

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

COMUNE DI FAENZA

Dichiarazione di sintesi



1. PREMESSA

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi del processo di valutazione ambientale strategica del PUMS del Comune di Faenza.

La Dichiarazione di sintesi, ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE, è un documento "in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto, ai sensi dell'articolo 8, del rapporto ambientale redatto ai sensi dell'articolo 5, dei pareri espressi ai sensi dell'articolo 6 e dei risultati delle consultazioni avviate ai sensi dell'articolo 7, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate".

L'articolo 9 della direttiva è integralmente ripreso dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. art. 17 b) che descrive la Dichiarazione di Sintesi come un documento "in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate".

Ai fini di garantire l'integrazione delle considerazioni ambientali nel PUMS, è stato avviato un processo integrato di Programmazione e Valutazione Ambientale Strategica che, fin dalle fasi iniziali, ha permesso di elaborare in modo sinergico il PUMS ed il Rapporto ambientale: tale processo di programmazione congiunta, accompagnato dalla fase di consultazione del piano, ha permesso a tutti gli stakeholders di esprimere il proprio parere anche alla luce delle valutazioni ambientali proposte.

Si specifica anche che il PUMS è stato accompagnato da una partecipazione ampia a partire dall'individuazione degli obiettivi fino alla definizione delle scelte, con il coinvolgimento di cittadini, associazioni, Enti, imprese e gestori anche durante la fase di controdeduzione alle osservazioni dei documenti adottati; di tale percorso partecipativo viene dato riscontro nello specifico allegato - Report della partecipazione nonché al presente documento in forma sintetica nei paragrafi successivi.

La presente dichiarazione illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel PUMS e come si è tenuto conto delle informazioni e delle valutazioni contenute nel Rapporto ambientale, dei pareri espressi e dei risultati delle consultazioni effettuate, per garantire il principio dello sviluppo sostenibile.

2. PROCESSO DI VAS

La Valutazione Ambientale Strategica del PUMS è stata avviata contestualmente con la fase di programmazione, iniziando a interagire sulla base delle prime bozze di stesura del documento di Piano.

A) Fase di consultazione preliminare (di cui all'art. 13 comma 1 del d.lgs.152/2006 e s.m.i.)

L'avvio della procedura di VAS è avvenuto con la predisposizione, da parte dell'Autorità proponente e procedente, nel caso del PUMS il Comune di Faenza -Settore Polizia Municipale, del documento preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del Piano e la sua condivisione con l'Autorità competente, Servizio VISPA. della Regione Emilia-Romagna e gli altri soggetti competenti in materia ambientale. (scoping)

Tale fase ha avuto inizio con nota, acquisita al protocollo della Regione Emilia-Romagna. PG.2018.0040154 del 22 gennaio 2018, il Comune di Faenza ha comunicato l'avvio della fase di consultazione sul rapporto preliminare, ai fini della procedura di VAS, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ai sensi del d.lgs. 152/06, con lettera di convocazione a tutti i soggetti con competenze ambientali, nella quale si invitava ad un primo incontro di consultazione a Faenza per il giorno 9 febbraio 2018 finalizzato all'approfondimento dei contenuti del Rapporto preliminare e alla definizione della portata ed al livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale inerente al PUMS. In tale occasione è stato inoltre attivato un apposito link in cui era possibile scaricare la documentazione relativa.

Con determina n. 5758 del 23/04/2018 il dirigente del Servizio Valutazione impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale ha trasmesso al Comune di Faenza gli esiti della valutazione preliminare con le considerazioni e raccomandazioni, di seguito riportate, per la redazione del rapporto ambientale:

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;

2) il quadro di riferimento, relativo al settore mobilità e trasporto, del PUMS deve costituire aggiornamento del Quadro Conoscitivo per gli altri piani comunali;

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 pagina 13 di 16 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 "peggiorata" quando si stima un incremento, nell'area considerata, delle concentrazioni degli inquinanti valutati, eventualmente anche attraverso modellistica, rispetto:

agli scenari tendenziali, in caso di nuovo piano o programma; per la definizione degli scenari tendenziali è opportuno considerare come scenari di riferimento quelli utilizzati all'interno del PAIR;

agli scenari tendenziali previsti dal piano o programma da variare, tenendo conto inoltre delle modifiche intervenute nel territorio in esame, in caso di variante;

e in mancanza di scenari, ai valori relativi all'ultimo anno disponibile, pubblicati sul sito di ARPA";

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);

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;

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;

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 suggerisce di considerare anche la concentrazione media annua degli stessi inquinanti al fine di ottenere un quadro più esaustivo di valutazione della componente ambientale; pagina 14 di 16;

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;

9) inoltre, si richiama la necessità di provvedere da parte del Comune di Faenza all'approvazione della Mappatura acustica e del conseguente Piano di risanamento acustico comunale, in ottemperanza all'art.7 della Legge quadro sull'inquinamento acustico 447/95;

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;

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;

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/affendenti alla sicurezza e alla riduzione dell'incidentalità, al fine di evitare che nel PUMS venga posta maggiore attenzione sulle prime piuttosto che sulle seconde;

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;

14) dovranno essere individuate le eventuali misure di mitigazione e compensazione per bilanciare eventuali effetti negativi ambientali attesi dall'attuazione del Piano;

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;

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:

- identificazione dei soggetti coinvolti e delle specifiche responsabilità nelle diverse fasi di attività previste per il monitoraggio (acquisizione dei dati, elaborazione degli indicatori, verifica del raggiungimento degli obiettivi, ecc.); indicazioni delle procedure e delle regole attraverso cui gli esiti del monitoraggio saranno funzionali all'eventuale revisione del Piano;
- definizione delle modalità di partecipazione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico, in continuità con il processo partecipativo attivato nella fase di elaborazione dell'aggiornamento del Piano;
- redazione di report di monitoraggio e definizione della relativa periodicità di aggiornamento;
- identificazione delle risorse necessarie per la realizzazione e la gestione delle attività di monitoraggio;

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;

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;

Nel Rapporto ambientale è data evidenza del recepimento delle raccomandazioni contenute nel parere preliminare di VAS regionale assunto con determina n. 5758 del 23/04/2018.

B) Fase di predisposizione della proposta di Piano e Rapporto Ambientale

Il modello che il PUMS propone, integra gli strumenti di pianificazione e programmazione di competenza regionale e degli Enti Locali e si pone sull' arco temporale che arriva al 2030.

Gli obiettivi del Piano sono stati costruiti partendo dalle Linee di Indirizzo, integrando i risultati della fase di confronto e partecipazione con attori pubblici, stakeholder e cittadini chiamati a contribuire alla stesura dei contenuti del Piano, come di seguito specificato:

Metodologia e definizione del percorso di partecipazione

Obiettivo: costruire una visione strategica condivisa

- ✓ Inclusione;

Stakeholder

- ✓ Interesse al tema della mobilità;
- ✓ Protagonisti: soggetti che di norma non incidono in maniera diretta nella pianificazione di misure per il miglioramento dei servizi e dell'accessibilità;

Coinvolgimento attivo

- ✓ Condivisione degli obiettivi;
- ✓ Co-definizione delle priorità sui singoli ambiti tematici per la realizzazione delle possibili misure da attuare;

Scelta degli strumenti

- ✓ Focus group tematici (4);
- ✓ Questionario on-line;
- ✓ Coinvolgimento delle scuole;

I Focus Group: 4 momenti di confronto organizzati nelle giornate del 21 marzo e del 04 aprile (2h ciascuno). Strutturati per aree tematiche. Rivolti agli stakeholder in grado di apportare un contributo significativo alla discussione sullo specifico ambito. Funzionali a raccogliere in maniera destrutturata: criticità rispetto allo stato dell'arte; suggerimenti propositivi per l'identificazione delle future misure da attuare nell'ambito del PUMS.

Il questionario on-line: Finalizzato a estendere la consultazione a tutti gli stakeholder. Strutturato in 4 sezioni coincidenti alle macro-tematiche dei focus group. Volto a

raccogliere il punto di vista sulle tematiche trasversali di comune interesse. Presentazione degli obiettivi; Richiesta del giudizio in termini di: Condivisione, Orizzonte temporale di realizzazione, Possibilità di esplicitare specifici suggerimenti o segnalare criticità.

Il coinvolgimento delle scuole: il 06 giugno 2017, presso l'Auditorium della sede Classica del Liceo Torricelli-Ballardini, attraverso 3 sessioni di 1 ora divise in due parti: ruolo del PUMS nella pianificazione di Faenza, introduzione al processo partecipativo, somministrazione dei quesiti, votazioni e dibattito; hanno partecipato 13 classi, 176 studenti delle classi seconde e quarte dei licei artistico, scientifico, classico, linguistico e delle scienze umane.

Il PUMS è stato elaborato tenendo in considerazione gli esiti della consultazione dei Soggetti con competenza ambientale, dei cittadini, degli stakeholder, accogliendo la maggior parte delle richieste ed in particolare quella di attuare misure orientate all'incremento della pedonalizzazione del centro cittadino e la generale limitazione al traffico privato, indicando nello specifico le aree maggiormente frequentate da utenza

Il Piano si articola in un set di strategie ed azioni, ampiamente condivise, relative ai diversi settori della mobilità:

A) Adeguamento e miglioramento del TPL

- Revisione completa del TPL: aumentare frequenza linee, accorciando i percorsi e incrementando l'intermodalità e gli scambi e ampliare il servizio di navetta elettrica
- Miglioramento delle condizioni strutturali delle fermate: riqualificazione delle fermate del tpl in termini di sicurezza e accessibilità (urbane ed extra-urbane) e installazione di sistemi di infomobilità nelle principali fermate autobus
- 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
- 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

B) Aumento della ciclabilità e pedonalità e delle condizioni di sicurezza ciclabile e pedonale

- Realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclopedonali (fino a circa 87 km, pari a 1,5 m/ab) e mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, con particolare attenzione agli attraversamenti stradali
- Eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta, rimodulando 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
- Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici
 - Identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata
 - Potenziamento dei servizi alla ciclabilità: rinnovo e potenziamento del servizio di bici pubbliche e servizi di deposito/noleggio/riparazione biciclette
 - Estensione delle aree ad elevata fruibilità pedonale: aumento delle aree pedonali e delle ztl, in coerenza con gli obiettivi del Pair e istituzione dell'area 30 in tutto il perimetro urbano residenziale (prevista un'estensione dell'Area della ZTL fino a un valore totale di 0,74 km² e dell'area pedonale fino a circa 0,16 Km² e un'estensione delle aree 30 pari al 40% dell'area cittadina);
 - 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
 - Potenziamento dei controlli degli accessi in ztl e il rispetto delle regole di circolazione e di sosta, mediante utilizzo delle tecnologie disponibili Promozione dei percorsi sicuri casa-scuola/casa-lavoro
 - Promozione di iniziative di comunicazione ed educazione alla mobilità ciclistica e pedonale.

C) Regolamentazione della sosta

- Individuazione di nuovi parcheggi scambiatori serviti da navette elettriche per il collegamento con il centro
- Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili e la tariffazione per disincentivare ulteriormente la sosta delle auto per lunghi periodi
- 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

D) 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)
- Realizzazione di un cross-dock, ovvero una piattaforma logistica di piccole dimensioni per i carichi diretti in centro storico
- Realizzazione del nuovo scalo merci

E) Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema mobilità'

- Miglioramento della consapevolezza dei cittadini, attraverso l'ampliamento dell'offerta di informazioni: 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, applicazioni software/sito web per informazioni in tempo reale 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).
- 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 delle merci
- Accordi di Mobility Manager con maggiori aziende del territorio ed istituzioni (scuole, AUSL)
- Promozione mobilità elettrica e realizzazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno dei parcheggi scambiatori e promozione/incentivazione di punti di ricarica lenta per veicoli elettrici all'interno delle aree di sosta in tutti gli insediamenti (produttivi, di servizio e commerciali)
- Attivazione di un servizio di car sharing

Attraverso il complesso di strategie e azioni del PUMS si prevede una modifica dell'attuale ripartizione modale per cui l'utilizzo dell'auto privata dovrà ridursi dal 64% attuale al 41%, mentre la quota di mobilità attiva (pedonale e ciclistica) dovrà crescere dal 24% al 33% e il Trasporto Pubblico dal 10% al 22%.

Il Rapporto Ambientale è il documento attraverso il quale debbono essere individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o programma può determinare sull'ambiente e sul piano culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale interessato dal piano o programma stesso. Nello specifico, il Rapporto Ambientale ha assunto la seguente struttura:

- **PREMESSA**
- **QUADRO NORMATIVO**
Normativa di riferimento per la valutazione ambientale strategica
- **CONTESTO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO**
Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (SWOT)
- **IL PUMS**
Il processo di VAS: la fase di consultazione preliminare
Obiettivi e politiche-azioni
- **QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO**
Il rapporto con la pianificazione
Gli obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento
- **LA VALUTAZIONE DI COERENZA DEL PIANO**
- **VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO**
Metodologia
Mobilità e trasporti
Qualità dell'aria
Cambiamenti climatici
Inquinamento acustico
Valutazioni qualitative
- **MONITORAGGIO DEL PIANO**
- **STUDIO DI INCIDENZA AMBIENTALE**

C) Fase di consultazione del pubblico del Piano adottato

Il Comune di Faenza, con delibera di Giunta comunale n. 53 del 11/03/2020, ha adottato il "Piano urbano della mobilità sostenibile - (PUMS)", comprensivo del Rapporto ambientale, della Sintesi non tecnica e dello Studio di incidenza, redatti ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2016 n.257, del Titolo II del Decreto Legislativo n.152/2006 e del D.P.R. n.357/1997. La proposta di piano adottata è costituita dai seguenti elaborati:

- Documento di piano
- Allegato 1 - Monitoraggio del piano
- Allegato 2 - Valutazione Ambientale Strategica. Rapporto Ambientale
- Allegato 3 - Valutazione Ambientale Strategica. Sintesi Non Tecnica
- TAVOLA 1. SCENARIO DI RIFERIMENTO. Regolamentazione circolazione
- TAVOLA 2. SCENARIO DI PUMS 2030. Regolamentazione circolazione
- TAVOLA 3. SCENARIO DI RIFERIMENTO. Rete ciclopedonale
- TAVOLA 4. SCENARIO DI PUMS 2030. Rete ciclopedonale

Il Piano, corredato dagli elaborati costitutivi e comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, redatti nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) a cui il PUMS è assoggettato, è stato depositato presso la sede del Comune di Faenza a partire dal 01 aprile 2020, quale data di pubblicazione sul BURERT n. 96 fino al 2 novembre 2020, poiché la scadenza naturale (60 giorni) è stata ritenuta, in accordo tra il Comune di Faenza e l'Autorità competente alla VAS, non adeguata in seguito alla pandemia da coronavirus. Gli elaborati del PUMS, così come adottati, sono stati depositati presso il Comune di Faenza e pubblicati digitalmente all'Albo Pretorio on-line, sul sito istituzionale del Comune di Faenza e della Regione Emilia-Romagna, visionabili fino al giorno 2 novembre 2020.

Il processo di partecipazione inizialmente previsto è stato pesantemente condizionato dalla pandemia tutt'ora in corso; per cui ad una fase preliminare di attivazione di diverse forme di coinvolgimento della cittadinanza è seguita una fase di comunicazione fortemente limitata che, tuttavia, il Comune di Faenza ha cercato di superare concedendo un arco temporale per l'invio di osservazioni molto ampio: dal 1° aprile al 2 novembre.

Sono pervenuti, entro la data del 02/11/2020 (scadenza in seguito alla proroga connessa alla emergenza sanitaria in atto) 16 contributi da 14 da soggetti distinti.

A causa della natura spesso discorsiva e variegata delle osservazioni pervenute, si è deciso di scorporarne i contenuti e suddividere ulteriormente in singole osservazioni che affrontassero una specifica tematica per volta, in modo da poter essere più precisi ed efficaci nell'analisi e nella controdeduzione della stessa. Tale operazione ha portato alla definizione di un totale di 288 osservazioni che prendono in esame tutte le principali tematiche del Piano.

Le tematiche emergenti dalla consultazione risultano essere le seguenti: tutela delle aree scolastiche risulta particolarmente; per la mobilità ciclabile sono pervenute richieste di estensione della rete, contributi per una buona progettazione e proposte di incentivazione all'uso della bicicletta; il trasporto pubblico è un tema che ha suscitato tante riflessioni, in particolare riguardo alla ristrutturazione del servizio ampliandolo verso la zona industriale e le frazioni, modificando gli orari in modo da intercettare gli studenti, tariffe incentivanti per gli studenti -integrazione tariffaria ferro-gomma -analisi costi-benefici del servizio; riguardo alla mobilità motorizzata i contributi evidenziano i

punti critici della città dal punto di vista della viabilità, proponendo soluzioni; altri temi di interesse sono la gestione della sosta e la sicurezza; da molti fronti è emersa come centrale l'importanza di continuare con la partecipazione attraverso tavoli e consultazione delle associazioni e soprattutto con una comunicazione diffusa e mirata, chiedendo un impegno deciso e dedicato all'Amministrazione.

Nel complesso sono state accolte, integralmente o parzialmente, il 74% delle osservazioni pervenute, mentre la restante percentuale è stata classificata come non accolta (6%) o non pertinente (4%) o non di competenza (16%). La formulazione delle controdeduzioni alle osservazioni ha comportato nella maggior parte dei casi necessari chiarimenti e/o approfondimenti sul tema in oggetto, e in alcuni casi la modifica e/o integrazione del testo adottato del Piano.

Sono inoltre pervenuti 3 contributi di soggetti competenti in materia ambientale, che sono stati tenuti in considerazione dal servizio VISPA nella formulazione del parere motivato: ARPAE, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini, Consorzio di bonifica della Romagna, assunte agli atti URF rispettivamente con PG n. 49172/2020, 76571/2020 e 76825/2020.

3. PARERE MOTIVATO E RECEPIMENTO

Con deliberazione di Giunta Regionale Emilia-Romagna n. 1031 del 29/06/2021 l'Autorità competente per la VAS ha trasmesso il Parere motivato di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sul Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e relativo Rapporto Ambientale del Comune di Faenza, con il quale sono state espresse le seguenti raccomandazioni:

- 1) in considerazione della diffidenza verso questa modalità di trasporto, che si è sviluppata in seguito alla pandemia ancora in atto, si ritiene non facilmente raggiungibile gli obiettivi dello Scenario di Piano che, rispetto allo scenario attuale, dovrebbero far conseguire la riduzione della modalità di spostamento auto (da 64% a 41%) a favore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) (da 10% a 22%) e della mobilità bici/piedi (passando da 24% a 33%) si ritiene necessario rivedere la modalità di raggiungimento di tale obiettivo anche attraverso **una complessiva accelerazione ad un orizzonte temporale** molto più ravvicinato (2022) per le misure "soft" del Piano come l'ampliamento della ZTL, il potenziamento della rete ciclabile, il potenziamento della navetta gratuita ecc.;
- 2) considerata l'urgenza di adottare misure per il miglioramento della qualità dell'aria e il contrasto al cambiamento climatico in atto è necessario che il PUMS concorra al raggiungimento degli obiettivi posti dal PAIR, mediante l'adozione degli standard e le direttive previste dal PAIR o altre azioni che, in ogni caso, consentano il raggiungimento degli obiettivi fissati;
- 3) dovranno essere approfondite le valutazioni di tipo quantitativo, anche in relazione al fatto che molte disposizioni attuative verranno definite in futuro; in particolare, considerato che le previsioni del Piano sono già superate dalle disposizioni delle politiche europee che puntano ad obiettivi più ambiziosi come la riduzione delle emissioni del 55% al 2030 e non più del 40%, come fino ad ora previsto, si ritiene necessario verificare la possibilità di implementare il Piano, anche in seguito al suo monitoraggio, al fine di prevedere un target, in termini di riduzione delle emissioni, più in linea con le politiche europee;
- 4) si ritiene indispensabile integrare gli obiettivi ambientali del PAES con quelli del PUMS ed in generale si auspica una forte integrazione tra i due piani da attuare in tempi certi;
- 5) la partecipazione ex-post rimane un elemento essenziale per il successo del PUMS sarà necessario sia la condivisione che l'ascolto dei cittadini per l'elaborazione del Report di monitoraggio sullo stato di realizzazione del PUMS (cadenza biennale) mediante l'organizzazione di eventi pubblici di sensibilizzazione e di presentazione dei risultati, a tal fine potrebbe essere necessario rivedere le previsioni finanziarie per tali tipologie di attività;
- 6) le disposizioni attuative dovranno essere redatte, anche all'interno di momenti partecipativi, come per altro richiesto nelle osservazioni presentate al PUMS da varie associazioni; a tal fine si ritiene fondamentale individuare dei target intermedi a 2 o 5 anni al fine di verificare l'efficacia delle soluzioni attuate; potranno essere sviluppate iniziative di comunicazione/partecipazione rivolte a cittadini e stakeholder in coincidenza con l'avvio di interventi di particolare impatto (come, per esempio, l'allargamento della ZTL o l'entrata in esercizio delle nuove regole di accesso, ecc.);

- 7) per rendere efficace la partecipazione è opportuno valorizzarla dando evidenza di come la partecipazione abbia effettivamente inciso sul processo di pianificazione (Principio di "Riscontro" della Carta di Intenti del Ministero dell'Ambiente-CReIAMO PA); oltre a descrivere nella dichiarazione di sintesi come si sono tenuti in considerazione i pareri pervenuti, è utile che sia elaborato un "diario della partecipazione" che deve restituire al cittadino cosa è stato preso in considerazione di quanto emerso durante i vari momenti (nei vari incontri) del processo partecipativo;
- 8) relativamente al tema di un nuovo concetto dello spazio pubblico si confida che il Comune di Faenza svilupperà adeguatamente il tema in corso di attuazione del PUMS; a tal riguardo si ritiene che il Comune di Faenza non possa accogliere le osservazioni che richiedono di riportare le auto nel centro storico, dal momento che ciò non solo stravolgerebbe gran parte dell'impostazione del PUMS, ma porrebbe il Piano in contrasto con le finalità e gli obiettivi della Pianificazione vigente ed in particolare del PAIR;
- 9) si ritiene che nell'attuazione del PUMS **debbono essere destinate risorse in particolare e prioritariamente** vista la situazione di emergenza sanitaria in atto da Covid-19:
 - al miglioramento del funzionamento del TPL (anche con il potenziamento dell'esperienza, molto positiva, della navetta gratuita e, ad esempio, introducendo, per alcune fasce orarie e i giorni festivi il BUS a chiamata);
 - al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile concepita, prioritariamente, non come pista per "passeggiate domenicali - turistico - ricreative", ma come infrastruttura sicura ed efficace per il trasporto di persone, nonché competitiva con l'infrastruttura stradale (in particolare per il tragitto casa- lavoro e casa - scuola);
 - alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;
- 10) per il TPL ove è previsto il rinnovo del parco circolante, fatti salvi i contratti in essere, **si ritiene necessario l'esclusione dell'acquisto dei mezzi diesel**, considerata la vita utile dei mezzi che sarebbero acquistati e il mancato beneficio in termini ambientali che ne deriverebbe;
- 11) in merito al Piano di monitoraggio si ritiene che:
 - il piano di monitoraggio del PUMS dovrà essere integrato, per gli effetti ambientali attesi, secondo le indicazioni fornite dal Rapporto ambientale; è necessario, definire le risorse dedicate al monitoraggio stesso, gli step intermedi di verifica, nonché il protocollo d'intervento nel caso in cui non si raggiungano gli obiettivi prefissati;
 - dovrà essere monitorato, con adeguati indicatori, lo stato di attuazione delle misure indicate all'art.15 (Altre misure limitative dei flussi veicolari nei centri abitati) delle NTA del PAIR 2020, misure che devono essere previste negli strumenti di pianificazione per i comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti quale il Comune di Faenza; nel report di monitoraggio, dovrà pertanto essere documentato, in un orizzonte temporale più ravvicinato possibile (p.e. 2022 ovvero nel primo Report di monitoraggio), il raggiungimento degli obiettivi del PAIR, ossia: l'estensione delle ZTL e delle aree pedonali rispettivamente pari al 100% e al 20% del centro storico e una dotazione di piste ciclabili per abitante pari a 1.5 metri;

- per quanto riguarda la qualità dell'aria e l'inquinamento acustico, gli indicatori di contesto descrivono lo stato ambientale, mentre quelli di processo analizzano come le azioni incidono sul raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera e dei livelli acustici; in particolare, questi ultimi, si basano su stime eseguite a partire da un modello di simulazione dei flussi di traffico; tali simulazioni dovranno pertanto essere aggiornate con la stessa cadenza del Report di monitoraggio; dovrà inoltre essere data evidenza della loro correttezza, attraverso rilievi strumentali di traffico leggero e pesante, da svolgersi sia dove può verificarsi un incremento dei flussi rispetto allo scenario attuale che nei tratti dove invece dovrebbe verificarsi un decremento;
- si suggerisce di considerare, tra gli indicatori di monitoraggio, un indicatore relativo all'emissione annua di PM10, CO2, NOx, NO2, PM2.5, COV, NH3 e SO2, N2O, CH4, benzene da traffico veicolare; il calcolo dovrà essere svolto utilizzando i fattori di emissione più aggiornati al momento della redazione del Report e la composizione del parco veicolare nell'anno di riferimento; tali stime emissive dovranno essere confrontate con quelle relative allo scenario di approvazione del PUMS; esse dovranno inoltre essere restituite, sia sul territorio comunale, che sull'area urbana ed analizzate anche per singola infrastruttura, attraverso una mappa del reticolo viario che evidenzia eventuali situazioni di incremento; in particolare, per PM10 ed NOx, secondo l'art.8 delle NTA del PAIR, il proponente del piano o programma sottoposto alla procedura di VAS ha l'obbligo di valutare le conseguenze in termini di emissioni del piano o programma e le misure idonee a compensare e/o mitigare tali effetti, secondo il principio di riduzione al minimo delle emissioni determinate dai nuovi interventi nelle aree critiche;

12) considerato il particolare periodo, legato all'emergenza sanitaria da Covid-19, può essere necessario introdurre modifiche al Piano anche attraverso il monitoraggio, con un adattamento per il periodo specifico, ad esempio selezionando alcuni degli indicatori predisposti e restringendo i tempi di rilevazione e rendicontazione dell'andamento degli stessi (es. da biennale ad annuale);

13) si ricorda che è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale;

14) inoltre, per la tutela dei siti della Rete Natura 2000 è necessario seguire le seguenti indicazioni:

- Verificare, in fase di progettazione, attraverso una specifica Valutazione di Incidenza, il tratto 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).

In questa fase, si ritiene opportuno raccomandare quanto segue:

- in fase di progettazione, la definizione planimetrica del percorso dovrà tener conto dell'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;
- si suggerisce, laddove possibile, 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, come previsto dalla normativa regionale in materia di inquinamento luminoso;
 - 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'Autorità procedente, ricevuto il Parere motivato, ha provveduto ad individuare e definire gli ambiti di recepimento e riportando puntualmente le integrazioni ai documenti di piano:

- 1) L'attuazione delle azioni è basata su un'analisi delle priorità compatibilmente con le risorse a disposizione e con i tempi di realizzazione di ciascun intervento. Si evidenzia anche che molto spesso le strategie/azioni previste dal piano per il medio-lungo termine sono così temporalmente collocate poiché necessitano di analisi e studi preliminari non ancora compiuti oppure perché dipendono dalla realizzazione preventiva di altre azioni. In ogni caso si fa presente che diverse azioni del PUMS saranno attuate anche in tempi più brevi del previsto a seguito della fase di ripresa post-emergenziale, come evidenziato nel paragrafo "5.4 PIANO DI AZIONE POST COVID".
- 2) Nel Rapporto Ambientale è evidenziata l'efficacia delle azioni previste dal piano nel migliorare i principali parametri trasportistici e ambientali al 2030. Infatti, dalla comparazione dello scenario PUMS con quello PAIR (che prevede l'implementazione delle misure previste dal PAIR), emerge che lo scenario PUMS ottiene performance migliori. Questo perché pur non rispettando gli standard del PAIR riguardo a ZTL, pedonali e ciclabili, è previsto un mix di differenti misure di promozione della mobilità sostenibile e delle forme di trasporto meno inquinanti, con un ruolo molto importante rappresentato dal potenziamento del trasporto pubblico. Vengono inoltre previste le misure integrative individuate dal PAIR quali l'istituzione di zone a 30 km/h, aumento dei percorsi casa-scuola (pedibus, bicibus, creazione di percorsi protetti), incremento dei servizi di bike-sharing e car-sharing. Si evidenzia inoltre come lo scenario al 2030 del PUMS del Comune di Faenza sia non peggiorativo rispetto alle misure previste sempre al 2030 dal PAIR. In fase di controdeduzione sono stati introdotti ulteriori collegamenti che portano ad una lunghezza della rete ciclopedonale di progetto pari a circa 87 km (1,5 km/abitante) e ulteriori ampliamenti di ZTL e pedonale portando a un'estensione dell'Area della ZTL fino a un valore totale di 0,74 km² (74%) e dell'area pedonale fino a circa 0,16 Km² (16%). Nel primo monitoraggio verrà valutata l'ulteriore estensione di queste aree qualora se ne evidenziasse la necessità.
- 3) Con il primo monitoraggio verranno approfondite le valutazioni di tipo quantitativo e verranno adeguati gli obiettivi in linea con le politiche europee.
- 4) In fase di elaborazione del PUMS si è tenuto conto degli obiettivi del PAES. Di recente è stato approvato il PAESC, alla cui predisposizione si è lavorato in modo

integrato con il PUMS.

- 5) Si condivide l'importanza della partecipazione ex-post quale elemento essenziale per il successo del PUMS. Infatti, è previsto nel piano di monitoraggio la condivisione e ascolto dei cittadini per l'elaborazione del Report di monitoraggio attraverso la realizzazione di eventi pubblici di presentazione dei risultati raggiunti o consultazioni on line (sullo stile di quanto realizzato nella fase ex-ante). Per tale attività sono previsti 10.000€/anno in spese di comunicazione.
- 6) Si accoglie l'osservazione garantendo ampia partecipazione anche in fase di redazione delle disposizioni attuative, per le quali verranno individuate target intermedi. Come previsto dal piano di monitoraggio potranno essere sviluppate, inoltre, iniziative di comunicazione/partecipazione rivolte a cittadini e stakeholders in coincidenza con l'avvio di interventi di particolare impatto.
- 7) Si accoglie l'osservazione che è recepita nel report della partecipazione che viene allegato al Piano (PUMS -Report del processo partecipativo).
- 8) Il PUMS, sebbene come piano strategico non si occupi strettamente di definire puntualmente gli aspetti strettamente progettuali, fonda lo scenario di piano su azioni che ridisegnano in modo significativo lo spazio pubblico in favore della ciclabilità e della pedonalità, anche attraverso una revisione dell'assetto della sosta che porterà ad un progressivo allontanamento dei mezzi privati dal centro storico. Le osservazioni che erano in contrasto con tali principi non sono infatti state accolte in fase di controdeduzione. Nel PUMS vengono inoltre dati indirizzi per il redigendo PUG e la pianificazione urbanistica in generale che attengono proprio questi aspetti, che saranno quindi ulteriormente esplicitati nel PUG stesso.
- 9) Le politiche del PUMS sono orientate alla promozione di una maggiore sostenibilità degli spostamenti, specialmente quelli sistematici casa-scuola e casa-lavoro. Gli ambiti di investimento delle risorse riguardano infatti principalmente il potenziamento della rete ciclabile con riconessioni e riqualificazioni della rete, nonché il miglioramento delle condizioni di sicurezza (risoluzione punti critici). Le azioni previste dal PUMS riguardano già anche la promozione di modalità di trasporto condivise oltre ovviamente al TPL, che dovrà assorbire un 10% della quota di spostamenti che ad oggi avvengono con auto privata.
- 10) Si condivide l'osservazione inerente alle indicazioni di rinnovo del parco veicolare per le flotte del TPL. Il PUMS si pone l'obiettivo di abbattimento delle emissioni e dell'uso di carburanti tradizionali, promuovendo il rinnovo del parco veicolare circolante con una rapida e diffusa evoluzione verso le motorizzazioni a zero emissioni, a partire dalle flotte del trasporto pubblico e in dotazione agli Enti. La transizione verso nuove forme di alimentazione dei veicoli, in particolare per quanto attiene i mezzi del TPL si rapporta però fortemente con l'evoluzione della tecnologia disponibile sul mercato e la tipologia di percorsi che i mezzi devono percorrere. Pertanto, in accordo con l'Agenzia per la Mobilità si prevederà in sede di nuova gara un rinnovo della flotta in maniera incrementale sulla base del livello tecnologico disponibile.

- 11) In merito al piano di monitoraggio:
- Si recepisce l'osservazione integrandone i contenuti nel Piano di monitoraggio (paragrafi 3.2.1 e 4)
 - Nel Piano di monitoraggio sono previsti indicatori relativi allo stato di attuazione delle azioni previste dal PAIR. Per quanto attiene gli standard previsti dal PAIR, non pienamente raggiunti dal piano, relativamente a estensione ZTL e area pedonale, si ricorda che vengono attuate le misure equivalenti. Nel primo monitoraggio verrà valutata l'ulteriore estensione di queste aree qualora se ne evidenziasse la necessità.
 - Si precisa non è stato utilizzato un modello di simulazione basato sui flussi di traffico, ma uno strumento di simulazione che valuta l'insieme delle azioni programmate in termini di variazione di alcuni indicatori di tipo trasportistico, ambientale ed economico. Per il monitoraggio si è scelto un set di indicatori facilmente reperibili, ma è intenzione del Comune di dotarsi di una serie di strumenti utili al monitoraggio dei flussi di traffico integrati a campagne di rilievo.
 - Per quanto riguarda l'inserimento di ulteriori indicatori di concentrazione degli inquinanti in atmosfera (PM10, CO2, NOx, NO2, PM 2.5, COV, NH3, SO2, CH4, benzene), qualora siano resi disponibili finanziamenti sovraordinati si provvederà all'implementazione di un modello di traffico utile alla stima delle emissioni dei suddetti inquinanti. Diversamente si utilizzeranno i dati della piattaforma Inemar (Inventario regionale emissioni in atmosfera), auspicando il rispetto dell'impegno della Regione Emilia-Romagna all'aggiornamento costante. Per quanto riguarda le valutazioni relative alla singola infrastruttura, saranno adeguatamente effettuate negli studi ambientali che accompagneranno ogni singolo intervento.
- 12) Proprio in considerazione della particolarità del periodo, nel quale la domanda di mobilità presenta un andamento non standard, si ritiene più efficace, rendicontare gli esiti del monitoraggio con la cadenza prevista dal piano, pur attivando sin da subito la fase di rilevazione.
- 13) Sarà data ampia visibilità pubblica agli esiti del monitoraggio come previsto nel Piano di monitoraggio.
- 14) Si prende atto delle prescrizioni riferite agli ambiti soggetti a valutazione di incidenza, ribadendo che, in caso di intervento, verranno svolte tutte le necessarie verifiche e attuati i necessari accorgimenti di mitigazione ambientale.

4. INTEGRAZIONE DELLA DIMENSIONE AMBIENTALE NEL PROGRAMMA E ALTERNATIVE

Per come è stato condotto, il processo di VAS ha dato un contributo ad indirizzare l'elaborazione del piano verso l'integrazione delle tematiche ambientali fin dalle prime fasi.

Già nelle linee di indirizzo e più compiutamente nel PUMS sono presenti obiettivi specifici, in merito alla sostenibilità ambientale.

Nell'individuazione degli obiettivi del PUMS si è fatto riferimento agli obiettivi di sostenibilità che discendono dai piani Regionali, in particolare PRIT, PER e PAIR, nonché nel PAES/PAESC.

Il PUMS del Comune di Faenza è articolato, infatti, in obiettivi generali che discendono dalle linee guida Eltis:

- 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
- migliorare le condizioni di sicurezza
- promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema mobilità
- migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci

I temi della qualità dell'aria, rumore e cambiamenti climatici sono stati integrati nel piano con un obiettivo esplicito. Inoltre, non solo gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità relativi alla qualità dell'aria, ma si sottolinea come l'attuazione del PUMS sia il principale strumento per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico.

Anche il tema del miglioramento della sicurezza, ovviamente, ha alcuni obiettivi specifici nel PUMS, per la riduzione dell'incidentalità e la diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali, in particolare per gli utenti deboli.

Il PUMS promuove la mobilità ciclopedonale, il trasporto pubblico e l'uso di veicoli sostenibili (ad es. veicoli elettrici).

Sono stati analizzati due scenari alternativi uno che attua le norme del PAIR 2020 e uno senza il potenziamento del TPL. Entrambi gli scenari hanno dato performance peggiori dello scenario di PUMS.

Il PUMS incrementa le dotazioni di piste ciclabili, ZTL, aree pedonali, in modo significativo al fine di perseguire quanto richiesto dal PAIR2020.

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, per effetto delle azioni del PUMS, si stimano riduzioni delle emissioni di PM del 67% fra la situazione attuale e lo scenario di piano e del 70% per gli NOx. Si sottolinea quindi la coerenza del piano con l'obiettivo del raggiungimento del rispetto dei limiti normativi di concentrazione di inquinanti in atmosfera.

Inoltre, si ritiene che tali riduzioni delle emissioni, in particolare nei centri abitati, abbiano effetti migliorativi delle concentrazioni e quindi potenziali effetti positivi sulla salute delle persone che risiedono nei centri abitati nelle aree maggiormente influenzate da traffico.

Per quanto riguarda il tema relativo ai cambiamenti climatici, dai risultati delle simulazioni nei diversi scenari si riscontra una riduzione positiva dei consumi e delle

emissioni di CO2 equivalente per una quota pari al 27% circa rispetto allo scenario attuale.

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, considerando che il piano aumenta la popolazione esposta a bassi livelli acustici e diminuisce quella esposta ad alti livelli acustici, nel Rapporto ambientale si afferma che il piano ha potenzialmente un effetto positivo in termini di salute, riducendo i fenomeni di disturbo da rumore.

Infine, all'interno del PUMS risulta rilevante l'attività di monitoraggio del piano, necessaria a verificare l'evoluzione del sistema della mobilità verso il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità assunti.