversale, tra ambito perifluviale ad aree tutelate poste lungo le pendici collinari adiacenti, sia gli effetti rispetto al ruolo di "corridoio ecologico" rappresentato dal corso d'acqua e dalle aree riparie e golenali, che costituisce un elemento fondamentale nella connessione tra gli ambienti a maggiore naturalità presenti in ambito collinare e l'ambito agricolo della pianura coltivata, maggiormente antropizzato.

A questo livello può risultare opportuno consigliare una progettazione attenta a ridurre al minimo l'introduzione di ulteriori elementi di cesura.

Anche in questo caso si rimandano valutazioni di dettaglio alla fase attuativa del progetto dell'opera.

## **7.2 Valutazione della significatività dell'incidenza ambientale del piano/progetto**

Sintetizzando quanto fin qui descritto si possono trarre le seguenti conclusioni, in merito alla significatività dell'incidenza ambientale del Piano:

- Sul territorio del comune di Faenza non sono presenti Aree protette né Siti della Rete Natura 2000, ma nel suo intorno (distanza < 5km) insistono i SIC-ZPS: IT4070011 - Vena del Gesso Romagnola, IT4070022 - Bacini di Russi e Fiume Lamone, IT4070027 - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio; e i SIC: IT4070025 - Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino, IT4080007 - Pietramora, Ceparano, Rio Cozzi, IT4080009 - Selva di Ladino, Fiume Montone, Terra del Sole, ricadenti all'interno della Provincia di Ravenna, di Forlì-Cesena e della Città Metropolitana di Bologna.

Tali siti sono tutti esterni al territorio comunale, che interessano marginalmente lungo i confini con le aree “contigue”.

- Il sito IT4070027 - SIC-ZPS - Bacino della ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio comprende quasi interamente l’Area di Riequilibrio Ecologico “Cotignola” (nel comune di Cotignola), il sito IT4070022 - SIC-ZPS - Bacini di Russi e Fiume Lamone comprende interamente l’Area di Riequilibrio Ecologico “Villa Romana di Russi” (nel comune di Russi), e il sito IT4070011 - SIC-ZPS - Vena del Gesso Romagnola comprende quasi interamente il Parco Regionale “Vena del Gesso Romagnola” (nei comuni di Borgo Tossignano, Casalfiumanese, Fontanelice (BO), Brisighella, Casola Valsenio e Riolo Terme (RA).
- Il sistema delle reti ecologiche individuato dalla Pianificazione a livello comunale consiste prevalentemente in corridoi ecologici esistenti, in corrispondenza dei corsi d’acqua, e fasce territoriali destinate ad interventi di potenziamento delle capacità connettive, al fine di un potenziamento della rete esistente; tali elementi risultano funzionali alla connessione tra ambiti collinari di maggiore pregio ecologico e naturalistico, e ambienti naturali residui o rinaturalizzati presenti nel territorio di pianura agricola, maggiormente antropizzato; l’area urbana si pone in posizione intermedia, e non vi sono evidenziati particolari elementi di naturalità/connettività.
- il Piano in esame, piano strategico che si prefigge lo scopo di orientare la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, correlandosi con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale, comprende azioni “gestionali” e “infrastrutturali”;
- quanto alle prime si è ritenuto che nello specifico non siano passibili di generare effetti sui siti Natura 2000 prossimi al territorio comunale,
- quanto alle azioni “non gestionali” del Piano, esse sono per la maggior parte concentrate nell’area urbanizzata (per lo più nel capoluogo e nelle zone urbanizzate delle frazioni principali) a ridotta valenza naturalistica ed ecologica e prive di ambiti di interesse nella presente valutazione: per tali azioni si ritiene che non abbiano effetti rilevanti sulla Rete Natura 2000;
- tra le azioni non “gestionali” del Piano estese ad aree non urbanizzate si sono selezionate quelle potenzialmente interferenti con i Siti, prevalentemente azioni per la mobilità ciclabile, verificandone la collocazione rispetto alle aree tutelate: **tale analisi ha permesso di escludere interferenze dirette sui Siti tutelati.** Inoltre, ha permesso di individuare le opere passibili di effetti indiretti sui Siti di interesse, ovvero che, seppur non direttamente interferenti, si collocano entro un ambito di 5 km attorno ai Siti: per queste si ritiene cautelativamente che possano generare effetti sui Siti di interesse, da valutare per quanto possibile già nella presente fase;

- tali azioni consistono in nuovi percorsi ciclopeditoni, dei quali nella presente fase non è definita la tipologia e la sezione, ovvero se saranno posti in fregio alla viabilità esistente o in sede propria; le altre azioni individuate (parcheggi scambiatori, cargo bike e scalo merci) previste in aree già insediate ed infrastrutturate, adiacenti il centro storico, sono state valutate non significative.
- in relazione al tipo di azioni potenzialmente impattanti selezionate si sono individuati i potenziali effetti sui Siti di interesse, in particolare sulle componenti *abiotiche* (consumo di suolo e nuove impermeabilizzazioni), sulle componenti *biotiche* (disturbo da rumore in fase realizzativa; inquinamento luminoso; effetto barriera delle infrastrutture) e sulle *reti delle connessioni ecologiche*;
- quanto alle potenziali incidenze sulle componenti abiotiche, il Piano non prevede opere o interventi in aree SIC che possano comportare impatti ambientali negativi importanti sulla stabilità e sulla natura dei suoli, sull'eventuale presenza di corpi idrici o sul possibile inquinamento delle falde; rispetto al consumo di suolo e nuove impermeabilizzazioni, si ricorda che le opere sono tutte previste all'esterno dei Siti e presumibilmente in fregio ad infrastrutture esistenti: gli eventuali effetti, non valutabili nella presente fase pianificatoria, potranno essere valutati nella fase di progettazione, per la quale si raccomanda di considerare l'opportunità di utilizzare ove possibile tratte di viabilità esistente, cavedagne, stradelli;
- quanto alle potenziali incidenze sulle componenti biotiche, l'unica opera risultata potenzialmente "impattante" è il nuovo percorso ciclabile previsto lungo la via Firenze tra Faenza e Brisighella, esterno ma prossimo ai Siti IT4070011 - SIC-ZPS - Vena del Gesso Romagnola e IT4070025 - SIC - Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino: le interferenze che esso potrà avere sugli habitat e sulle componenti floristiche e faunistiche non possono essere analizzate in maniera approfondita con il livello di dettaglio del PUMS, che si limita ad una indicazione schematica del percorso; una valutazione dettagliata ed approfondita potrà essere effettuata nella fase di progettazione dell'opera, che dovrà essere sottoposta a Valutazione di Incidenza, e per la quale si richiede di introdurre adeguati accorgimenti finalizzati a minimizzare gli impatti, sia nella definizione planimetrica del percorso, che nella scelta dei materiali e rispetto ai sistemi di illuminazione;
- quanto agli effetti sulle connessioni ecologiche, si evidenzia che i percorsi ciclabili per lo più insistono entro ambiti urbanizzati e infrastrutturati e lungo infrastrutture esistenti; per quanto riguarda l'intervento di realizzazione di un percorso ciclabile lungo via Firenze verso Brisighella, gli effetti sulle capacità connettive del corridoio rappresentato dal vicino corso d'acqua (fiume Lamone) della realizzazione dell'opera andranno adeguatamente valutati nella fase di progettazione.

Si ritiene opportuno rilevare che obiettivo del Piano è l'aumento degli spostamenti in modalità "sostenibile" rispetto alla situazione attuale, con conseguenti benefici generalizzati sull'ambiente e di conseguenza sulle aree naturalistiche presenti.

Si può quindi valutare, tenuto conto della situazione descritta, che l'incidenza del Piano sia limitata, e che introduca elementi di attenzione ma anche effetti migliorativi.

### **7.3 Indicazione d'eventuali misure di mitigazione dell'incidenza delle opere/attività previste**

Si specifica che il livello di dettaglio del PUMS non si presta alla definizione di adeguate misure di mitigazione dell'incidenza delle azioni previste; tale definizione viene dunque rimandata alle successive fasi attuative delle opere previste.

Si considera dunque di dare le seguenti prescrizioni di carattere generale:

- verifica in fase di progettazione (attraverso specifica Valutazione di Incidenza) del percorso ciclabile previsto lungo via Firenze tra Faenza e Brisighella, che si colloca nelle immediate adiacenze dei Siti della Rete Natura 2000 Vena del Gesso Romagnola e Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino (distanze inferiori a 5 km) qualora siano previsti tratti in sede propria, e in caso si dovessero prevedere sistemi di illuminazione artificiale ove attualmente non presenti; all'interno di tale Studio saranno da evidenziare eventuali interventi di mitigazione specificamente studiati in relazione alle opere previste, agli habitat più prossimi e alle sensibilità presenti. In questa fase si ritiene opportuno raccomandare quanto segue:
  - in fase di progettazione, la definizione planimetrica del percorso dovrà tener conto della esigenza di salvaguardare gli habitat e le specie presenti, con particolare riferimento alle specie per le quali la relazione con l'ambiente perfluviale e fluviale è di maggiore importanza. Si richiede dunque di verificare la possibilità di appoggiarsi a tracciati e percorsi esistenti, eventualmente rimanendo in fregio alla viabilità esistente (anche nel tratto in viadotto), in modo da ridurre la sottrazione di suolo non artificializzato.
  - Ove possibile, si suggerisce di prevedere l'impiego di materiali permeabili per le pavimentazioni, di evitare le interferenze con la vegetazione esistente, di escludere l'installazione di dispositivi per l'illuminazione artificiale o prevedere l'utilizzo di nuove tecnologie a basso impatto. Anche in riferimento alla fase di cantiere saranno da prevedere adeguate cautele finalizzate a





ridurre il rischio di impatti a carico degli habitat presenti e il disturbo a carico delle specie faunistiche tutelate.

---



## **8 FORMULARI DEI SITI ANALIZZATI**



# NATURA 2000 - STANDARD DATA FORM

For Special Protection Areas (SPA),  
Proposed Sites for Community Importance (pSCI),  
Sites of Community Importance (SCI) and  
for Special Areas of Conservation (SAC)

SITE IT4070011  
SITENAME Vena del Gesso Romagnola

## TABLE OF CONTENTS

- [1. SITE IDENTIFICATION](#)
- [2. SITE LOCATION](#)
- [3. ECOLOGICAL INFORMATION](#)
- [4. SITE DESCRIPTION](#)
- [5. SITE PROTECTION STATUS](#)
- [6. SITE MANAGEMENT](#)
- [7. MAP OF THE SITE](#)

## 1. SITE IDENTIFICATION

<b>1.1 Type</b> C	<b>1.2 Site code</b> IT4070011	<a href="#">Back to top</a>
----------------------	-----------------------------------	-----------------------------

### 1.3 Site name

Vena del Gesso Romagnola

<b>1.4 First Compilation date</b> 1995-04	<b>1.5 Update date</b> 2017-01
--	-----------------------------------

### 1.6 Respondent:

**Name/Organisation:** Regione Emilia-Romagna - Direzione Generale Ambiente, Difesa del Suolo e della Costa - Servizio Parchi e Risorse forestali  
**Address:** Viale della Fiera, 8 - 40127 Bologna  
**Email:** segrprn@regione.emilia-romagna.it

### 1.7 Site indication and designation / classification dates

<b>Date site classified as SPA:</b>	2004-02
<b>National legal reference of SPA designation</b>	Deliberazione della Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 1816 del 22 settembre 2003
<b>Date site proposed as SCI:</b>	1995-06
<b>Date site confirmed as SCI:</b>	No data
<b>Date site designated as SAC:</b>	No data

National legal reference of SAC designation:

No data

## 2. SITE LOCATION

### 2.1 Site-centre location [decimal degrees]:

[Back to top](#)

Longitude

11.6475

Latitude

44.2661

### 2.2 Area [ha]:

5538.0

### 2.3 Marine area [%]

0.0

### 2.4 Sitelength [km]:

0.0

### 2.5 Administrative region code and name

NUTS level 2 code

Region Name

ITD5

Emilia-Romagna







### 2.6 Biogeographical Region(s)

Continental (100.0  
%)

## 3. ECOLOGICAL INFORMATION

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	A B C D	A B C		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
3140 			0.22		G	B	C	B	B
3150 			14.65		G	C	C	C	C
3240 			1.65		G	C	C	B	C
5130 			182.06		G	A	C	B	B
5210 			7.23		G	B	C	B	B
6110 			64.6		G	A	C	A	A

6210	X		513.53		G	A		C	B	B
6220			262.15		G	B		C	B	B
6410			2.5		G	B		C	B	B
6430			0.41		G	B		C	B	B
6510			7.41		G	B		C	B	B
7220			1.04		G	C		C	B	B
8210			55.25		G	B		C	A	A
8240			0.4		G	B		C	B	B
8310			31.31		G	A		C	A	A
9180			14.2		G	B		C	B	B
91AA			92.48		G	B		C	B	B
91E0			29.58		G	C		C	B	B
9260			51.24		G	A		C	A	A
92A0			49.12		G	C		C	B	C
9340			25.48		G	D				

- **PF:** for the habitat types that can have a non-priority as well as a priority form (6210, 7130, 9430) enter "X" in the column PF to indicate the priority form.
- **NP:** in case that a habitat type no longer exists in the site enter: x (optional)
- **Cover:** decimal values can be entered
- **Caves:** for habitat types 8310, 8330 (caves) enter the number of caves if estimated surface is not available.
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation)

### 3.2 Species referred to in Article 4 of Directive 2009/147/EC and listed in Annex II of Directive 92/43/EEC and site evaluation for them

Species			Population in the site							Site assessment				
G	Code	Scientific Name	S	NP	T	Size		Unit	Cat.	D.qual.	A B C D		A B C	
						Min	Max				Pop.	Con.	Iso.	G
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			w				P	DD	C	B	C	C
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			c				P	DD	C	B	C	C

B	A255	<a href="#">Anthus campestris</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A255	<a href="#">Anthus campestris</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A256	<a href="#">Anthus trivialis</a>			c				P	DD	D			
B	A226	<a href="#">Apus apus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A226	<a href="#">Apus apus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A228	<a href="#">Apus melba</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A228	<a href="#">Apus melba</a>			r				P	DD	C	B	C	B
I	1092	<a href="#">Austropotamobius pallipes</a>			p				P	DD	C	B	C	B
F	1138	<a href="#">Barbus meridionalis</a>			p				V	DD	C	B	C	B
F	1137	<a href="#">Barbus plebejus</a>			p				R	DD	C	B	C	B
A	5357	<a href="#">Bombina pachipus</a>			p				P	DD	C	B	B	B
B	A215	<a href="#">Bubo bubo</a>			r	2	3	p		G	B	B	C	A
B	A215	<a href="#">Bubo bubo</a>			w				P	DD	B	B	C	A
B	A215	<a href="#">Bubo bubo</a>			c				P	DD	B	B	C	A
B	A215	<a href="#">Bubo bubo</a>			p				P	DD	B	B	C	A
B	A243	<a href="#">Calandrella brachydactyla</a>			c				P	DD	D			
B	A224	<a href="#">Caprimulgus europaeus</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A224	<a href="#">Caprimulgus europaeus</a>			r				P	DD	C	B	C	B
I	1088	<a href="#">Cerambyx cerdo</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A080	<a href="#">Circaetus gallicus</a>			c				R	DD	C	B	C	B
B	A084	<a href="#">Circus pygargus</a>			c				P	DD	B	B	C	A
B	A084	<a href="#">Circus pygargus</a>			p				P	DD	B	B	C	A
F	5304	<a href="#">Cobitis bilineata</a>			p				R	DD	C	C	C	C
I	1044	<a href="#">Coenagrion mercuriale</a>			p				P	DD	C	B	C	B
B	A113	<a href="#">Coturnix coturnix</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A113	<a href="#">Coturnix coturnix</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A122	<a href="#">Crex crex</a>			c				R	DD	D			
B	A212	<a href="#">Cuculus canorus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A212	<a href="#">Cuculus canorus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A253	<a href="#">Delichon urbica</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A253	<a href="#">Delichon urbica</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A379	<a href="#">Emberiza hortulana</a>			r				C	DD	C	B	C	B
B	A379	<a href="#">Emberiza hortulana</a>			c				P	DD	C	B	C	B
R	1220	<a href="#">Emys orbicularis</a>			p				P	DD	C	B	B	C
I	6199	<a href="#">Euplagia quadripunctaria</a>			p				P	DD	C	A	C	C
B	A095	<a href="#">Falco naumanni</a>			c				R	DD	C	B	C	B
B	A103	<a href="#">Falco peregrinus</a>			w				P	DD	C	B	C	B

B	A103	<a href="#">Falco peregrinus</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A103	<a href="#">Falco peregrinus</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A103	<a href="#">Falco peregrinus</a>			p				P	DD	C	B	C	B
B	A099	<a href="#">Falco subbuteo</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A099	<a href="#">Falco subbuteo</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A097	<a href="#">Falco vespertinus</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A321	<a href="#">Ficedula albicollis</a>			c				P	DD	D			
B	A322	<a href="#">Ficedula hypoleuca</a>			c				P	DD	D			
P	4104	<a href="#">Himantoglossum adriaticum</a>			p				P	DD	C	B	C	B
B	A299	<a href="#">Hippolais icterina</a>			c				P	DD	D			
B	A300	<a href="#">Hippolais polyglotta</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A300	<a href="#">Hippolais polyglotta</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A251	<a href="#">Hirundo rustica</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A251	<a href="#">Hirundo rustica</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A233	<a href="#">Jynx torquilla</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A233	<a href="#">Jynx torquilla</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A338	<a href="#">Lanius collurio</a>			r				R	DD	C	B	C	C
B	A338	<a href="#">Lanius collurio</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A339	<a href="#">Lanius minor</a>			c				P	DD	D			
B	A341	<a href="#">Lanius senator</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A341	<a href="#">Lanius senator</a>			c				P	DD	C	B	C	B
I	1083	<a href="#">Lucanus cervus</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A246	<a href="#">Lullula arborea</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A246	<a href="#">Lullula arborea</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A271	<a href="#">Luscinia megarhynchos</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A271	<a href="#">Luscinia megarhynchos</a>			r				P	DD	C	B	C	B
M	1310	<a href="#">Miniopterus schreibersii</a>			p				P	DD	C	B	C	A
B	A280	<a href="#">Monticola saxatilis</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A281	<a href="#">Monticola solitarius</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A281	<a href="#">Monticola solitarius</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A260	<a href="#">Motacilla flava</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A260	<a href="#">Motacilla flava</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A319	<a href="#">Muscicapa striata</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A319	<a href="#">Muscicapa striata</a>			r				P	DD	C	B	C	C
M	1323	<a href="#">Myotis bechsteinii</a>			r				P	DD	C	B	C	B
M	1307	<a href="#">Myotis blythii</a>			p				P	DD	C	B	C	A
M	1321	<a href="#">Myotis emarginatus</a>			p				P	DD	C	B	C	B



M	1324	<a href="#">Myotis myotis</a>			p				P	DD	C	B	C	A
B	A277	<a href="#">Oenanthe oenanthe</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A277	<a href="#">Oenanthe oenanthe</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A337	<a href="#">Oriolus oriolus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A337	<a href="#">Oriolus oriolus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
I	1084	<a href="#">Osmoderma eremita</a>			p				P	DD	C	C	C	B
I	1041	<a href="#">Oxygastra curtisii</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A072	<a href="#">Pernis apivorus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A072	<a href="#">Pernis apivorus</a>			r				R	DD	C	B	C	C
B	A274	<a href="#">Phoenicurus phoenicurus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A274	<a href="#">Phoenicurus phoenicurus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A313	<a href="#">Phylloscopus bonelli</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A313	<a href="#">Phylloscopus bonelli</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A314	<a href="#">Phylloscopus sibilatrix</a>			c				P	DD	D			
B	A316	<a href="#">Phylloscopus trochilus</a>			c				P	DD	D			
F	5962	<a href="#">Protochondrostoma genei</a>			p				R	DD	C	B	C	B
M	1305	<a href="#">Rhinolophus euryale</a>			p				P	DD	C	B	C	A
M	1304	<a href="#">Rhinolophus ferrumequinum</a>			p				P	DD	C	B	C	A
M	1303	<a href="#">Rhinolophus hipposideros</a>			p				P	DD	C	B	C	A
B	A249	<a href="#">Riparia riparia</a>			c				P	DD	D			
B	A275	<a href="#">Saxicola rubetra</a>			c				P	DD	D			
B	A210	<a href="#">Streptopelia turtur</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A210	<a href="#">Streptopelia turtur</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A310	<a href="#">Sylvia borin</a>			c				P	DD	D			
B	A304	<a href="#">Sylvia cantillans</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A304	<a href="#">Sylvia cantillans</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A309	<a href="#">Sylvia communis</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A309	<a href="#">Sylvia communis</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A308	<a href="#">Sylvia curruca</a>			c				P	DD	D			
B	A306	<a href="#">Sylvia hortensis</a>			c				P	DD	D			
F	5331	<a href="#">Telestes muticellus</a>			p				R	DD	C	B	C	B
A	1167	<a href="#">Triturus carnifex</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A232	<a href="#">Upupa epops</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A232	<a href="#">Upupa epops</a>			r				P	DD	C	B	C	C

- **Group:** A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, I = Invertebrates, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles
- **S:** in case that the data on species are sensitive and therefore have to be blocked for any public access enter: yes
- **NP:** in case that a species is no longer present in the site enter: x (optional)
- **Type:** p = permanent, r = reproducing, c = concentration, w = wintering (for plant and non-migratory species use permanent)
- **Unit:** i = individuals, p = pairs or other units according to the Standard list of population units and codes in accordance with Article 12 and 17 reporting (see [reference portal](#))
- **Abundance categories (Cat.):** C = common, R = rare, V = very rare, P = present - to fill if data are deficient (DD) or in addition to population size information
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation); VP = 'Very poor' (use this category only, if not even a rough estimation of the population size can be made, in this case the fields for population size can remain empty, but the field "Abundance categories" has to be filled in)

### 3.3 Other important species of flora and fauna (optional)

Species					Population in the site				Motivation					
Group	CODE	Scientific Name	S	NP	Size		Unit	Cat.	Species Annex		Other categories			
					Min	Max		C R V P	IV	V	A	B	C	D
P		<a href="#">Amelanchier ovalis</a>						P						X
P		<a href="#">Anacamptis pyramidalis</a>						P					X	
R	2437	<a href="#">Chalcides chalcides</a>						P					X	
P		<a href="#">Cheilanthes persica</a>						P			X			
I		<a href="#">Coenagrion pulchellum</a>						P						X
P		<a href="#">Delphinium fissum</a>						P						X
R	1281	<a href="#">Elaphe longissima</a>						P	X					
M	2615	<a href="#">Eliomys quercinus</a>						P			X			
M	1327	<a href="#">Eptesicus serotinus</a>						P	X					
P	1866	<a href="#">Galanthus nivalis</a>						P		X				
P		<a href="#">Helianthemum jonium</a>						P				X		
M	5365	<a href="#">Hypsugo savii</a>						P	X					
M	1344	<a href="#">Hystrix cristata</a>						P	X					
I		<a href="#">Iolana iolas</a>						P						X
P		<a href="#">Limodorum abortivum</a>						P						X
M	1358	<a href="#">Mustela putorius</a>						P		X				
M	1314	<a href="#">Myotis daubentonii</a>						P	X					

M	1322	<a href="#">Myotis nattereri</a>						P	X					
I		<a href="#">Nebria fulviventris</a>						P			X			
M	1331	<a href="#">Nyctalus leisleri</a>						P	X					
M	1312	<a href="#">Nyctalus noctula</a>						P	X					
P		<a href="#">Ophrys apifera</a>						P					X	
P		<a href="#">Ophrys bertolonii</a>						P			X			
P		<a href="#">Ophrys fuciflora</a>						P					X	
P		<a href="#">Ophrys fusca</a>						P					X	
P		<a href="#">Orchis coriophora</a>						P					X	
P		<a href="#">Oxalis acetosella</a>						P						X
P		<a href="#">Phillyrea latifolia</a>						P						X
P		<a href="#">Phyllitis scolopendrium</a>						P						X
P		<a href="#">Pistacia terebinthus</a>						P						X
M	1329	<a href="#">Plecotus austriacus</a>						P	X					
I		<a href="#">Poecilus pantanellii</a>						P						X
P		<a href="#">Polystichum lonchitis</a>						P						X
P		<a href="#">Rhamnus alaternus</a>						P						X
P		<a href="#">Scilla autumnalis</a>						P						X
P		<a href="#">Scilla bifolia</a>						P						X
P		<a href="#">Serapias vomeracea</a>						P					X	
I		<a href="#">Somatochlora meridionalis</a>						P						X
A	1185	<a href="#">Speleomantes italicus</a>						P			X			
P		<a href="#">Staphylea pinnata</a>						P						X
I		<a href="#">Stomis bucciarellii</a>						P						X
P		<a href="#">Typha minima</a>						P					X	
I		<a href="#">Typhloreicheia mingazzinii</a>						P						X

- **Group:** A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, Fu = Fungi, I = Invertebrates, L = Lichens, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles

- **CODE:** for Birds, Annex IV and V species the code as provided in the reference portal should be used in addition to the scientific name
- **S:** in case that the data on species are sensitive and therefore have to be blocked for any public access enter: yes
- **NP:** in case that a species is no longer present in the site enter: x (optional)
- **Unit:** i = individuals, p = pairs or other units according to the standard list of population units and codes in accordance with Article 12 and 17 reporting, (see [reference portal](#))
- **Cat.:** Abundance categories: C = common, R = rare, V = very rare, P = present
- **Motivation categories:** **IV, V:** Annex Species (Habitats Directive), **A:** National Red List data; **B:** Endemics; **C:** International Conventions; **D:** other reasons

## 4. SITE DESCRIPTION

[Back to top](#)

### 4.1 General site character

Habitat class	% Cover
N23	1.0
N12	20.0
N16	19.0
N21	18.0
N14	5.0
N08	30.0
N22	7.0
<b>Total Habitat Cover</b>	<b>100</b>

### Other Site Characteristics

Il più lungo e importante rilievo gessoso in Italia con imponenti pareti rocciose, doline e grotte. Le peculiari condizioni geomorfologiche del sito determina una elevata diversità ambientale e la presenza di numerose specie rare.

### 4.2 Quality and importance

Specie vegetali CORINE appendice K: Typha minima. Specie vegetali RARISSIME: Cheilanthes persica. Specie vegetali RARE: Typha minima, Helianthemum jonium. Specie animali: Coronella girondica, specie presente con distribuzione altamente frammentata lungo la fascia medio-montana e collinare. Specializzata ad habitat xerici. Ricchezza di specie faunistiche mediterranee. Le rupi gessose costituiscono un sito ideale per Bubo bubo ed altri rapaci rupicoli. Colonie di diverse specie di Chiroptera legate ad habitat di grotta. Elevata ricchezza ittica dei torrenti.

## 5. SITE PROTECTION STATUS (optional)

[Back to top](#)

### 5.1 Designation types at national and regional level:

Code	Cover [%]	Code	Cover [%]	Code	Cover [%]
IT00	4.0	IT04	96.0		

### 5.2 Relation of the described site with other sites:

designated at national or regional level:

Type code	Site name	Type	Cover [%]
IT04	Parco Regionale Vena del Gesso Romagnola	*	96.0

## 6. SITE MANAGEMENT

[Back to top](#)

### 6.1 Body(ies) responsible for the site management:

Organisation:	ENTE GESTORE: Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Romagna
Address:	recapiti ed email consultabili sul web: <a href="http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/enti">http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/enti</a>
Email:	-

### 6.2 Management Plan(s):

An actual management plan does exist:

<input checked="" type="checkbox"/> Yes
<input type="checkbox"/> No, but in preparation
<input type="checkbox"/> No

### 6.3 Conservation measures (optional)

Piani di Gestione e Misure Specifiche di Conservazione sono consultabili sul web:  
<http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/msc-pg>

## 7. MAP OF THE SITES

[Back to top](#)

INSPIRE ID:

Map delivered as PDF in electronic format (optional)

Yes  No

Reference(s) to the original map used for the digitalisation of the electronic boundaries (optional).

239SO 238SE 1:25.000 UTM



# NATURA 2000 - STANDARD DATA FORM

For Special Protection Areas (SPA),  
Proposed Sites for Community Importance (pSCI),  
Sites of Community Importance (SCI) and  
for Special Areas of Conservation (SAC)

SITE IT4070022  
SITENAME Bacini di Russi e Fiume Lamone

## TABLE OF CONTENTS

- [1. SITE IDENTIFICATION](#)
- [2. SITE LOCATION](#)
- [3. ECOLOGICAL INFORMATION](#)
- [4. SITE DESCRIPTION](#)
- [5. SITE PROTECTION STATUS](#)
- [6. SITE MANAGEMENT](#)
- [7. MAP OF THE SITE](#)

## 1. SITE IDENTIFICATION

<b>1.1 Type</b> C	<b>1.2 Site code</b> IT4070022	<a href="#">Back to top</a>
----------------------	-----------------------------------	-----------------------------

### 1.3 Site name

Bacini di Russi e Fiume Lamone

<b>1.4 First Compilation date</b> 2003-08	<b>1.5 Update date</b> 2017-01
--	-----------------------------------

### 1.6 Respondent:

**Name/Organisation:** Regione Emilia-Romagna - Direzione Generale Ambiente, Difesa del Suolo e della Costa - Servizio Parchi e Risorse forestali  
**Address:** Viale della Fiera, 8 - 40127 Bologna  
**Email:** segrprn@regione.emilia-romagna.it

### 1.7 Site indication and designation / classification dates

<b>Date site classified as SPA:</b>	2004-02
<b>National legal reference of SPA designation</b>	Deliberazione della Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 1816 del 22 settembre 2003
<b>Date site proposed as SCI:</b>	2006-07
<b>Date site confirmed as SCI:</b>	No data
<b>Date site designated as SAC:</b>	No data

National legal reference of SAC designation:

No data

## 2. SITE LOCATION

### 2.1 Site-centre location [decimal degrees]:

[Back to top](#)

Longitude

12.011353

Latitude

44.386081

### 2.2 Area [ha]:

132.0

### 2.3 Marine area [%]

0.0

### 2.4 Sitelength [km]:

0.0

### 2.5 Administrative region code and name

NUTS level 2 code

Region Name

ITD5

Emilia-Romagna

### 2.6 Biogeographical Region(s)

Continental (100.0  
%)

## 3. ECOLOGICAL INFORMATION

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	A B C D	A B C		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
3130			1.0		P	B	C	B	B
3140			0.02		G	B	C	B	B
3150			1.59		G	B	C	B	B
3260			0.45		G	B	C	B	B
3270			1.0		P	C	C	C	C
6210	X		5.18		G	C	C	B	B



6430			0.04		G	B		C	B	B
91E0			0.05		G	B		C	B	C
92A0			12.16		G	C		C	B	B

- **PF:** for the habitat types that can have a non-priority as well as a priority form (6210, 7130, 9430) enter "X" in the column PF to indicate the priority form.
- **NP:** in case that a habitat type no longer exists in the site enter: x (optional)
- **Cover:** decimal values can be entered
- **Caves:** for habitat types 8310, 8330 (caves) enter the number of caves if estimated surface is not available.
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation)

### 3.2 Species referred to in Article 4 of Directive 2009/147/EC and listed in Annex II of Directive 92/43/EEC and site evaluation for them

Species			Population in the site							Site assessment				
G	Code	Scientific Name	S	NP	T	Size		Unit	Cat.	D.qual.	A B C D	A B C		
						Min	Max				Pop.	Con.	Iso.	Glo.
B	A298	<a href="#">Acrocephalus arundinaceus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A298	<a href="#">Acrocephalus arundinaceus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A295	<a href="#">Acrocephalus schoenobaenus</a>			c				P	DD	D			
B	A297	<a href="#">Acrocephalus scirpaceus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A297	<a href="#">Acrocephalus scirpaceus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A168	<a href="#">Actitis hypoleucos</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			c				R	DD	C	B	C	C
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			w				R	DD	C	B	C	C
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			r				R	DD	C	B	C	C
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			p				R	DD	C	B	C	C
B	A056	<a href="#">Anas clypeata</a>			c				P	DD	C	C	C	C
B	A053	<a href="#">Anas platyrhynchos</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A053	<a href="#">Anas platyrhynchos</a>			w				P	DD	C	B	C	C
B	A053	<a href="#">Anas platyrhynchos</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A053	<a href="#">Anas platyrhynchos</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A055	<a href="#">Anas querquedula</a>			c				P	DD	C	B	C	B

B	A226	<a href="#">Apus apus</a>			c				P	DD	D			
B	A028	<a href="#">Ardea cinerea</a>			p				P	DD	C	A	C	C
B	A028	<a href="#">Ardea cinerea</a>			w				P	DD	C	A	C	C
B	A028	<a href="#">Ardea cinerea</a>			r				P	DD	C	A	C	C
B	A028	<a href="#">Ardea cinerea</a>			c				P	DD	C	A	C	C
B	A029	<a href="#">Ardea purpurea</a>			c				R	DD	D			
B	A024	<a href="#">Ardeola ralloides</a>			c				R	DD	D			
B	A059	<a href="#">Aythya ferina</a>			c				P	DD	C	C	C	C
B	A061	<a href="#">Aythya fuligula</a>			c				P	DD	C	C	C	C
B	A149	<a href="#">Calidris alpina</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A145	<a href="#">Calidris minuta</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A197	<a href="#">Chlidonias niger</a>			c				V	DD	D			
B	A081	<a href="#">Circus aeruginosus</a>			c				R	DD	C	B	C	C
B	A081	<a href="#">Circus aeruginosus</a>			w				R	DD	C	B	C	C
F	5304	<a href="#">Cobitis bilineata</a>			p				V	DD	C	C	C	C
B	A212	<a href="#">Cuculus canorus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A212	<a href="#">Cuculus canorus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A253	<a href="#">Delichon urbica</a>			c				P	DD	D			
B	A027	<a href="#">Egretta alba</a>			w				V	DD	C	B	B	C
B	A027	<a href="#">Egretta alba</a>			c				V	DD	C	B	B	C
B	A026	<a href="#">Egretta garzetta</a>			c				R	DD	D			
R	1220	<a href="#">Emys orbicularis</a>			p				C	DD	C	B	C	B
B	A099	<a href="#">Falco subbuteo</a>			c				P	DD	D			
B	A125	<a href="#">Fulica atra</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A125	<a href="#">Fulica atra</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A125	<a href="#">Fulica atra</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A125	<a href="#">Fulica atra</a>			w				P	DD	C	B	C	C
B	A153	<a href="#">Gallinago gallinago</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A123	<a href="#">Gallinula chloropus</a>			w				P	DD	C	B	C	C
B	A123	<a href="#">Gallinula chloropus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A123	<a href="#">Gallinula chloropus</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A123	<a href="#">Gallinula chloropus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A131	<a href="#">Himantopus himantopus</a>			c				C	DD	C	B	C	C



B	A004	<a href="#">ruficollis</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A004	<a href="#">Tachybaptus ruficollis</a>			w				P	DD	C	B	C	C
B	A004	<a href="#">Tachybaptus ruficollis</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A004	<a href="#">Tachybaptus ruficollis</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A161	<a href="#">Tringa erythropus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A166	<a href="#">Tringa glareola</a>			c				R	DD	D			
B	A164	<a href="#">Tringa nebularia</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A165	<a href="#">Tringa ochropus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A162	<a href="#">Tringa totanus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
A	1167	<a href="#">Triturus carnifex</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A232	<a href="#">Upupa epops</a>			r				P	DD	C	A	C	C
B	A232	<a href="#">Upupa epops</a>			c				P	DD	C	A	C	C
B	A142	<a href="#">Vanellus vanellus</a>			c				P	DD	C	B	C	C

- **Group:** A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, I = Invertebrates, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles
- **S:** in case that the data on species are sensitive and therefore have to be blocked for any public access enter: yes
- **NP:** in case that a species is no longer present in the site enter: x (optional)
- **Type:** p = permanent, r = reproducing, c = concentration, w = wintering (for plant and non-migratory species use permanent)
- **Unit:** i = individuals, p = pairs or other units according to the Standard list of population units and codes in accordance with Article 12 and 17 reporting (see [reference portal](#))
- **Abundance categories (Cat.):** C = common, R = rare, V = very rare, P = present - to fill if data are deficient (DD) or in addition to population size information
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation); VP = 'Very poor' (use this category only, if not even a rough estimation of the population size can be made, in this case the fields for population size can remain empty, but the field "Abundance categories" has to be filled in)

### 3.3 Other important species of flora and fauna (optional)

Species					Population in the site				Motivation					
Group	CODE	Scientific Name	S	NP	Size		Unit	Cat.	Species Annex		Other categories			
					Min	Max		C R V P	IV	V	A	B	C	D
A	1201	<a href="#">Bufo viridis</a>						P	X					
R	1284	<a href="#">Coluber viridiflavus</a>						P	X					
P		<a href="#">Hottonia palustris</a>						P			X			
A	5358	<a href="#">Hyla intermedia</a>						P	X					
R	5179	<a href="#">Lacerta bilineata</a>						P	X					

P		<a href="#">Leucojum aestivum</a>						P						X
P		<a href="#">Orchis laxiflora</a>						P						X

- **Group:** A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, Fu = Fungi, I = Invertebrates, L = Lichens, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles
- **CODE:** for Birds, Annex IV and V species the code as provided in the reference portal should be used in addition to the scientific name
- **S:** in case that the data on species are sensitive and therefore have to be blocked for any public access enter: yes
- **NP:** in case that a species is no longer present in the site enter: x (optional)
- **Unit:** i = individuals, p = pairs or other units according to the standard list of population units and codes in accordance with Article 12 and 17 reporting, (see [reference portal](#))
- **Cat.:** Abundance categories: C = common, R = rare, V = very rare, P = present
- **Motivation categories:** **IV, V:** Annex Species (Habitats Directive), **A:** National Red List data; **B:** Endemics; **C:** International Conventions; **D:** other reasons

## 4. SITE DESCRIPTION

### 4.1 General site character

[Back to top](#)

Habitat class	% Cover
N15	20.0
N16	20.0
N06	40.0
N23	10.0
N10	10.0
<b>Total Habitat Cover</b>	<b>100</b>

### Other Site Characteristics

Il sito è costituito dal tratto del fiume Lamone di Russi e Bagnacavallo, da Boncellino (limite comunale di Faenza) a Traversara (limite comunale di Ravenna), nel suo tratto centrale attiguo ai bacini dello zuccherificio di Russi e all'Area di Riequilibrio Ecologico "Villa Romana di Russi" che comprende un sito archeologico e un'area umida da ex cave di argilla in rapida e guidata rinaturalizzazione. L'habitat 6210 è da considerarsi prioritario.

### 4.2 Quality and importance

Specie vegetali RARE e MINACCIATE: Leucojum aestivum. Numerose e in crescita sono le presenze ornitiche.

## 5. SITE PROTECTION STATUS (optional)

### 5.1 Designation types at national and regional level:

[Back to top](#)

Code	Cover [%]	Code	Cover [%]	Code	Cover [%]
IT00	88.0	IT30	12.0		

### 5.2 Relation of the described site with other sites:

designated at national or regional level:

Type code	Site name	Type	Cover [%]
IT30	Area di riequilibrio ecologico Villa Romana di Russi	+	12.0

## 6. SITE MANAGEMENT

### 6.1 Body(ies) responsible for the site management:

[Back to top](#)

Organisation:	ENTI GESTORI: Comune di Russi - Regione Emilia-Romagna
Address:	recapiti ed email consultabili sul web: http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/enti
Email:	-

### 6.2 Management Plan(s):

An actual management plan does exist:

<input checked="" type="checkbox"/> Yes
<input type="checkbox"/> No, but in preparation
<input type="checkbox"/> No

### 6.3 Conservation measures (optional)

Piani di Gestione e Misure Specifiche di Conservazione sono consultabili sul web: http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/msc-pg
--

## 7. MAP OF THE SITES

[Back to top](#)

INSPIRE ID:

Map delivered as PDF in electronic format (optional)

Yes  No

Reference(s) to the original map used for the digitalisation of the electronic boundaries (optional).

240NO 239NE 223SO 1:25.000 UTM
--------------------------------



# NATURA 2000 - STANDARD DATA FORM

For Special Protection Areas (SPA),  
Proposed Sites for Community Importance (pSCI),  
Sites of Community Importance (SCI) and  
for Special Areas of Conservation (SAC)

SITE IT4070025  
SITENAME Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino

## TABLE OF CONTENTS

- [1. SITE IDENTIFICATION](#)
- [2. SITE LOCATION](#)
- [3. ECOLOGICAL INFORMATION](#)
- [4. SITE DESCRIPTION](#)
- [5. SITE PROTECTION STATUS](#)
- [6. SITE MANAGEMENT](#)
- [7. MAP OF THE SITE](#)

## 1. SITE IDENTIFICATION

<b>1.1 Type</b> B	<b>1.2 Site code</b> IT4070025	<a href="#">Back to top</a>
----------------------	-----------------------------------	-----------------------------

### 1.3 Site name

Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino

<b>1.4 First Compilation date</b> 2009-09	<b>1.5 Update date</b> 2017-01
--	-----------------------------------

### 1.6 Respondent:

**Name/Organisation:** Regione Emilia-Romagna - Direzione Generale Ambiente, Difesa del Suolo e della Costa - Servizio Parchi e Risorse forestali  
**Address:** Viale della Fiera, 8 - 40127 Bologna  
**Email:** segrprn@regione.emilia-romagna.it

<b>Date site proposed as SCI:</b>	2009-09
<b>Date site confirmed as SCI:</b>	No data
<b>Date site designated as SAC:</b>	No data
<b>National legal reference of SAC designation:</b>	No data

## 2. SITE LOCATION

[Back to top](#)



## 2.1 Site-centre location [decimal degrees]:

### Longitude

11.771101

### Latitude

44.241296

## 2.2 Area [ha]:

1098.0

## 2.3 Marine area [%]

0.0

## 2.4 Sitelength [km]:

0.0

## 2.5 Administrative region code and name

### NUTS level 2 code

### Region Name

ITD5

Emilia-Romagna

## 2.6 Biogeographical Region(s)

Continental (100.0  
%)

## 3. ECOLOGICAL INFORMATION

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	A B C D	A B C		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
3150			3.43		G	B	C	C	C
5130			7.86		G	C	C	B	B
6210	X		149.12		G	B	C	B	B
6220			138.37		G	A	C	A	A
92A0			0.2		G	C	C	C	C

- **PF:** for the habitat types that can have a non-priority as well as a priority form (6210, 7130, 9430) enter "X" in the column PF to indicate the priority form.
- **NP:** in case that a habitat type no longer exists in the site enter: x (optional)
- **Cover:** decimal values can be entered
- **Caves:** for habitat types 8310, 8330 (caves) enter the number of caves if estimated surface is not available.
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation)

**3.2 Species referred to in Article 4 of Directive 2009/147/EC and listed in Annex II of Directive 92/43/EEC and site evaluation for them**

Species					Population in the site						Site assessment			
G	Code	Scientific Name	S	NP	T	Size		Unit	Cat.	D.qual.	A B C D	A B C		
						Min	Max				Pop.	Con.	Iso.	Glo.
B	A255	<a href="#">Anthus campestris</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A255	<a href="#">Anthus campestris</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A256	<a href="#">Anthus trivialis</a>			c				P	DD	D			
B	A224	<a href="#">Caprimulgus europaeus</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A224	<a href="#">Caprimulgus europaeus</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A084	<a href="#">Circus pygargus</a>			c				P	DD	B	B	C	A
B	A084	<a href="#">Circus pygargus</a>			r	4	5	p		G	B	B	C	A
B	A113	<a href="#">Coturnix coturnix</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A113	<a href="#">Coturnix coturnix</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A253	<a href="#">Delichon urbica</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A253	<a href="#">Delichon urbica</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A379	<a href="#">Emberiza hortulana</a>			r				C	DD	C	B	C	B
B	A379	<a href="#">Emberiza hortulana</a>			c				P	DD	C	B	C	B
R	1220	<a href="#">Emys orbicularis</a>			p				P	DD	C	B	C	C
I	6199	<a href="#">Euplagia quadripunctaria</a>			p				P	DD	C	A	C	C
B	A300	<a href="#">Hippolais polyglotta</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A300	<a href="#">Hippolais polyglotta</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A251	<a href="#">Hirundo rustica</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A251	<a href="#">Hirundo rustica</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A338	<a href="#">Lanius collurio</a>			r				R	DD	C	B	C	C
B	A338	<a href="#">Lanius collurio</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A341	<a href="#">Lanius senator</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A341	<a href="#">Lanius senator</a>			c				P	DD	C	B	C	B
I	1083	<a href="#">Lucanus cervus</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A246	<a href="#">Lullula arborea</a>			r				P	DD	C	B	C	B



P		<a href="#">conopsea</a>						P					X	
A	5358	<a href="#">Hyla intermedia</a>						P	X					
M	1344	<a href="#">Hystrix cristata</a>						P	X					
R	5179	<a href="#">Lacerta bilineata</a>						P	X					
M	1358	<a href="#">Mustela putorius</a>						P		X				
M	1314	<a href="#">Myotis daubentonii</a>						P	X					
P		<a href="#">Ophrys apifera</a>						P					X	
P		<a href="#">Orchis coriophora</a>						P					X	
I		<a href="#">Poecilus pantanellii</a>						P						X
I		<a href="#">Stomis bucciarellii</a>						P						X

- **Group:** A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, Fu = Fungi, I = Invertebrates, L = Lichens, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles
- **CODE:** for Birds, Annex IV and V species the code as provided in the reference portal should be used in addition to the scientific name
- **S:** in case that the data on species are sensitive and therefore have to be blocked for any public access enter: yes
- **NP:** in case that a species is no longer present in the site enter: x (optional)
- **Unit:** i = individuals, p = pairs or other units according to the standard list of population units and codes in accordance with Article 12 and 17 reporting, (see [reference portal](#))
- **Cat.:** Abundance categories: C = common, R = rare, V = very rare, P = present
- **Motivation categories:** **IV, V:** Annex Species (Habitats Directive), **A:** National Red List data; **B:** Endemics; **C:** International Conventions; **D:** other reasons

## 4. SITE DESCRIPTION

[Back to top](#)

### 4.1 General site character

Habitat class	% Cover
N14	20.0
N10	5.0
N06	3.0
N08	10.0
N16	2.0
N12	30.0
N09	30.0
<b>Total Habitat Cover</b>	<b>100</b>

### Other Site Characteristics

Si tratta della porzione ravennate, quindi faentina per collocazione collinare, dei calanchi più tipici della formazione delle Argille azzurre plioceniche, caratterizzati da brulle forme erosive estremamente plastiche dopo le piogge e all'opposto irrigidite e riarse nei periodi secchi. Queste problematiche condizioni limitano le forme vegetative a praterie discontinue caratterizzate da specie annuali su forti pendenze e orli (parte alta del

calanco) e da specie perenni nelle parti basse a minor pendenza. La collocazione immediatamente a valle del boscoso versante settentrionale dei Gessi determina interessanti e caratteristiche forme di contrasto.

## 4.2 Quality and importance

Adattamenti di tipo alofitico, presenze endemiche, forte caratterizzazione del paesaggio e lenta evoluzione delle cenosi, mantenute allo stadio pionieristico in situazione di rifugio per flora e fauna sostanzialmente specializzate, si combinano con interessanti variazioni dovute alla diffusione di specchi d'acqua (il substrato è assolutamente impermeabile), cappellacci sabbiosi d'origine quaternaria in grado di ospitare isole forestali di querceto xerofilo e caratteristici, tenaci arbusteti di ginestra odorosa là dove si attenua la precarietà delle condizioni edafiche. I calanchi sono di fondamentale importanza per la nidificazione di *Circus pygargus* ( e per altre specie legate a questi ambienti: *Caprimulgus europaeus*, *Lullula arborea*, *Anthus campestris*, *Lanius senator*)

## 5. SITE PROTECTION STATUS (optional)

[Back to top](#)

### 5.1 Designation types at national and regional level:

Code	Cover [%]	Code	Cover [%]	Code	Cover [%]
IT00	30.0	IT13	70.0		

## 6. SITE MANAGEMENT

[Back to top](#)

### 6.1 Body(ies) responsible for the site management:

Organisation:	ENTE GESTORE: Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Romagna
Address:	recapiti ed email consultabili sul web: <a href="http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/enti">http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/enti</a>
Email:	-

### 6.2 Management Plan(s):

An actual management plan does exist:

<input type="checkbox"/>	Yes
<input type="checkbox"/>	No, but in preparation
<input checked="" type="checkbox"/>	No

### 6.3 Conservation measures (optional)

sono vigenti le Misure Specifiche di Conservazione e sono consultabili sul web:  
<http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/msc-pg>

## 7. MAP OF THE SITES

[Back to top](#)

INSPIRE ID:

Map delivered as PDF in electronic format (optional)

Yes  No

Reference(s) to the original map used for the digitalisation of the electronic boundaries (optional).

239SO 238SE 1:25.000 UTM



# NATURA 2000 - STANDARD DATA FORM

For Special Protection Areas (SPA),  
Proposed Sites for Community Importance (pSCI),  
Sites of Community Importance (SCI) and  
for Special Areas of Conservation (SAC)

SITE IT4070027

SITENAME Bacino dell'ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio

## TABLE OF CONTENTS

- [1. SITE IDENTIFICATION](#)
- [2. SITE LOCATION](#)
- [3. ECOLOGICAL INFORMATION](#)
- [4. SITE DESCRIPTION](#)
- [5. SITE PROTECTION STATUS](#)
- [6. SITE MANAGEMENT](#)
- [7. MAP OF THE SITE](#)

## 1. SITE IDENTIFICATION

<b>1.1 Type</b> C	<b>1.2 Site code</b> IT4070027	<a href="#">Back to top</a>
----------------------	-----------------------------------	-----------------------------

### 1.3 Site name

Bacino dell'ex-fornace di Cotignola e Fiume Senio

<b>1.4 First Compilation date</b> 2012-10	<b>1.5 Update date</b> 2017-01
--	-----------------------------------

### 1.6 Respondent:

**Name/Organisation:** Regione Emilia-Romagna - Direzione Generale Ambiente, Difesa del Suolo e della Costa - Servizio Parchi e Risorse forestali  
**Address:** Viale della Fiera, 8 - 40127 Bologna  
**Email:** segrprn@regione.emilia-romagna.it

### 1.7 Site indication and designation / classification dates

<b>Date site classified as SPA:</b>	2012-10
<b>National legal reference of SPA designation</b>	Deliberazione della Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna n. 893 del 2 luglio 2012
<b>Date site proposed as SCI:</b>	2012-10
<b>Date site confirmed as SCI:</b>	No data
<b>Date site designated as SAC:</b>	No data



National legal reference of SAC designation:

No data

## 2. SITE LOCATION

### 2.1 Site-centre location [decimal degrees]:

[Back to top](#)

Longitude

11.916111

Latitude

44.375022

### 2.2 Area [ha]:

20.0

### 2.3 Marine area [%]

0.0

### 2.4 Sitelength [km]:

0.0

### 2.5 Administrative region code and name

NUTS level 2 code

Region Name

ITD5

Emilia-Romagna






### 2.6 Biogeographical Region(s)

Continental (100.0  
%)

## 3. ECOLOGICAL INFORMATION

### 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	A B C D	A B C		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
3150 			0.19		G	C	C	C	C
3270 			0.01		G	C	C	B	C
6210 	X		0.25		G	B	C	B	C
6430 			1.42		G	C	C	B	C
92A0 			0.68		G	B	C	B	B

- **PF:** for the habitat types that can have a non-priority as well as a priority form (6210, 7130, 9430) enter

"X" in the column PF to indicate the priority form.

- **NP:** in case that a habitat type no longer exists in the site enter: x (optional)
- **Cover:** decimal values can be entered
- **Caves:** for habitat types 8310, 8330 (caves) enter the number of caves if estimated surface is not available.
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation)

### 3.2 Species referred to in Article 4 of Directive 2009/147/EC and listed in Annex II of Directive 92/43/EEC and site evaluation for them

Species					Population in the site						Site assessment			
G	Code	Scientific Name	S	NP	T	Size		Unit	Cat.	D.qual.	A B C D	A B C		
						Min	Max				Pop.	Con.	Iso.	Glo.
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			w				P	DD	C	B	C	C
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A053	<a href="#">Anas platyrhynchos</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A053	<a href="#">Anas platyrhynchos</a>			w				P	DD	C	B	C	C
B	A053	<a href="#">Anas platyrhynchos</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A226	<a href="#">Apus apus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A226	<a href="#">Apus apus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A028	<a href="#">Ardea cinerea</a>			w				P	DD	C	B	C	C
B	A028	<a href="#">Ardea cinerea</a>			c				P	DD	C	B	C	C
F	1138	<a href="#">Barbus meridionalis</a>			p				P	DD	C	B	C	C
F	5304	<a href="#">Cobitis bilineata</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A212	<a href="#">Cuculus canorus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A212	<a href="#">Cuculus canorus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A253	<a href="#">Delichon urbica</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A253	<a href="#">Delichon urbica</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A026	<a href="#">Egretta garzetta</a>			c				P	DD	C	C	C	C
R	1220	<a href="#">Emys orbicularis</a>			p				P	DD	C	B	C	B
B	A269	<a href="#">Erithacus rubecula</a>			w				P	DD	C	B	C	C
B	A269	<a href="#">Erithacus rubecula</a>			c				P	DD	C	B	C	C

B	A125	<a href="#">Fulica atra</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A125	<a href="#">Fulica atra</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A125	<a href="#">Fulica atra</a>			w				P	DD	C	B	C	C
B	A251	<a href="#">Hirundo rustica</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A251	<a href="#">Hirundo rustica</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A338	<a href="#">Lanius collurio</a>			r				P	DD	C	C	C	C
I	1060	<a href="#">Lycaena dispar</a>			p				P	DD	C	B	C	B
B	A023	<a href="#">Nycticorax nycticorax</a>			c				P	DD	C	C	C	C
B	A017	<a href="#">Phalacrocorax carbo</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A017	<a href="#">Phalacrocorax carbo</a>			w				P	DD	C	B	C	C
B	A274	<a href="#">Phoenicurus phoenicurus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A274	<a href="#">Phoenicurus phoenicurus</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A232	<a href="#">Upupa epops</a>			c				P	DD	C	B	C	C
B	A232	<a href="#">Upupa epops</a>			r				P	DD	C	B	C	C

- **Group:** A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, I = Invertebrates, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles
- **S:** in case that the data on species are sensitive and therefore have to be blocked for any public access enter: yes
- **NP:** in case that a species is no longer present in the site enter: x (optional)
- **Type:** p = permanent, r = reproducing, c = concentration, w = wintering (for plant and non-migratory species use permanent)
- **Unit:** i = individuals, p = pairs or other units according to the Standard list of population units and codes in accordance with Article 12 and 17 reporting (see [reference portal](#))
- **Abundance categories (Cat.):** C = common, R = rare, V = very rare, P = present - to fill if data are deficient (DD) or in addition to population size information
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation); VP = 'Very poor' (use this category only, if not even a rough estimation of the population size can be made, in this case the fields for population size can remain empty, but the field "Abundance categories" has to be filled in)

### 3.3 Other important species of flora and fauna (optional)

Species					Population in the site				Motivation						
Group	CODE	Scientific Name	S	NP	Size		Unit	Cat.	Species Annex		Other categories				
					Min	Max		C R V P	IV	V	A	B	C	D	
I		<a href="#">Cicindela campestris campestris</a>						P						X	
I		<a href="#">Coenagrion pulchellum</a>						P						X	
R	1284	<a href="#">Coluber viridiflavus</a>						P	X						



#### 4.4 Ownership (optional)

Type		[%]
Public	National/Federal	0
	State/Province	0
	Local/Municipal	0
	Any Public	100
Joint or Co-Ownership		0
Private		0
Unknown		0
sum		100

### 5. SITE PROTECTION STATUS (optional)

[Back to top](#)

#### 5.1 Designation types at national and regional level:

Code	Cover [%]	Code	Cover [%]	Code	Cover [%]
IT30	100.0				

#### 5.2 Relation of the described site with other sites:

designated at national or regional level:

Type code	Site name	Type	Cover [%]
IT30	Area di riequilibrio ecologico Cotignola	-	100.0

### 6. SITE MANAGEMENT

[Back to top](#)

#### 6.1 Body(ies) responsible for the site management:

Organisation:	ENTE GESTORE: Comune di Cotignola
Address:	recapiti ed email consultabili sul web: <a href="http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/enti">http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/enti</a>
Email:	-

#### 6.2 Management Plan(s):

An actual management plan does exist:

<input type="checkbox"/>	Yes
<input type="checkbox"/>	No, but in preparation
<input checked="" type="checkbox"/>	No

#### 6.3 Conservation measures (optional)

sono vigenti le Misure Specifiche di Conservazione e sono consultabili sul web:  
<http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/msc-pg>

### 7. MAP OF THE SITES

[Back to top](#)

INSPIRE ID:

Map delivered as PDF in electronic format (optional)

Yes  No

Reference(s) to the original map used for the digitalisation of the electronic boundaries (optional).

239NE 1:25.000 UTM



# NATURA 2000 - STANDARD DATA FORM

For Special Protection Areas (SPA),  
Proposed Sites for Community Importance (pSCI),  
Sites of Community Importance (SCI) and  
for Special Areas of Conservation (SAC)

SITE IT4080007  
SITENAME Pietramora, Ceparano, Rio Cozzi

## TABLE OF CONTENTS

- [1. SITE IDENTIFICATION](#)
- [2. SITE LOCATION](#)
- [3. ECOLOGICAL INFORMATION](#)
- [4. SITE DESCRIPTION](#)
- [5. SITE PROTECTION STATUS](#)
- [6. SITE MANAGEMENT](#)
- [7. MAP OF THE SITE](#)

## 1. SITE IDENTIFICATION

<b>1.1 Type</b> B	<b>1.2 Site code</b> IT4080007	<a href="#">Back to top</a>
----------------------	-----------------------------------	-----------------------------

### 1.3 Site name

Pietramora, Ceparano, Rio Cozzi

<b>1.4 First Compilation date</b> 1995-06	<b>1.5 Update date</b> 2017-01
--	-----------------------------------

### 1.6 Respondent:

**Name/Organisation:** Regione Emilia-Romagna - Direzione Generale Ambiente, Difesa del Suolo e della Costa - Servizio Parchi e Risorse forestali  
**Address:** Viale della Fiera, 8 - 40127 Bologna  
**Email:** segrprn@regione.emilia-romagna.it

<b>Date site proposed as SCI:</b>	1995-06
<b>Date site confirmed as SCI:</b>	No data
<b>Date site designated as SAC:</b>	No data
<b>National legal reference of SAC designation:</b>	No data

## 2. SITE LOCATION

[Back to top](#)





		1.4		G	B		C	A	B
9180		3.65		G	A		C	B	B
91AA		55.19		G	B		C	B	B
91L0		50.68		G	B		C	B	B
9260		2.69		G	B		C	B	B
92A0		49.51		G	B		C	B	B
9340		1.06		G	B		C	B	B

- **PF:** for the habitat types that can have a non-priority as well as a priority form (6210, 7130, 9430) enter "X" in the column PF to indicate the priority form.
- **NP:** in case that a habitat type no longer exists in the site enter: x (optional)
- **Cover:** decimal values can be entered
- **Caves:** for habitat types 8310, 8330 (caves) enter the number of caves if estimated surface is not available.
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation)

### 3.2 Species referred to in Article 4 of Directive 2009/147/EC and listed in Annex II of Directive 92/43/EEC and site evaluation for them

Species			Population in the site							Site assessment				
G	Code	Scientific Name	S	NP	T	Size		Unit	Cat.	D.qual.	A B C D		A B C	
						Min	Max				Pop.	Con.	Iso.	Gl
B	A255	<a href="#">Anthus campestris</a>			r				R	DD	C	B	C	C
B	A226	<a href="#">Apus apus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A091	<a href="#">Aquila chrysaetos</a>			w				V	DD	C	B	C	C
B	A222	<a href="#">Asio flammeus</a>			c				V	DD	D			
B	A215	<a href="#">Bubo bubo</a>			p	1	1	males		G	C	B	C	C
M	1352	<a href="#">Canis lupus</a>			p				P	DD	C	B	C	B
B	A224	<a href="#">Caprimulgus europaeus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
I	1088	<a href="#">Cerambyx cerdo</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A082	<a href="#">Circus cyaneus</a>			w				R	DD	C	B	C	C
B	A084	<a href="#">Circus pygargus</a>			r				P	DD	B	B	C	B
B	A113	<a href="#">Coturnix coturnix</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A212	<a href="#">Cuculus canorus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A253	<a href="#">Delichon urbica</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A379	<a href="#">Emberiza hortulana</a>			r				C	DD	B	B	C	B

I	6199	<a href="#">Euplagia quadripunctaria</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A098	<a href="#">Falco columbarius</a>			w				V	DD	C	B	C	C
B	A103	<a href="#">Falco peregrinus</a>			c				P	DD	C	B	C	B
B	A103	<a href="#">Falco peregrinus</a>			w				P	DD	C	B	C	B
B	A103	<a href="#">Falco peregrinus</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A103	<a href="#">Falco peregrinus</a>			p				P	DD	C	B	C	B
P	4104	<a href="#">Himantoglossum adriaticum</a>			p				P	DD	C	B	C	B
B	A300	<a href="#">Hippolais polyglotta</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A251	<a href="#">Hirundo rustica</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A233	<a href="#">Jynx torquilla</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A338	<a href="#">Lanius collurio</a>			r				R	DD	C	B	C	C
B	A341	<a href="#">Lanius senator</a>			r				P	DD	C	B	C	B
I	1083	<a href="#">Lucanus cervus</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A271	<a href="#">Luscinia megarhynchos</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A230	<a href="#">Merops apiaster</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A073	<a href="#">Milvus migrans</a>			c				R	DD	D			
M	1310	<a href="#">Miniopterus schreibersii</a>			p				P	DD	C	B	C	B
B	A281	<a href="#">Monticola solitarius</a>			r				P	DD	C	B	B	B
B	A260	<a href="#">Motacilla flava</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A319	<a href="#">Muscicapa striata</a>			r				P	DD	C	B	C	C
M	1307	<a href="#">Myotis blythii</a>			p				P	DD	C	B	C	B
M	1321	<a href="#">Myotis emarginatus</a>			p				P	DD	C	B	C	B
M	1324	<a href="#">Myotis myotis</a>			p				P	DD	C	B	C	B
B	A337	<a href="#">Oriolus oriolus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A072	<a href="#">Pernis apivorus</a>			c				R	DD	D			
B	A274	<a href="#">Phoenicurus phoenicurus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
M	1305	<a href="#">Rhinolophus euryale</a>			p				P	DD	C	B	C	B
M	1304	<a href="#">Rhinolophus ferrumequinum</a>			p				P	DD	C	B	C	B
M	1303	<a href="#">Rhinolophus hipposideros</a>			p				P	DD	C	B	C	B
B	A249	<a href="#">Riparia riparia</a>			r				P	DD	C	B	C	B
B	A210	<a href="#">Streptopelia turtur</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A304	<a href="#">Sylvia cantillans</a>			r				P	DD	C	B	C	C

B	A309	<a href="#">Sylvia communis</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A306	<a href="#">Sylvia hortensis</a>			r				P	DD	C	B	C	B
A	1167	<a href="#">Triturus carnifex</a>			p				P	DD	C	B	C	B
B	A232	<a href="#">Upupa epops</a>			r				P	DD	C	B	C	C

- **Group:** A = Amphibians, B = Birds, F = Fish, I = Invertebrates, M = Mammals, P = Plants, R = Reptiles
- **S:** in case that the data on species are sensitive and therefore have to be blocked for any public access enter: yes
- **NP:** in case that a species is no longer present in the site enter: x (optional)
- **Type:** p = permanent, r = reproducing, c = concentration, w = wintering (for plant and non-migratory species use permanent)
- **Unit:** i = individuals, p = pairs or other units according to the Standard list of population units and codes in accordance with Article 12 and 17 reporting (see [reference portal](#))
- **Abundance categories (Cat.):** C = common, R = rare, V = very rare, P = present - to fill if data are deficient (DD) or in addition to population size information
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation); VP = 'Very poor' (use this category only, if not even a rough estimation of the population size can be made, in this case the fields for population size can remain empty, but the field "Abundance categories" has to be filled in)

### 3.3 Other important species of flora and fauna (optional)

Species			Population in the site					Motivation						
Group	CODE	Scientific Name	S	NP	Size		Unit	Cat.	Species Annex		Other categories			
					Min	Max		C R V P	IV	V	A	B	C	D
P		<a href="#">Anacamptis pyramidalis</a>						P					X	
P		<a href="#">Cistus incanus</a>						C						X
R	1281	<a href="#">Elaphe longissima</a>						P	X					
M	2615	<a href="#">Eliomys quercinus</a>						P			X			
P		<a href="#">Epipactis helleborine</a>						P					X	
P		<a href="#">Epipactis microphylla</a>						P					X	
P		<a href="#">Epipactis muelleri</a>						P						X
M	1327	<a href="#">Eptesicus serotinus</a>						P	X					
P		<a href="#">Erica arborea</a>						C						X
P		<a href="#">Erica scoparia</a>						P						X
P	1866	<a href="#">Galanthus nivalis</a>						P		X				
A	5358	<a href="#">Hyla intermedia</a>						P	X					
M	5365	<a href="#">Hypsugo savii</a>						P	X					
M	1344	<a href="#">Hystrix cristata</a>						P	X					



N09	15.0
N10	14.0
N16	15.0
N23	1.0
N12	18.0
N07	1.0
N08	15.0
<b>Total Habitat Cover</b>	<b>100</b>

### Other Site Characteristics

Il sito comprende l'emergenza rocciosa calcarea dello "spungone", divisa in due tronconi dal Rio Albonello, e prosegue verso est nella zona di calanchi nei pressi di Castrocaro attraversati dal torrente Samoggia. Include l'abitato rinascimentale di Terra del Sole.

### 4.2 Quality and importance

Importante sito per alcune specie di Chiroptera presenti nel castello e nei bastioni di Terra del Sole, oltre che nelle molte cavità dello "spungone". Elevata densità di *Emberiza hortulana* e presenza delle specie ornitiche tipiche dell'ambiente calanchivo (*Circus pygargus*, *Caprimulgus europaeus*, *Anthus campestris*, *Sylvia hortensis*, *Lanius collurio*).

## 5. SITE PROTECTION STATUS (optional)

### 5.1 Designation types at national and regional level:

[Back to top](#)

Code	Cover [%]	Code	Cover [%]	Code	Cover [%]
IT13	80.0	IT00	20.0		

## 6. SITE MANAGEMENT

### 6.1 Body(ies) responsible for the site management:

[Back to top](#)

Organisation:	ENTI GESTORI: Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Romagna - Regione Emilia-Romagna
Address:	recapiti ed email consultabili sul web: <a href="http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/enti">http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/enti</a>
Email:	-

### 6.2 Management Plan(s):

An actual management plan does exist:

<input checked="" type="checkbox"/>	Yes
<input type="checkbox"/>	No, but in preparation
<input type="checkbox"/>	No

### 6.3 Conservation measures (optional)

Piani di Gestione e Misure Specifiche di Conservazione sono consultabili sul web:  
<http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/msc-pg>

## 7. MAP OF THE SITES

[Back to top](#)

INSPIRE ID:

Map delivered as PDF in electronic format (optional)

Yes  No

Reference(s) to the original map used for the digitalisation of the electronic boundaries (optional).

254NO 254NE 239SO 239SE 1:25.000 UTM





# NATURA 2000 - STANDARD DATA FORM

For Special Protection Areas (SPA),  
Proposed Sites for Community Importance (pSCI),  
Sites of Community Importance (SCI) and  
for Special Areas of Conservation (SAC)

SITE IT4080009

SITENAME Selva di Ladino, Fiume Montone, Terra del Sole

## TABLE OF CONTENTS

- [1. SITE IDENTIFICATION](#)
- [2. SITE LOCATION](#)
- [3. ECOLOGICAL INFORMATION](#)
- [4. SITE DESCRIPTION](#)
- [5. SITE PROTECTION STATUS](#)
- [6. SITE MANAGEMENT](#)
- [7. MAP OF THE SITE](#)

## 1. SITE IDENTIFICATION

<b>1.1 Type</b> B	<b>1.2 Site code</b> IT4080009	<a href="#">Back to top</a>
----------------------	-----------------------------------	-----------------------------

### 1.3 Site name

Selva di Ladino, Fiume Montone, Terra del Sole

<b>1.4 First Compilation date</b> 1995-11	<b>1.5 Update date</b> 2017-01
--	-----------------------------------

### 1.6 Respondent:

**Name/Organisation:** Regione Emilia-Romagna - Direzione Generale Ambiente, Difesa del Suolo e della Costa - Servizio Parchi e Risorse forestali  
**Address:** Viale della Fiera, 8 - 40127 Bologna  
**Email:** segrprn@regione.emilia-romagna.it

<b>Date site proposed as SCI:</b>	1995-12
<b>Date site confirmed as SCI:</b>	No data
<b>Date site designated as SAC:</b>	No data
<b>National legal reference of SAC designation:</b>	No data

## 2. SITE LOCATION

[Back to top](#)

## 2.1 Site-centre location [decimal degrees]:

**Longitude**

11.993611

**Latitude**

44.193611

## 2.2 Area [ha]:

222.0

## 2.3 Marine area [%]

0.0

## 2.4 Sitelength [km]:

0.0

## 2.5 Administrative region code and name

**NUTS level 2 code**

**Region Name**

ITD5

Emilia-Romagna








## 2.6 Biogeographical Region(s)

Continental (100.0  
%)

# 3. ECOLOGICAL INFORMATION

## 3.1 Habitat types present on the site and assessment for them

[Back to top](#)

Annex I Habitat types						Site assessment			
Code	PF	NP	Cover [ha]	Cave [number]	Data quality	A B C D	A B C		
						Representativity	Relative Surface	Conservation	Global
3150 			0.64		G	B	C	B	B
3270 			0.72		G	B	C	B	B
6210 	X		2.63		G	B	C	B	B
91AA 			5.79		G	B	C	B	A
91F0 			1.2		G	B	C	B	B
92A0 			36.79		G	B	C	B	B
9340 			0.29		G	B	C	B	B

- **PF:** for the habitat types that can have a non-priority as well as a priority form (6210, 7130, 9430) enter "X" in the column PF to indicate the priority form.
- **NP:** in case that a habitat type no longer exists in the site enter: x (optional)

- **Cover:** decimal values can be entered
- **Caves:** for habitat types 8310, 8330 (caves) enter the number of caves if estimated surface is not available.
- **Data quality:** G = 'Good' (e.g. based on surveys); M = 'Moderate' (e.g. based on partial data with some extrapolation); P = 'Poor' (e.g. rough estimation)

### 3.2 Species referred to in Article 4 of Directive 2009/147/EC and listed in Annex II of Directive 92/43/EEC and site evaluation for them

Species					Population in the site					Site assessment				
G	Code	Scientific Name	S	NP	T	Size		Unit	Cat.	D.qual.	A B C D		A B C	
						Min	Max				Pop.	Con.	Iso.	G
B	A296	<a href="#">Acrocephalus palustris</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A297	<a href="#">Acrocephalus scirpaceus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A229	<a href="#">Alcedo atthis</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A226	<a href="#">Apus apus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
F	1138	<a href="#">Barbus meridionalis</a>			p				C	DD	C	B	C	B
F	1137	<a href="#">Barbus plebejus</a>			p				C	DD	C	B	C	B
B	A224	<a href="#">Caprimulgus europaeus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
I	1088	<a href="#">Cerambyx cerdo</a>			p				P	DD	C	B	C	C
F	5304	<a href="#">Cobitis bilineata</a>			p				V	DD	C	C	C	C
B	A113	<a href="#">Coturnix coturnix</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A212	<a href="#">Cuculus canorus</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A253	<a href="#">Delichon urbica</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A379	<a href="#">Emberiza hortulana</a>			r				P	DD	C	B	C	C
I	6199	<a href="#">Euplagia quadripunctaria</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A300	<a href="#">Hippolais polyglotta</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A251	<a href="#">Hirundo rustica</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A233	<a href="#">Jynx torquilla</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A338	<a href="#">Lanius collurio</a>			r				P	DD	C	B	C	C
I	1083	<a href="#">Lucanus cervus</a>			p				P	DD	C	B	C	C
B	A271	<a href="#">Luscinia megarhynchos</a>			r				P	DD	C	B	C	C
M	1310	<a href="#">Miniopterus schreibersii</a>			w				P	DD	C	B	C	B
B	A260	<a href="#">Motacilla flava</a>			r				P	DD	C	B	C	C
B	A319	<a href="#">Muscicapa striata</a>			r				P	DD	C	B	C	C
M	1321	<a href="#">Myotis emarginatus</a>			w				P	DD	C	B	C	B
M	1324	<a href="#">Myotis myotis</a>			w				P	DD	C	B	C	B
B	A337	<a href="#">Oriolus oriolus</a>			r				P	DD	C	B	C	C





N23	8.0
N16	10.0
<b>Total Habitat Cover</b>	<b>100</b>

#### Other Site Characteristics

Lembo residuo di bosco planiziale a Quercus sp. e bosco ripariale del fiume Montone, alternato a prati incolti, seminativi e frutteti. L'habitat 6210 è da considerarsi prioritario.

#### 4.2 Quality and importance

Nidificazione di Sylvia nisoria e Riparia riparia. Abbondanti le popolazioni di Chondrostoma genei, Leuciscus souffia, Barbus plebejus e Barbus meridionalis del fiume Montone.

### 5. SITE PROTECTION STATUS (optional)

[Back to top](#)

#### 5.1 Designation types at national and regional level:

Code	Cover [%]	Code	Cover [%]	Code	Cover [%]
IT00	90.0	IT35	10.0		

### 6. SITE MANAGEMENT

[Back to top](#)

#### 6.1 Body(ies) responsible for the site management:

Organisation:	ENTE GESTORE: Regione Emilia-Romagna
Address:	recapiti ed email consultabili sul web: http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/enti
Email:	-

#### 6.2 Management Plan(s):

An actual management plan does exist:

<input type="checkbox"/>	Yes
<input type="checkbox"/>	No, but in preparation
<input checked="" type="checkbox"/>	No

#### 6.3 Conservation measures (optional)

sono vigenti le Misure Specifiche di Conservazione e sono consultabili sul web:  
http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/parchi-natura2000/rete-natura-2000/msc-pg

### 7. MAP OF THE SITES

[Back to top](#)

INSPIRE ID:

Map delivered as PDF in electronic format (optional)

Yes  No

Reference(s) to the original map used for the digitalisation of the electronic boundaries (optional).

239SE 254NE 255NO 1:25.000 UTM