



piano urbano
mobilità sostenibile
di Reggio Emilia



Dichiarazione di sintesi della VAS

Maggio 2023



SINDACO	Luca Vecchi
ASSESSORA ALLE POLITICHE PER LA SOSTENIBILITÀ CON DELEGHE AD AMBIENTE, AGRICOLTURA E MOBILITÀ SOSTENIBILE.	Carlotta Bonvicini
DIRETTORE AREA SVILUPPO TERRITORIALE	Paolo Gandolfi
DIRIGENTE DEL SERVIZIO MOBILITA' URBANA E RUP	Paolo Gandolfi
GRUPPO DI PROGETTAZIONE INTERNO	Rossana Cornia, Elisia Nardini
CONTRIBUTI SPECIALISTICI	
Sistema della Mobilità Polinomia Srl	Alfredo Drufuca, Damiano Rossi, Luigi Torriani, Stefano Battaiotto,
VAS, VINCA e Processo di Partecipazione Poliedra – Politecnico di Milano	Silvia Arcari, Chiara Bresciani, Giuliana Gemini, Valerio Paruscio
Sistema della Ciclabilità Studio Matteo Dondè Architetto	Matteo Dondè
SERVIZIO MOBILITA' URBANA	Paolo Azzolini, Renato Giuseppe Braga, Fabrizio Caselli, Sara Cavazzoni, Alessio Ciufoli, Barbara Cilloni, Laura Degl'Incerti Tocci, Tiziano Ganapini, Alberto Merigo, Carmela Iannuzzi, Angelo Vignali
Unità di progetto ambiente, energia, sostenibilità	Susanna Ferrari Bergomi
Servizio amministrativo lavori pubblici e Gestione del Patrimonio	Paola Cavecchi
Staff supporto alla direzione di area nel coordinamento di progetti complessi a scala urbana	David Zilioli

Indice

PREMESSA	7
1. L'iter di sviluppo del piano e il ruolo della partecipazione.....	8
2. Il processo di VAS.....	17
a. Fase della consultazione preliminare.....	17
b. Determina di scoping	19
c. Esito della consultazione pubblica sul Piano adottato	21
d. Consultazione VAS sul Piano Adottato	23
3. L'esito delle consultazioni, il parere motivato ed il suo recepimento	24
4. Integrazione della dimensione ambientale nel programma e alternative.....	28
5. Delibere della regione Emilia Romagna.....	31

PREMESSA

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

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 *stakeholder* di esprimere il proprio parere anche alla luce delle valutazioni ambientali proposte. Si specifica anche che tutte le fasi di redazione del PUMS 2023 del Comune di Reggio Emilia sono state caratterizzate da un contributo rilevante da parte del processo partecipativo: portatori di interesse (stakeholder) e cittadini sono stati coinvolti e dal percorso partecipato è stata elaborata una strategia declinata in obiettivi ed azioni, utilizzata per la costruzione della strategia di piano.

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 della consultazioni effettuate, per garantire il principio dello sviluppo sostenibile.

1. L'iter di sviluppo del piano e il ruolo della partecipazione

La Valutazione Ambientale Strategica del PUMS è stata avviata contestualmente con la fase di programmazione, iniziando a interagire con le scelte di Piano fin dai documenti preliminari e propedeutici alla definizione dei contenuti del PUMS vero e proprio.

Il processo di formazione/approvazione del Piano si è articolato nelle seguenti fasi:

2016 - approvazione delle **“Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) - Aggiornamento del PUM 2008”** (DGC n. 268 del 22/12/2016) , in cui è stato ricostruito il processo di monitoraggio e del livello di attuazione del PUM 2008, e sono state individuate, sulla base delle analisi dei risultati, e adottando l'approccio strategico A.S.I (Avoid, Shift, Improve) sono stati individuati gli obiettivi generali e le linee strategiche del nuovo PUMS di Reggio Emilia;

2018 - approvazione dei **“Documenti preliminari del PUMS”** (DGC n. 145 del 28/07/2018) composti da: la **“Relazione Preliminare”**, la **“Relazione preliminare ambientale di VAS e VINCA”** e **“Il processo partecipativo e la fase di ascolto”**) che ha completato la fase di costruzione dello stato di fatto (domanda e offerta di mobilità, impatti, quadro programmatico vigente), la definizione degli obiettivi, delle strategie e degli assi d'intervento e dell'importante del confronto partecipativo con stakeholder e cittadini. A termine di questa fase sono riassunti e mappati gli interventi e le politiche che potranno contribuire a comporre gli scenari di piano.

2019 - adozione del **“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS”** e del relativo **Rapporto Ambientale di VAS e VINCA**, della relativa **“Sintesi non tecnica”** e di **4 tavole allegate** (DGC n. 79 del 11/04/2019) in cui sono state individuate le azioni necessarie a raggiungere gli obiettivi, mediante una valutazione tecnica, economica e ambientale degli scenari alternativi valutati;

Aprile 2019 – dicembre 2019 – periodo di pubblicazione e osservazioni (BURERT n° 166 del 29/05/2019) nella quale il Comune di Reggio Emilia, dopo aver adottato i documenti di **“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)”**, comprensivo della **“Relazione di Piano”**, **“Rapporto Ambientale di VAS e VINCA”** e della **“VAS - Sintesi non tecnica”** e delle 4 tavole allegate, ha proceduto, in ottemperanza a quanto disposto dall'Allegato 1, art. 2, comma 1, lettera a) del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, alla pubblicazione fino al 15/10/2019 successivamente prorogato con atto PG. 2019/187129 fino al 31/12/2019;

Febbraio 2023 – approvazione della documentazione funzionale alla VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del comune di Reggio Emilia (DGC 19 del 09/02/2023) nella quale la Giunta approva i documenti di Piano controdedotti: **“Relazione di Piano”**, **“Rapporto Ambientale di VAS e VINCA”** e della **“VAS - Sintesi non tecnica”**, il **“Documento di controdeduzione”**, in cui sono sintetizzate e controdedotte tutte le osservazioni, e delle 4 tavole allegate finalizzati alla procedura di VAS e VINCA in capo alla Regione;

Aprile 2023 - discussione in Commissione Consiliare della versione definitiva dei documenti del PUMS, compresi delle controdeduzioni alle osservazioni ricevute, finalizzata all'approvazione finale del Piano.

Coerentemente con le Linee guida comunitarie per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) elaborate all'interno del programma europeo 'Intelligent Energy – Europe (IEE)', le Linee guida nazionali per i PUMS approvate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (n. 397 del 4 agosto 2017 e n. 396 del 28/08/2019) focalizzano con chiarezza, tra i “passi procedurali necessari alla redazione ed all'approvazione del PUMS”, il ruolo della partecipazione sia per la definizione degli obiettivi, sia per la costruzione dello scenario di piano. Tutte le fasi di redazione del PUMS del Comune di Reggio Emilia sono dunque state caratterizzate da un contributo rilevante da parte del processo partecipativo: portatori di interesse (stakeholder) e cittadini sono stati coinvolti e dal percorso partecipato è stata elaborata una strategia declinata in obiettivi ed azioni, utilizzata per la costruzione della strategia di piano.

Le fasi di confronto e partecipazione con attori pubblici e privati chiamati a contribuire alla stesura dei contenuti della proposta di Piano si sono svolte con le seguenti attività:

Fase preliminare di Ascolto della città

Il percorso partecipativo che ha affiancato la messa a punto del PUMS ben si inserisce nella prassi ormai consolidata per il Comune di Reggio Emilia di coinvolgere la città nelle scelte importanti per il territorio, e si è sviluppato a partire da quanto già emerso dalle iniziative di ascolto che lo hanno preceduto, a partire dalle quali in particolare si è proceduto per l'elaborazione delle Linee di Indirizzo e del quadro conoscitivo del PUMS in generale:

- **l'ascolto nei quartieri**, avviato nel 2015 tramite i laboratori di quartiere – progetto “Quartiere bene Comune”. Tra i temi emersi prioritari e ricorrenti ricordiamo: moderazione traffico/velocità, collegamenti frazioni/centro e frazioni/frazioni, sosta e parcheggi, sicurezza casa-scuola, percorsi rurali, mobilità ciclabile e pedonale e trasporto pubblico;
- raccolta di **segnalazioni, suggerimenti e reclami** del comune sul tema mobilità, complessivamente 752 segnalazioni dal 2015 ad oggi, e in particolare relative a: messa in sicurezza (172), parcheggi (110), circolazione (91), TPL (49), impatti da traffico (53), ZTL (47), ciclabilità (36), infrastrutture (36), rispetto delle regole (29), manutenzione (30), ferrovie (7), segnaletica (6), altro (86);
- **l'attività di ascolto attraverso questionari e indagini conoscitive**: monitoraggi a supporto delle politiche di mobility management nei percorsi casa-scuola e per monitorare eventuali cambiamenti delle abitudini delle famiglie sulla base degli indicatori comuni europei (a partire dal 2003 ogni due anni circa), questionari periodici sull'accessibilità dei plessi scolastici, la sicurezza dei dintorni degli stessi e la dotazione di infrastrutture al servizio della mobilità sostenibile; indagini a campione sugli spostamenti dei residenti nel territorio comunale (2014 e 2015);

- l'**attività di ascolto e partecipazione** svolta nel 2016 per la **ZTL e l'area pedonale in centro storico**, con riferimento in particolare ai temi della sosta, permessi e gestione carico-scarico;
- l'attività di ascolto e partecipazione per la mobilità casa-scuola e delle istanze formulate dalla rete dei **Mobility Manager Scolastici**, avviata nel 2009;
- l'attività di ascolto e partecipazione nei **progetti Interreg Europei Resolve**, dedicato ai temi della mobilità sostenibile e della transizione verso una low carbon economy nel settore del commercio (www.interregeurope.eu/resolve, avviato nel 2016 e che si è concluso nel marzo 2021) e **Schoolchance** - la sfida della mobilità scolastica nelle politiche regionali (www.interregeurope.eu/schoolchance, avviato nel 2017 e che si è concluso nel dicembre 2021);
- i contenuti della **partecipazione istituzionale**, ovvero atti del Consiglio comunale su tematiche di mobilità (45 tra interpellanze, ordini del giorno e delibere tra il 2015 e il 2017);
- il **confronto interno con gli altri servizi** per raccogliere sollecitazioni e osservazioni sui contenuti (servizi presenti all'incontro: Rigenerazione e Qualità Urbana, Servizio Ingegneria e Manutenzioni; Polizia Municipale protezione Civile; Politiche per il Protagonismo responsabile e la Città intelligente, Comunicazione e Relazioni con la città, Officina Educativa, l'Istituzione Scuole e Nidi per l'infanzia);
- l'**incontro con l'associazione Tuttinbici – FIAB**, per un focus specifico sui possibili assi di intervento futuri in favore della ciclabilità.

Percorso partecipato di PUMS/VAS

Nel corso del processo integrato di redazione del PUMS e della relativa VAS, la partecipazione è stata gestita in particolare attraverso due momenti di ascolto e dialogo strutturato tra diversi attori, rivolti a tutti i portatori di interesse ed aperti alla cittadinanza:

- i Tavoli di lavoro del **13 settembre 2018**, convocati in occasione del Forum di apertura e di consultazione sui documenti preliminari. Nel corso di questo primo appuntamento, dedicato alla presentazione della Relazione Preliminare di PUMS 2018 e della relativa relazione Preliminare di VAS, si è svolta una prima attività di animazione/interazione con i cittadini e gli stakeholder finalizzata a mettere a punto la "visione strategica condivisa" sulla mobilità urbana sostenibile a Reggio Emilia nel 2030, l'orizzonte temporale cui fa riferimento il piano.
- i Tavoli di lavoro del **13 dicembre 2018**, per la discussione dello scenario di Piano proposto e delle azioni e interventi in fase di definizione. In questo secondo appuntamento i tecnici coinvolti nel percorso PUMS/VAS hanno individuato alcuni temi (le infrastrutture viarie e ciclabili, il TPL, il sistema dei parcheggi e l'intermodalità, il centro storico e la città 30) e i relativi nodi di particolare importanza, proponendo ai partecipanti di esprimersi puntualmente circa l'opportunità e l'interesse ovvero le criticità e il non gradimento delle azioni e interventi proposti alla discussione.

Le attività partecipative, aperte alla cittadinanza e a tutti i soggetti organizzati del territorio interessati, si sono svolte alla presenza di esperti, che hanno portato contributi mirati sui temi che sono stati via via trattati, e sono state caratterizzate dalla presenza di facilitatori al fine di stimolare un'attiva ed efficace partecipazione.

I commercianti hanno richiesto ulteriori incontri ristretti anche attraverso il tavolo loro dedicato già strutturato dall'Amministrazione (TUC).

Pubblicazione e fase di osservazioni

In questa fase i cittadini, Enti, associazioni e stakeholder hanno potuto prendere visione degli elaborati del PUMS, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica e contribuire attivamente, tramite la formulazione di osservazioni in forma scritta, al miglioramento del Piano stesso; sono stati condotti ulteriori momenti di partecipazione per la condivisione pubblica di contenuti e obiettivi;

Partecipazione ex-post

Questa fase è finalizzata al monitoraggio dell'attuazione del Piano dopo la sua approvazione per tenere traccia dei progressi verso il raggiungimento degli obiettivi fissati, per i problemi e le sfide per la messa in campo delle azioni entro i tempi stabiliti e per informare regolarmente i cittadini sui progressi nell'attuazione delle misure.

Il Piano

La **proposta definitiva di Piano** elaborata anche sulla base dei contributi partecipativi e anche comprensiva del **Rapporto Ambientale** e della **Sintesi non tecnica** è complessivamente costituita dai seguenti elaborati:

- Relazione di Piano
- Rapporto ambientale di VAS e VINCA
- VAS - Sintesi non tecnica
- Documento di controdeduzione
- Tav 1 – Scenario definitivo di piano ai 10 anni
- Tav 2 – Scenario definitivo di piano ai 10 anni - Ciclabilità
- Tav 3 - Scenario definitivo di piano ai 5 anni
- Tav 4 - Scenario definitivo di piano ai 5 anni – Ciclabilità
- Dichiarazione di Sintesi

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 di dieci anni con due scenari di attuazione progressiva: medio periodo (2028) e lungo periodo (2033).

Gli obiettivi del Piano sono stati costruiti partendo dalle Linee di Indirizzo, integrando i contenuti obbligatori del decreto del 04/08/2017 e ss.mm.ii.

Il Piano, nello spirito che ha guidato la costruzione delle linee guida europee dei PUMS, si articola in un set di strategie ed azioni, ampiamente condivise, che guardano ai diversi settori della mobilità configurando nel contempo un quadro di politiche per la mobilità sostenibile in grado di creare sinergie ed integrazioni con le altre politiche di governo del territorio, dall'urbanistica all'ambiente, dal sociale alla salute, dall'istruzione allo sviluppo economico.

Principali interventi e politiche del PUMS:

- sulla pedonalità e ciclabilità:
 - completamento del progetto dell'Area Pedonale Integrata, aggiornamento del Biciplan 2008 con individuazione di "superciclabili" su alcune direttrici radiali e soluzione dei punti critici,
 - realizzazione di nuove connessioni (passerelle e sottopassi), dotazioni e servizi a supporto della ciclabilità (rastrelliere, velostazioni, velopark, BiciLab),
 - riorganizzazione del sistema ciclabile con una visione unitaria su tutti questi aspetti, anche sotto il profilo gestionale;
- sulla mobilità pubblica, con particolare riferimento al Trasporto Pubblico Locale:
 - individuazione di una nuova configurazione portante del tpl costituita da due linee di forza e dal sistema intermodale Minibù-parcheggi scambiatori, esercito con mezzi elettrici, per un accesso rapido al centro storico e ai principali attrattori (le tre sedi universitarie, ospedale, AUSL, stazione AV). Le linee di forza potranno essere successivamente trasformate in una infrastruttura tranviaria,
- in tema di viabilità, circolazione e sosta:
 - completamento del sistema delle tangenziali della città e delle varianti esterne per ridurre la pressione del traffico sulle aree urbane e fluidificare la circolazione con interventi locali (asse Chopin/Hiroshima, collegamento diretto tangenziale nord-tangenziale sud-est,),
 - attuazione della Città 30 e dell'Ecoesagono per una elevata tutela delle aree urbane centrali e subcentrali con politiche ed interventi che garantiscono un'alta protezione dal traffico veicolare, incrementando, in particolare per le aree del centro storico, le connessioni e migliorandone l'accessibilità ciclabile, pedonale e del trasporto pubblico e la qualità ambientale,
 - creazione di un centro di consolidamento urbano delle merci, concepito come una piattaforma nella quale gli operatori logistici possano accedere e scaricare le merci dirette principalmente in centro storico, le quali verranno poi rimosse con mezzi sostenibili (elettrici, cargobike,...);
 - riqualificazione di alcuni assi storici di accesso al centro con i progetti Tappeto blu e Tappeto magenta per migliorare la transitabilità di pedoni e ciclisti sugli

assi stazione storica- centro storico e viale Magenta, Tappeto arancione per favorire l'accessibilità delle merci in centro storico;

- sulla Stazione AV Mediopadana, che costituisce una nuova opportunità per la città configurandosi come “porta” di ingresso alla città e un'opportunità in termini di sviluppo economico, turistico e sociale:
 - realizzazione del progetto Tappeto Rosso: collegamenti più rapidi ed efficienti della stazione Mediopadana con la città, promuovendo prioritariamente l'accessibilità con il trasporto pubblico, la bicicletta e la creazione di sinergie con il sistema dei parcheggi scambiatori;
- relativamente alle evoluzioni tecnologiche e alla città smart:
 - utilizzo delle potenzialità delle nuove tecnologie per rendere più sostenibile la mobilità urbana,
 - sviluppo della sharing mobility - bike-sharing, car sharing -, app per la sosta, dei sistemi di pagamento dei servizi, dell'informazione all'utenza e promozione delle nuove tecnologie applicate ai veicoli, in particolare della mobilità elettrica;
- su progetti ed idee per nuovi comportamenti:
 - potenziamento ed innovazione delle politiche di Mobility Management per rendere più sostenibili le abitudini di mobilità dei cittadini,
 - sviluppo di attività specifiche sul casa-scuola e casa-lavoro, partecipazione a Progetti Europei e promozione di iniziative ed eventi sulla mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, in modo da rendere questi temi più visibili e condivisi e per sensibilizzare ed aumentare in modo efficace la consapevolezza delle persone;

Valutazioni trasportistiche ed ambientali

Nell'ambito dello sviluppo del PUMS e della sua VAS e VINCA sono state effettuate le necessarie valutazioni trasportistiche ed ambientali dello scenario definitivo di piano al termine dell'orizzonte decennale di applicazione del PUMS (2033) che hanno riguardato, tra gli altri, gli effetti sulle percorrenze, sulle velocità medie, sulla qualità dell'aria, sui livelli di esposizione al rumore, sull'incidentalità stradale, sulla biodiversità, sul rischio idraulico e sul consumo del suolo e che hanno dimostrato la sostenibilità della proposta e i miglioramenti complessivi rispetto alla situazione attuale derivanti dalla sua attuazione;

Le strategie e le azioni di piano consentono di ottenere i seguenti risultati:

- In relazione alle previsioni del PAIR, si rileva che:
 - la dotazione di piste ciclabili per abitanti (comprensive di percorsi verdi) al 2016 era pari a 1,5 m per abitante e quindi, con la realizzazione delle nuove previsioni (Progetti “Connessioni Sostenibili e previsioni del Biciplan aggiornato) l'obiettivo del PAIR sarà largamente superato;
 - la quota di share modale riferita alla bicicletta al 2016 era pari al 23% e tale

valore è destinato ad incrementare per effetto delle misure previste sulla ciclabilità;

- l'area pedonale raggiungerà il 21% dell'estensione del centro storico,
- la Z.T.L. coprirà quasi tutto il centro storico, raggiungendo la quota del 90%.
- per quanto riguarda la riduzione del traffico nei centri abitati, in termini di veicoli equivalenti per km, la riduzione attesa sarà al 2033 tra l'8% e il 10 %.
- le stime degli indicatori di qualità dell'aria mostrano delle riduzioni percentuali comprese tra il 25% e il 65% a seconda degli inquinanti e degli ambiti territoriali considerati.

Le stime fatte sull'impatto del PUMS sono volutamente cautelative, in quanto calcolate a domanda data e/o con valori contenuti di elasticità modale. L'obiettivo specifico della riduzione del traffico veicolare privato nei centri abitati del 20% sarà comunque obiettivo prioritario del PUMS e potrà essere perseguito attraverso l'attuazione di tutti gli interventi e misure previsti dal piano a partire dal previsto incremento dei servizi di TPL sia su gomma che su ferro, dallo sviluppo della rete ciclabile, anche a scala sovracomunale, e dalle necessarie modifiche legislative relative al rafforzamento della facoltà dei Comuni di regolare l'accesso e la sosta nei centri urbani.

E' prevista una attività di monitoraggio da svolgersi con cadenza biennale, definendo un set di indicatori, volto a valutare gli effetti del PUMS ed anche ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti, al fine di sottoporre il Piano a costante verifica e di apportare le eventuali misure correttive.

Il Rapporto Ambientale

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, tenuto conto delle indicazioni normative e di quanto evidenziato dalla determina di scoping, il Rapporto Ambientale ha assunto la seguente struttura:

- Introduzione
- Riferimenti Normativi
 - Riferimenti Normativi in materia di Valutazione Ambientale Strategica
 - Riferimenti Normativi in materia di Valutazione d'Incidenza
- Schema metodologico del percorso di VAS del PUMS
- Analisi del sistema paesaggistico-ambientale
 - Aria e cambiamenti climatici

- Acqua
- Suolo
- Flora, fauna e biodiversità
- Paesaggio e beni culturali
- Popolazione e salute umana
- Agenti fisici
- Rifiuti urbani
- Energia
- Mobilità e trasporti
- Caratterizzazione del sistema ambientale in termini di vulnerabilità e resilienza e obiettivi di sostenibilità
 - Caratterizzazione del sistema ambientale in termini di vulnerabilità e resilienza
 - Obiettivi di sostenibilità ambientale
- Caratterizzazione ambientale dei siti NATURA 2000
 - Inquadramento generale
 - SIC - Fontanili di Corte Valle Re (IT4030007)
 - SIC - Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo (IT4030021)
 - Tipologie di habitat
- Il contributo della partecipazione
 - Consultazione sui documenti preliminari: esiti Tavoli settembre 2018
 - Discussione scenari e proposte di Piano: esiti Tavoli dicembre 2018
 - Adozione dei documenti di PUMS e Consultazione di VAS
- Le alternative/azioni del PUMS
 - I tre scenari alternativi
 - Gli effetti ambientali
 - Risultati e supporto alla scelta dello scenario finale di PUMS
- Lo scenario finale del PUMS
- La stima degli impatti ambientali dello scenario del PUMS
 - Emissioni in atmosfera
 - Emissioni gas climalteranti
 - Incidentalità
 - Emissioni acustiche
 - Biodiversità: Rete Ecologica Regionale e Rete Natura 2000

- Rischi idraulici
- Destinazioni d'uso e consumo del suolo
- Matrice di valutazione qualitativa
- VINCA - Valutazione di Incidenza Ambientale.
- I criteri ambientali di attuazione
 - Viabilità
 - Sistema della sosta
 - Logistica
 - Trasporto pubblico
 - Ciclopedonalità
- L'analisi di coerenza interna ed esterna
 - Analisi di coerenza interna
 - Analisi di coerenza esterna
- Sistema di monitoraggio ambientale di PUMS/VAS
- Allegato 1 – Quadro di riferimento programmatico
 - Quadro di riferimento regionale
 - Quadro di riferimento provinciale
 - Altri piani e strumenti urbanistici comunali

La valutazione strategica del piano è stata svolta all'interno del Rapporto Ambientale da un lato attraverso la coerenza interna del piano: essa mostra come l'insieme delle azioni materiali ed immateriali che compongono lo scenario di piano permettono il raggiungimento degli obiettivi prefissati rispettando gli assi prioritari di intervento.

Successivamente è stata condotta la valutazione della coerenza esterna con il quadro programmatico e strategico di riferimento ovvero con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi quali: il PAIR, Piano Aria Integrato Regionale 2020, il Piano Comunale della Sicurezza Stradale (PCSS 2015) e il Piano d'Azione per l'energia Sostenibile (PAES).

Per quanto riguarda la valutazione di coerenza esterna le valutazioni effettuate nel Rapporto Ambientale si possono così riassumere:

- possibili interazioni tra il piano e gli strumenti di pianificazione locali e valutazione dell'impatto del PUMS sugli obiettivi dei piani pertinenti con cui si è evidenziata una interazione (in particolare su quella con il PAIR)
- 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.

2 Il processo di VAS

La normativa prevede che la valutazione ambientale sia effettuata in ragione dello stato delle informazioni disponibili, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma. Per rendere più efficace il processo nella direzione sopra citata, è necessaria la consultazione preliminare con le autorità con competenze ambientali e, in genere, con tutti i portatori di interessi, al momento della decisione circa la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio.

In concomitanza con l'iter di redazione del Piano si è svolto anche il processo di VAS per assicurare, sin dall'inizio la più ampia informazione e partecipazione dei Soggetti portatori di competenze ambientali e del pubblico: il processo di VAS ha dunque seguito in modo parallelo e contestuale l'iter di formazione del piano agendo, pertanto, come un vero e proprio strumento di supporto e controllo sulla sostenibilità delle scelte operate.

In particolare, durante la fase preliminare è stato valutato quali fossero le fonti di informazioni e dati per la realizzazione del Rapporto ambientale. si è inoltre proceduto alla definizione dei Soggetti con competenze ambientali da coinvolgere per le loro specifiche competenze in accordo con il servizio VIPSA della Regione Emilia Romagna e dei soggetti pubblici che possono subire gli effetti delle procedure decisionali o che hanno un interesse in tali procedure.

a. Fase della consultazione preliminare.

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 Reggio Emilia) dei Documenti Preliminari, ai sensi dell'art. 13 comma 1 del d.lgs.152/2006 e ss.mm.ii.:

- Relazione Preliminare;
- Relazione Preliminare di VAS e di VINCA;
- “Il processo partecipativo e la fase di ascolto”.

La **Relazione Preliminare di VAS e di VINCA**, a seguito dell'analisi preliminare con la finalità di definire i riferimenti concettuali e operativi attraverso i quali procedere alla fase di valutazione ambientale, ha i seguenti contenuti:

- Introduzione
- Riferimenti Normativi
 - Riferimenti Normativi in materia di Valutazione Ambientale Strategica
 - Riferimenti Normativi in materia di Valutazione d'Incidenza
- Schema metodologico del percorso di VAS del PUMS
 - Contributo della partecipazione
- Quadro di riferimento programmatico
 - Quadro di riferimento regionale

- Quadro di riferimento provinciale
- Altri piani e strumenti urbanistici comunali
- Analisi del sistema paesaggistico-ambientale
 - Aria e cambiamenti climatici
 - Acqua
 - Suolo
 - Flora, fauna e biodiversità
 - Paesaggio e beni culturali
 - Popolazione e salute umana
 - Agenti fisici
 - Rifiuti urbani
 - Energia
 - Mobilità e trasporti
- Caratterizzazione ambientale dei siti NATURA 2000
 - Inquadramento generale
 - SIC - Fontanili di Corte Valle Re (IT4030007)
 - SIC - Rio Rodano, Fontanili di Fogliano e Ariolo e Oasi di Marmirolo (IT4030021)
 - Tipologie di habitat
 - piani di gestione
- Caratterizzazione del sistema ambientale in termini di vulnerabilità e resilienza
- Obiettivi di sostenibilità ambientale
- Sistema degli obiettivi del PUMS e la loro valutazione preliminare
- Sistema di monitoraggio ambientale di PUMS/VAS
 - fase del monitoraggio
 - struttura e caratteristiche del sistema di monitoraggio
- Indicatori di monitoraggio
 - Definizione della governance

Con lettera in atti **PG n. 2018/97783 e 2018/113050**, l'Autorità Competente di concerto con l'Autorità proponente e procedente ha convocato tutti i soggetti con competenze ambientali, invitandoli ad un incontro di consultazione a Reggio Emilia per il giorno 13/09/2018 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.

b. Determina di scoping

Con Determina del Dirigente del Servizio VIPSA n. 20075 del 30/11/2018 contenente il parere in merito alla procedura in oggetto, la Regione Emilia-Romagna, sulla base dei contributi forniti dai soggetti con competenze ambientali relativamente al Rapporto ambientale preliminare del PUMS del Comune di Reggio Emilia, ha espresso le proprie considerazioni e raccomandazioni, richiamando puntualmente gli opportuni approfondimenti per il prosieguo del processo di valutazione e formazione del PUMS e, nella fattispecie, per la redazione del Rapporto Ambientale, quale suo elaborato costitutivo.

Si riportano di seguito gli elementi principali della determina:

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. *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 "peggiorata" quando si stima un incremento, nell'area considerata, delle concentrazioni degli inquinanti valutati, eventualmente anche attraverso modellistica, rispetto: o 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; o agli scenari tendenziali previsti dal piano o programma da variare, tenendo conto inoltre delle modifiche intervenute nel territorio in esame, in caso di variante; o e in mancanza di scenari, ai valori relativi all'ultimo anno disponibile, pubblicati sul sito di ARPA";*
3. *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);*
4. *la valutazione ambientale del PUMS deve costituire aggiornamento, relativamente al tema della mobilità, della valutazione ambientale del piano provinciale e dei piani comunali, e*

prioritariamente, attinente alle componenti ambientali interessate dal Piano quali la qualità dell'aria e il rumore;

5. *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;*
6. *relativamente al tema "qualità dell'aria" oltre ai giàprevisti 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;*
7. *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.*
8. *Relativamente al tema della biodiversità urbana e territoriale nel rapporto ambientale dovranno essere considerati gli effetti indotti dal Piano, affrontando l'argomento almeno in termini di frammentazione ecologica ovvero considerare la continuità e il rafforzamento della rete ecologica e del ruolo che a tal proposito possono svolgere le infrastrutture verdi;*
9. *relativamente al tema "salute" nel Rapporto Ambientale: o deve essere verificata la coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di protezione della salute desunti dagli atti normativi di riferimento e dal quadro pianificatorio e programmatico pertinente al PUMS; o devono essere esplicitati gli obiettivi di miglioramento della salute che il P/P può contribuire a perseguire; o devono essere approfondite le valutazioni dei possibili effetti del PUMS sugli aspetti socio-sanitari identificati nella fase preliminare.*
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, che nel Rapporto ambientale debba essere approfondita e valutata la coerenza interna del Piano, ovverosia 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 prestazionalità (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: o 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.); o indicazioni delle procedure e delle regole attraverso cui gli esiti del monitoraggio saranno funzionali all'eventuale revisione del Piano; o 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; o redazione di report di monitoraggio e definizione della relativa periodicità di aggiornamento; o 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;*

Tutti i contributi sono stati tenuti in considerazione nella definizione del Piano.

c. Esito della consultazione pubblica sul Piano adottato

Il Comune di Reggio Emilia ha adottato con deliberazione di Giunta Comunale n. 79 dell'11/04/2019, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica in aggiornamento del P.U.M. 2008 (D.G.C. ID N. 9480/2008) e ha proceduto, in ottemperanza a quanto disposto dall'Allegato 1, art. 2, comma 1, lettera a del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, alla pubblicazione sul Burert e all'Albo Pretorio del Comune, in adempimento a quanto previsto dalla deliberazione di adozione, per la durata di 130 giorni dal 29 maggio 2019 al 15 ottobre 2019.

Successivamente, con atto PG/2019/0187129, questo periodo di pubblicazione, è stato prorogato fino al 31/12/2019.

Il lungo periodo di esposizione al pubblico durante la quale è stata offerta la possibilità di effettuare osservazioni ai documenti di Piano a cittadinanza, stakeholder, enti e associazioni, ha rappresentato una importante occasione di partecipazione per la costruzione del PUMS che già aveva visto ampia adesione del pubblico durante le fasi iniziali del processo partecipativo e ha dato luogo a numerosi contributi che sono continuati a pervenire fino al primo mese del 2020.

Per agevolare la presentazione delle osservazioni gli uffici competenti hanno predisposto e reso disponibile una modulistica di semplice compilazione e le informazioni relative alla modalità di presentazione delle osservazioni sono state messe a disposizione sul sito dedicato al PUMS di Reggio Emilia.

Terminato il periodo di presentazione delle osservazioni, si è proceduto con la fase istruttoria delle stesse. Sebbene il termine ufficiale di presentazione delle osservazioni sia stato fissato al 31/12/2019, sono state visionate e controdedotte tutte le osservazioni presentate entro il 31/01/2020.

Durante il lungo periodo di consultazione pubblica, cittadini, Enti, associazioni e stakeholder hanno potuto prendere visione degli elaborati del PUMS 2030, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica e contribuire attivamente, tramite la formulazione di osservazioni in forma scritta, al miglioramento del Piano stesso.

Purtroppo, con l'inizio del periodo di emergenza dovuto alla pandemia da COVID 19, le attività di controdeduzione hanno avuto un forte rallentamento e si sono protratte per un lungo periodo.

Durante la fase delle osservazioni del PUMS di Reggio Emilia, comprensivo del Rapporto Ambientale e delle Sintesi non Tecnica, sono giunti entro il 31/01/2021 contributi da parte di **27 soggetti** di cui **2** sono pareri espressi da diversi uffici di ARPAE - Regione Emilia Romagna, a seguito della conferenza di VAS del 16 dicembre 2019

I restanti 25 contributi, che hanno posto almeno una osservazione e che costituiscono il corpo delle osservazioni pervenute, sono stati presentati da n. 10 Cittadini n. 8 Associazioni/Comitati, n. 3 Enti/Società partecipate, n. 1 impresa ed n. 1 Gestore (2 contributi sono stati inviati 2 volte per cui sono uguali).

A causa della natura spesso discorsiva e variegata delle osservazioni pervenute, si è deciso per prima cosa di scorporarne i contenuti e suddividere ulteriormente, quando necessario, 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 **251 osservazioni puntuali** che prendono in esame tutte le principali tematiche del Piano.

Alle **251** osservazioni puntuali pervenute, sono state attribuite **14** categorie tematiche.

Le tematiche più oggetto di interesse sono relative al sistema del "Trasporto Pubblico", con un **35%** delle osservazioni presentate, con un forte interesse sui temi "Corsie preferenziali/saltacoda" e "Ferrovie locali, stazioni e passaggi a livello", (il 20% delle osservazioni complessive sul tema del TP) e alla 'Viabilità, circolazione e sosta' che si attesta ad oltre il **19%**, con un particolare interesse sul tema "Assetto della sosta/tariffazione".

Un ulteriore **10%** delle osservazioni ha riguardato lo “Scenario di Piano e la sua valutazione.

Nel complesso le osservazioni puntuali tra “Accolte” e “Parzialmente accolte” rappresentano più della metà delle osservazioni totali pervenute raggiungendo insieme il 63,3%, per un numero complessivo di 159 osservazioni. Le osservazioni che non possono incidere sui contenuti del Piano essendo “Non pertinenti” o “Non di competenza del piano” rappresentano il 21% circa delle osservazioni, mentre le osservazioni “Non accolte” ammontano ad una percentuale pari al 15,5%. Delle 251 osservazioni ricevute, **84**, quindi pari a un terzo del totale, hanno determinato una modifica degli elaborati di piano. La tematica relativa al “Trasporto Pubblico”, su cui si hanno avuto più osservazioni in assoluto, è anche quella che presenta il numero maggiore di modifiche ai documenti.

Gli elaborati di Piano, modificati ed integrati a seguito dei contributi sopraggiunti e delle modifiche d'ufficio apportate, possono considerarsi, ora più chiari e puntuali, senza che siano stati stravolti principi, obiettivi e strategie del Piano stesso, che restano sostanzialmente invariati e condivisi dalla maggior parte delle osservazioni presentate allo stesso.

d. Consultazione VAS sul Piano Adottato

L'Amministrazione Comunale, nell'ambito della procedura di VAS, in accordo con la Regione Emilia Romagna- Area Valutazione Impatto ambientale e Autorizzazioni, soggetto proponente, ha invitato in sede di Consultazione VAS, ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs 152/2006 sul Rapporto Ambientale, sulla Sintesi non tecnica e sui documenti adottati del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Reggio Emilia, in data 16 dicembre 2019 i soggetti di competenza Ambientale e i soggetti istituzionali al fine di acquisire le rispettive valutazioni in merito ai documenti costitutivi del PUMS adottato, al relativo Rapporto Ambientale, alla Valutazione di Incidenza e alla Sintesi non tecnica,

In questa fase sono pervenuti due pareri da parte di 'ARPAE -Regione Emilia Romagna, in merito al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non tecnica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Reggio Emilia.

Il primo, presentato dalla Regione Emilia Romagna - Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Servizio Area Affluenti Po - ARPAE, sede di Reggio Emilia, è stato acquisito agli atti comunali il 18/12/2019 con PG. n. 234464 ed esprime un parere di competenza favorevole.

Il secondo, presentato dalla Regione Emilia Romagna – Agenzia Prevenzione Ambiente e Energia Emilia Romagna - Sezione di Reggio Emilia è stato acquisito agli atti comunali il 20/12/2019 con PG. n. 236218. Il parere riporta diverse osservazioni in merito ai due documenti sopra citati. In analogia con il trattamento delle altre osservazioni, questo parere è stato articolato nei vari quesiti che sono stati riportati in singole schede di lettura, valutati e controdedotti.

3 L'esito delle consultazioni, il parere motivato ed il suo recepimento

Con deliberazione di Giunta Regionale Emilia Romagna **n. 548 del 12/04/2023** 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 Reggio Emilia, con il quale sono state espresse condizioni e raccomandazioni.

Le condizioni indicate sono:

- 1) devono essere inseriti i target quantitativi della Strategia regionale “dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%)”, “ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato”, “ridurre almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per i PM10” e “ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050” nei target da raggiungere e monitorare dal PUMS;
- 2) per monitorare il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile occorre inserire nel piano di monitoraggio i seguenti indicatori o, in alternativa, specifici indicatori coerenti e dialoganti (scalati):
 - tasso di feriti per incidente stradale (per 10.000 abitanti);
 - persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati;
 - percentuale riduzione delle emissioni climalteranti (rispetto al 1990);
 - Km di piste ciclabili rispetto al 2020;
- 3) risulta comunque necessario dare attuazione a tutte le misure previste dal PAIR, tra cui:
 - la riduzione del 20% del traffico veicolare privato al 2020, nei centri abitati rispetto all'anno di adozione del PAIR (2014);
- 4) deve essere raggiunto l'obiettivo target previsto dal PRIT per i PUMS:
 - quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a 50%;
- 5) al fine di verificare “lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e rendicontare il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nazionale e regionali” (art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06) dovrà essere presentato, all'Autorità ambientale competente, ogni 2 anni, un monitoraggio ambientale sul quale la stessa si esprimerà entro 30 giorni, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del D.lgs. 152/06;
- 6) gli interventi infrastrutturali contenuti nel PUMS dovranno essere, necessariamente, assunti e valutati in sede di pianificazione territoriale ed urbanistica;

Le raccomandazioni sono:

- 7) ai fini del perseguimento degli obiettivi derivati dalla pianificazione e programmazione regionale, occorre valutare, anche in corso di attuazione del PUMS, l'introduzione di misure sperimentali innovative, che possano limitare la necessità di spostamento con mezzi alimentati a combustione fossile, come, ad esempio, l'utilizzo dello smart working in giornate in cui si prevedono maggiori afflussi o in giornate in cui si prevede il superamento dei limiti di qualità dell'aria;
- 8) ai fini dell'attuazione della Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna si ritiene debbano essere messe in atto, prioritariamente, tutte le azioni del PUMS, che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;
- 9) occorre proseguire con un elevato livello di coinvolgimento dei cittadini e stakeholder tramite la condivisione dei Rapporti di monitoraggio e l'attuazione dell'azioni previste nel capitolo "progetti ed idee per nuovi comportamenti" che avranno particolare importanza per l'efficace attuazione del PUMS;
- 10) ai fini di una efficace applicazione dei criteri ambientali di attuazione, nella relazione di piano si suggerisce di indicare per ogni intervento previsto dal PUMS i criteri ambientali di attuazione che dovranno essere seguiti nelle fasi di progettazione, attuazione e gestione e di fornire elementi quantitativi dove possibile (in particolare per i criteri che possono mitigare gli impatti sulle componenti suolo e biodiversità);
- 11) ai fini della predisposizione del rapporto biennale di monitoraggio, funzionale alla verifica dello stato di attuazione del piano, degli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, in merito al Piano di monitoraggio si ritiene che:
 - debbano essere inseriti nel piano di monitoraggio gli indicatori necessari alla valutazione dell'effettiva riduzione delle emissioni di NOx, NO2, PM10 e PM2,5;
 - per gli indicatori inseriti nel piano di monitoraggio debbano essere definiti i dati di base per l'elaborazione (fonte di riferimento, la metodologia per il calcolo), il valore allo scenario zero e la presenza del medesimo indicatore in altri piano/programmi comunali;
 - è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale, anche per dare concretezza al principio del "riscontro"; in particolare, nella fase di attuazione e monitoraggio del PUMS mantenere un confronto aperto sui risultati dei monitoraggi, anche per condividere eventuali riorientamenti del PUMS alla luce delle nuove esigenze e delle modifiche intervenute;
- 12) occorre che siano sottoposti alla procedura della valutazione di incidenza ambientale tutti i progetti attuativi del Piano, qualora ricadano all'interno dei siti Natura 2000 o che siano ubicati all'esterno se possano determinare incidenze negative sui siti stessi;

L'Autorità procedente, ricevuto il Parere motivato, ha provveduto ad individuare e definire gli ambiti di recepimento e ha riportato puntualmente le integrazioni ai documenti di piano:

- 1) Si recepisce pienamente la condizione di inserire i quattro target quantitativi provenienti dalla Strategia Regionale: essi sono stati introdotti nel Piano di Monitoraggio del PUMS (Allegato 1 della Relazione di Piano) all'interno della tabella degli indicatori di impatto/monitoraggio in corrispondenza delle macrocategorie di riferimento opportune. Tali target indicati potranno essere perseguiti attraverso

l'attuazione di tutti gli interventi e misure previsti dal Piano. Nella fase di monitoraggio periodico del piano essi saranno attentamente monitorati.

- 2) Si recepisce pienamente la condizione di inserire i quattro indicatori indicati che permettono di verificare il raggiungimento degli obiettivi della strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile: essi sono stati opportunamente inseriti nel Piano di Monitoraggio del PUMS (Allegato 1 della Relazione di Piano). E' stata creata una tabella specifica, nella sezione degli indicatori di impatto/monitoraggio, che correla il Goal della strategia con l'indicatore di interesse, il target a livello regionale e il target a livello comunale per Reggio Emilia (scalato laddove opportuno). Tali target indicati potranno essere perseguiti attraverso l'attuazione di tutti gli interventi e misure previsti dal Piano. Nella fase di monitoraggio periodico del piano essi saranno attentamente monitorati e valutate le eventuali mutazioni e le nuove opportunità del contesto, si potranno apportare al piano idonee azione correttive.
- 3) Si recepisce la condizione in cui si richiede di dare attuazione a tutte misure previste dal PAIR2020, con particolare attenzione al raggiungimento dell'obiettivo della riduzione del 20% rispetto al 2020 del traffico veicolare privato nei centri abitati: nella relazione di Piano sono indicati i livelli di attuazione di tali misure al momento della redazione ed i risultati che si potranno raggiungere con l'attuazione dello stesso. L'obiettivo specifico della riduzione del traffico veicolare privato nei centri abitati del 20% sarà obiettivo prioritario del PUMS e potrà essere perseguito attraverso l'attuazione di tutti gli interventi e misure previsti dal piano a partire dal previsto incremento dei servizi di TPL sia su gomma che su ferro, dallo sviluppo della rete ciclabile, anche a scala sovracomunale, e dalle necessarie modifiche legislative relative al rafforzamento della facoltà dei Comuni di regolare l'accesso e la sosta nei centri urbani. Il target è stato opportunamente inserito nel Piano di Monitoraggio del PUMS (Allegato 1 della Relazione di Piano): nella fase di monitoraggio periodico questo indicatore sarà attentamente monitorato e, valutate le eventuali mutazioni e le nuove opportunità del contesto, si potranno apportare al piano idonee azione correttive.
- 4) Si recepisce l'obiettivo-target previsto dal PRIT per i PUMS che la quota (share) modale mobilità privata, da raggiungere sia minore o uguale a 50%: tale target è stato inserito all'interno della tabella degli indicatori di impatto/monitoraggio nel Piano di Monitoraggio del PUMS (Allegato 1 della Relazione di Piano) e sarà oggetto di monitoraggio periodico per verificarne l'effettivo raggiungimento.
- 5) Si recepisce la condizione di presentare ogni due anni all'Autorità Competente il report di monitoraggio, che permetta la verifica dello *"stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e rendicontare il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nazionale e regional"*: tale report avrà cadenza biennale come da normativa e i contenuti e le caratteristiche previste dal piano di Monitoraggio (Allegato 1 della Relazione di Piano);
- 6) Si recepisce la condizione che gli interventi infrastrutturali contenuti nel PUMS di Reggio Emilia dovranno essere, necessariamente, assunti e valutati in sede di pianificazione territoriale ed urbanistica: per quanto riguarda gli aspetti infrastrutturali si dichiara infatti che l'iter approvativo del PUMS di Reggio Emilia non costituisce attivazione di variante urbanistica ai vigenti strumenti di pianificazione territoriale;
- 7) Si condivide la raccomandazione di introdurre misure sperimentali innovative che riducano la necessità di spostarsi con mezzi alimentati a combustione fossile: infatti il PUMS di Reggio Emilia come descritto nel paragrafo 3.3.1 della Relazione di Piano, adotta l'approccio ASI (*'avoid'*, *'shift'* e *'improve'*) definito a livello europeo nel 2007, in cui il termine *'avoid'* indica proprio l'obiettivo generale di riduzione del traffico

attraverso l'incentivazione di attività e servizi che consentano di evitare spostamenti e di governare la domanda di mobilità attraverso il governo delle aree urbane e del territorio, tra cui il lavoro agile;

- 8) Si condivide la raccomandazione di dare priorità alle azioni previste dal Piano che riducano la dipendenza dai combustibili fossili: tale concetto è ribadito all'interno del capitolo 13 della Relazione di Piano del PUMS '**Modalità di attuazione del piano**' ed anche all'interno del rapporto di VAS;
- 9) Si condivide la raccomandazione di mantenere sempre elevato il livello di coinvolgimento di cittadini e stakeholder: la partecipazione è stata una componente rilevante che ha affiancato tutto il processo pianificatorio del PUMS di Reggio Emilia, come descritto sia nella Relazione di Piano che nel rapporto di VAS. All'interno del piano di monitoraggio (Allegato 1) viene sottolineato che in occasione di ciascun monitoraggio futuro verranno organizzati momenti pubblici aperti alla cittadinanza e, se ritenuti importanti, anche appuntamenti ristretti con gli stakeholder.

Le misure descritte all'interno del capitolo 12 della Relazione di Piano del PUMS '**Progetti ed idee per nuovi comportamenti**', legate al mobility management, avranno un ruolo importante nella fase di attuazione del PUMS prevedendo tra le altre cose attività di informazione, sensibilizzazione e coinvolgimento dei cittadini verso una mobilità più sostenibile e che comporti una riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;

- 10) Si condivide la necessità di evidenziare meglio all'interno della Relazione di Piano i contenuti relativi ai criteri ambientali di attuazione, già descritti nel Rapporto Ambientale di VAS e VINCA del PUMS e sono quindi riportati totalmente all'interno del capitolo 13 della Relazione di Piano del PUMS '**Modalità di attuazione del Piano**';
- 11) Si condividono le raccomandazioni espresse per la predisposizione del rapporto biennale di monitoraggio del PUMS:
 - Nel piano di monitoraggio sono presenti indicatori che permettono la valutazione dell'effettiva riduzione delle emissioni di NOx, NO2, PM10 e PM2.5;
 - Nel Piano di Monitoraggio nelle tabelle degli indicatori è indicato per ciascuno di essi l'insieme dei dati di base per la loro elaborazione, laddove possibile nella Relazione di Piano e nella relazione di VAS/VINCA sono presenti i corrispondenti valori dello scenario 0;
 - È previsto nel piano di monitoraggio l'organizzazione di momenti di confronto sui risultati del monitoraggio, gli esiti conseguenti e la condivisione e consultazione nelle eventuali scelte correttive o di introduzione di nuove politiche in modalità aperta al pubblico e, se ritenuto necessario, anche con tavoli ristretti con gli stakeholder del territorio.
- 12) si condivide la raccomandazione espressa per tutelare i siti Natura 2000: si indica sia nella relazione di Piano che nel rapporto di VAS del PUMS che tutti i progetti attuativi del Piano, qualora ricadano all'interno dei siti Natura2000 o che siano ubicati all'esterno se possano determinare incidenze negative sui siti stessi devono essere sottoposti alla procedura della valutazione di incidenza 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 il PAIR ed il PRIT.

Il PUMS del Comune di Reggio Emilia è articolato, infatti, in **obiettivi fondamentali** che prevedono rispettivamente:

1. la **riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico**, le emissioni di gas serra ed i consumi energetici principalmente attraverso il contenimento della domanda di mobilità basata sull'auto privata,
2. il **miglioramento della fruibilità e dell'accessibilità del centro storico e dei centri attrattori** intervenendo prioritariamente sull'offerta di mobilità alternativa,
3. il **miglioramento della qualità urbana e delle condizioni di sicurezza** della rete stradale, con una attenzione particolare per le categorie più fragili.

Per il raggiungimento degli obiettivi, le "Linee di indirizzo per la redazione del PUMS" avevano individuato nel 2016 **sei linee strategiche**, definite sulla base dei tre pilastri di azione dell'approccio ASI:

- governare la domanda di mobilità attraverso il governo delle aree urbane e del territorio,
- trarre il massimo rendimento dalle infrastrutture esistenti e in via di realizzazione, diminuendo la pressione del traffico sulle aree centrali della città,
- affidare un ruolo centrale al trasporto pubblico, massimizzandone l'efficienza e l'efficacia in relazione alle esigenze del territorio e disponibilità di risorse,
- migliorare la sicurezza e la vivibilità degli ambienti urbani, favorendo la mobilità pedonale e ciclistica,
- ridurre il costo sociale dell'incidentalità attraverso l'approccio "Vision Zero"- PCSS 2015,
- incentivare forme di mobilità "intelligente" e pulita.

Gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità relativi alla qualità dell'aria, al rumore e ai cambiamenti climatici. Si sottolinea come l'attuazione del PUMS sia il principale strumento per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico.

Su scala comunale le emissioni di NOx avranno una riduzione del 42%, gli NO2 del 44%, il PM 2,5 del 36% e il PM 10 del 27%.

Andando a restringere il focus dell'analisi sul solo centro storico le stime indicano delle riduzioni ancora più rilevanti: per l'NOx si stima una riduzione del 53%, per il NO2 del 65%, per il PM 2,5 del 53% e per il PM 10 del 42%.

Nella fascia intermedia, che corrisponde alla prevista Città30, le emissioni di NOx avranno una riduzione del 38%, gli NO2 del 43%, il PM 2,5 del 45% e il PM 10 del 36%.

Per quanto riguarda le emissioni di anidride carbonica a seguito della realizzazione degli interventi proposti dal PUMS, si rileva una riduzione delle emissioni nell'ordine del 3%.

In particolare l'istituzione di ZTL e Zone 30 consentirà una riduzione delle emissioni degli inquinanti atmosferici molto significativa. Sono positivi inoltre tutti gli interventi di miglioramento del servizio di Trasporto Pubblico, per migliorare l'offerta alternativa all'utilizzo dell'auto privata, tra cui l'estensione di parcheggi di interscambio modale.

I numerosi interventi per rafforzare e incentivare la ciclopedità, infine, contribuiranno a ridurre l'utilizzo dell'auto privata, spostando quote di spostamenti verso la bicicletta.

Complessivamente si ritiene di raggiungere l'obiettivo target previsto dal PRIT per i PUMS di quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale al 50%.

L'obiettivo specifico della riduzione del traffico veicolare privato nei centri abitati del 20% sarà obiettivo prioritario del PUMS e potrà essere perseguito attraverso l'attuazione di tutti gli interventi e misure previsti dal piano a partire dal previsto incremento dei servizi di TPL sia su gomma che su ferro, dallo sviluppo della rete ciclabile, anche a scala sovracomunale, e dalle necessarie modifiche legislative relative al rafforzamento della facoltà dei Comuni di regolare l'accesso e la sosta nei centri urbani.

I contributi verso la transizione alla mobilità elettrica infine, sono segnalati come particolarmente positivi per ridurre le emissioni locali di inquinanti atmosferici.

La salute e la sicurezza della popolazione trarranno grandi benefici in particolare per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, per la riduzione seppur lieve dell'inquinamento acustico e per una complessiva riduzione del rischio incidenti stradali, soprattutto legati all'utenza debole, pedoni e ciclisti. I numerosi interventi per favorire la mobilità ciclistica e pedonale, inoltre, consentiranno la diffusione di modi di spostamento più salutari per la popolazione.

Si richiamano inoltre quegli interventi che contribuiscono in maniera prevalente alla riduzione dell'inquinamento acustico. Il PUMS prevede interventi che modificano la viabilità e che, come stimato dal modello di traffico, ridurranno le percorrenze e le velocità nei centri urbani, e quindi il rumore prodotto dai veicoli. Inoltre il Piano contempla significativi interventi di promozione e diffusione della mobilità elettrica, determinando ulteriori benefici in termini di riduzione delle emissioni acustiche da traffico veicolare.

Il tema dell'energia, infine, vede coinvolti in maniera positiva tutti quegli interventi che contribuiscono alla riduzione dell'utilizzo dell'autovettura privata, a favore di modalità di spostamento più sostenibili quali l'uso dei mezzi del TPL e della bicicletta. L'efficienza energetica dei veicoli elettrici è un tema di estrema attualità. Ci si attende che nei prossimi anni, grazie allo sviluppo tecnologico e alla diffusione delle fonti energetiche pulite e rinnovabili, i veicoli elettrici possano essere considerati migliori anche dal punto di vista dei consumi energetici rispetto ai veicoli a combustione interna.

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.

5. Delibere della Regione Emilia Romagna

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 20075 del 30/11/2018 BOLOGNA

Proposta: DPG/2018/20866 del 30/11/2018

Struttura proponente: SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA'
AMBIENTALE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) - ESITO SCOPING - FASE DI
CONSULTAZIONE PRELIMINARE E INDICAZIONI SULLA DEFINIZIONE DEI
CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE DEL "PIANO URBANO DELLA
MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA" (ART. 13,
TITOLO II, DELLA PARTE SECONDA DEL D. LGS. 152/06)

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE
SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Firmatario: VALERIO MARRONI in qualità di Responsabile di servizio

**Responsabile del
procedimento:** Valerio Marroni

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

1. PREMESSO CHE:

- 1.1 ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i PUMS, ai sensi dell'art.3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257", secondo quanto stabilito dagli artt. 4 e segg. del decreto legislativo n. 152/2006, i piani ed i programmi strategici, che possano avere un impatto significativo sull'ambiente, devono essere sottoposti alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile;
- 1.2 nel caso specifico dei PUMS, considerata la loro tematica strategica e l'area di influenza e tenuto conto di quanto indicato dal decreto legislativo n. 152/2006, art. 6, sono da assoggettare a VAS;
- 1.3 la VAS accompagnerà l'intero percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione ed al suo monitoraggio in fase di attuazione (artt. da 11 a 18 del D.Lgs. 152/06);
- 1.4 l'Autorità competente alla VAS, di cui al titolo II del D. Lgs. n. 152 del 2006, è la Regione Emilia-Romagna, poiché con la LR n.13/2015 "Riforma del sistema di governo regionale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni" dal 1 gennaio 2016 la competenza della Regione Emilia-Romagna è stata estesa, oltre ai piani e programmi di competenza regionale provinciale, ai piani e programmi comunali non urbanistici (art. 15, commi 1 e 5);
- 1.5 ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n. 1392 dell'8 settembre 2008, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione Sostenibilità Ambientale è stato individuato, ai sensi dell'art. 1, commi 3 e 5, della LR. 13 giugno 2008, n. 9, quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi;

2. PRESO ATTO CHE:

- 1.6 con nota, acquisita al P.G. della Regione Emilia-Romagna n. 521107 del 30 luglio 2018, il Comune di Reggio Emilia ha richiesto l'avvio della fase di consultazione sul rapporto preliminare, ai fini della procedura VAS, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ai sensi D.Lgs 152/06;

- 1.7 la documentazione, messa a disposizione ai fini della consultazione, dal Comune di Reggio Emilia, contiene un documento denominato "Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS " elaborato sulla base delle linee indicate dalla delibera di Giunta comunale n. 268 del 22 dicembre 2016, la Relazione Preliminare, la Relazione Preliminare Ambientale e un documento sul percorso di ascolto e partecipativo per la redazione del PUMS, approvati con delibera di Giunta Comunale n. 145 del 26/07/2018;
- 1.8 i "soggetti competenti in materia ambientali" individuati in accordo tra Proponente e Autorità competente, al fine della consultazione, di cui all'art. 13, comma 1 del D.Lgs. 152/06, sono di seguito elencati;
- Regione Emilia Romagna (Servizio Tutela e Risanamento Acqua, Aria e Agenti Fisici; Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna; Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio)
 - Provincia di Reggio Emilia;
 - AIPO
 - ARPAE di Reggio Emilia;
 - AUSL Reggio Emilia- Dipartimento di Sanità Pubblica;
 - Soprintendenza Beni ambientali e Architettonici di Reggio Emilia;
 - Agenzia regionale per la Sicurezza territoriale e la Prot. Civile - sezione di Reggio Emilia;
 - Comune di Albinea;
 - Comune di Bagnolo in Piano;
 - Comune di Bibbiano;
 - Comune di Castelbosco di Sopra
 - Comune di Campegine;
 - Comune di Casalgrande;
 - Comune di Cavriago;
 - Comune di Correggio;
 - Comune di Montecchio Emilia;
 - Comune di Quattro Castella;
 - Comune di Rubiera;

- Comune di San Martino in Rio;
- Comune di Sant'Ilario d'Enza;
- Comune di Scandiano;
- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
- Corpo Forestale dello Stato- sezione di Reggio Emilia;

2.1 Sono stati inoltre consultati i seguenti soggetti:

- o ANAS - compartimento della Viabilità per l'Emilia - Romagna;
- o Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- o FER Ferrovie Emilia - Romagna;
- o Tper Trasporto Passeggeri Emilia - Romagna S.p.A.;
- o SETA - Società Emiliana Trasporti Autofiloviari S.p.A.;
- o Agenzia della Mobilità di Reggio Emilia;
- o Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia;
- o Provveditorato agli studi;
- o Iren S.p.A.;
- o Regione Emilia - Romagna Servizio Trasporto pubblico e mobilità sostenibile;
- o Comune di Reggio Emilia - Servizio Rigenerazione e Qualità urbana;

2.2 in data 13 settembre 2018, presso la sede del Comune di Reggio Emilia, in via Emilia San Pietro 12, è stata svolta una riunione ai fini della consultazione dei "soggetti competenti in materia ambientale", convocati come da elenco di cui al precedente punto, al fine di acquisire le loro valutazioni sulla portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale; gli Enti partecipanti a tale riunione, di seguito elencati, hanno fornito contributi che sono stati tenuti in considerazione nelle valutazioni di cui ai successivi punti:

- o Agenzia regionale per la Sicurezza territoriale e la Prot. Civile - sezione di Reggio Emilia;
- o ARPAE di Reggio Emilia;
- o Comune di Reggio Emilia (Servizi, interessati dagli effetti del piano);
- o SETA - Società Emiliana Trasporti Autofiloviari S.p.A
- o Tper - Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna S.p.A
- o Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia;

2.3 dall'incontro, basato sulla presentazione della relazione preliminare ambientale di VAS del piano, è emersa una sostanziale condivisione ed apprezzamento per la metodologia utilizzata per la redazione del Rapporto ambientale, in particolare è stata apprezzata l'analisi del Piano precedente; analisi fondamentale per individuare l'efficacia delle politiche effettuate;

2.4 si ritiene utile estendere la valutazione critica anche agli effetti ambientali, definendo una sorta di VAS ex-post del precedente Piano Urbano della Mobilità (PUM 2008) - nei limiti del possibile e del fattibile - al fine di ricavarne indicazioni utili per la stesura del nuovo PUMS;

2.5 nel Rapporto preliminare ambientale non sono fornite indicazioni in merito alle alternative prese in considerazione, poiché rispetto a tale tema è prevista una giornata dedicata agli scenari e alle proposte di piano;

2.6 gli Enti di seguito elencati, hanno fornito contributi che sono stati tenuti in considerazione nelle valutazioni di cui ai successivi punti:

- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale
- Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
- AUSL-IRCCS di Reggio Emilia - Dipartimento di Sanità Pubblica Servizio Igiene e Sanità Pubblica;

2.10 nel contributo di AUSL-IRCCS di Reggio Emilia si esprime quanto segue:

Avanziamo una serie di proposte da inserire nel PUMS volte ad affrontare la mobilità associata al settore sanitario riconducibile a due specifici temi, cioè: 1- l'accessibilità da parte dell'utenza alle strutture sanitarie ed in particolare al polo funzionale ospedaliero costituito dal S. Maria Nuova - L. Spallanzani, nonché a quello del San Lazzaro (che non può prescindere anche dalla sua natura di Campus Universitario); 2- la mobilità casa-lavoro dei dipendenti dell'AUSL. Entrambe le problematiche per essere affrontate richiedono lo sviluppo di azioni raggruppabili in tre distinti assi: 1. l'integrazione dei servizi sanitari con il TPL ed il trasporto sociale, 2. la gestione della sosta a servizio delle strutture sanitarie, 3. lo sviluppo di iniziative di mobility management applicabili agli spostamenti degli utenti e dei dipendenti dell'AUSL.

...omissis...

Come si diceva, nei tre assi in cui idealmente possono essere suddivise le problematiche relative alla mobilità associata al

settore sanitario sono individuabili anche progetti attuativi di tipo puntuale che si propone di inserire tra gli interventi previsti dal PUMS. Questi riguardano: **a)** il miglioramento dell'integrazione del TPL con le funzioni sanitarie e comprendono: 1) l'istituzione di una fermata del MiniBu H all'interno della struttura ospedaliera del Santa Maria Nuova (vedi scheda 1), 2) l'istituzione di una fermata aggiuntiva della linea E a servizio del rione Don Pasquino Borghi e della zona ovest del Campus del S. Lazzaro, 3) la modifica del percorso della linea E del MiniBu (capolinea al parcheggio del "Volo") facendolo transitare e fermare in via Kennedy alla Casa della Salute Reggio Ovest (entrata da Via Brigata Reggio). Di sicuro interesse, infine, sarebbe un collegamento tra i due poli funzionali costituiti da S. Lazzaro (e le relative strutture AUSL) e dal S. Maria - Spallanzani (potendo contare anche sulla prossimità del Campus con il parcheggio Funakoshi). **b)** il potenziamento e la razionalizzazione della sosta a servizio del polo del S. Maria-Spallanzani, già inserito nel piano della sosta del comune di Reggio Emilia e oggetto di interventi al momento solo parzialmente attuati, è suscettibile di ulteriori sviluppi che si propone di considerare tra le azioni del PUMS (vedi scheda 2). **c)** un ragionamento a parte richiede il polo costituito dal Campus del San Lazzaro per il quale la definizione dell'assetto e della gestione funzionale deve vedere ovviamente il coinvolgimento anche di UniMORE, organismo che contribuisce in modo significativo alla mobilità dell'area ed alla generazione di domanda di sosta. L'area, come noto, è inserita in un PRU in fase di attuazione ed offre spazi di miglioramento tanto per quanto riguarda l'accessibilità automobilistica, che per la razionalizzazione della sosta nonché il livello di servizio del TPL su gomma e su ferro (vedi scheda 3).

2.11 nel contributo del Consorzio di Bonifica dell'Emilia centrale si esprime quanto segue:

Si chiede di integrare i contenuti della "Relazione preliminare ambientale" con uno specifico capitolo dedicato alla compatibilità idraulica di cui alla D.G.R.1300/2016, tenuto conto che tutto il territorio comunale reggiano è mappato dal "Piano gestione rischio alluvioni" come potenzialmente allagabile e conseguentemente ogni intervento sulla mobilità, per essere sostenibile, non potrà prescindere da valutazioni di compatibilità con gli scenari di pericolosità e rischio idraulico.

Lo studio di compatibilità idraulica dovrà prendere in considerazione tutte le possibili misure volte sia alla salvaguardia della capacità ricettiva del sistema idrico sia alla difesa dei beni e delle strutture esposte, ma soprattutto a tutela della vita umana, secondo le disposizioni specifiche di cui al capitolo 5 della D.G.R. sopra richiamata

2.12 nel contributo di Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara si esprime quanto segue:

presa visione della documentazione disponibile online relativa a tale istanza, ai fini di garantire la tutela archeologica del territorio del Comune di Reggio Emilia - ad oggi non ancora sostenuta dall'adozione della carta delle potenzialità archeologiche da parte del Comune - si ricorda che dovrà essere trasmessa a questo Ufficio la documentazione progettuale dello studio di fattibilità per ciascuno degli interventi previsti in modo da poter applicare correttamente quanto normato dall'art. 25 del D.Lgs. 50/2016.

2.13 il processo di definizione del PUMS ha previsto una fase di confronto e partecipazione, che oltre al processo di VAS, si basa sulle conoscenze emerse da una prassi, ormai consolidata a Reggio Emilia, di ascolto e coinvolgimento della popolazione, nel tema della mobilità come ad esempio:

- ✓ attività dell'ascolto nei quartieri, avviato nel 2015 tramite i laboratori di quartiere - progetto "Quartiere bene Comune". Tra i temi emersi prioritari e ricorrenti ricordiamo: moderazione traffico/velocità: collegamenti frazioni/centro e frazioni/frazioni; sosta e parcheggi; sicurezza casa-scuola; percorsi rurali; mobilità ciclabile e pedonale; trasporto pubblico;
- ✓ raccolta dal servizio segnalazioni dei suggerimenti e reclami del comune sul tema mobilità: 752 segnalazioni dal 2015 a oggi;
- ✓ indagini conoscitive attraverso:
 - a) monitoraggi a supporto delle politiche di mobility management nei percorsi casa-scuola e per monitorare eventuali cambiamenti delle abitudini delle famiglie sulla base degli indicatori comuni europei (a partire dal 2003 ogni due anni circa);
 - b) questionari periodici sull'accessibilità dei plessi scolastici, la sicurezza dei dintorni degli stessi e la dotazione di infrastrutture al servizio della mobilità sostenibile;
 - c) indagini a campione sugli spostamenti dei residenti nel territorio comunale (2014 e 2015);
- ✓ promozione della partecipazione:
 - o svolta nel 2016 per la ZTL e l'area pedonale in centro storico, con riferimento in particolare ai temi della sosta, permessi e gestione carico-scarico;
 - o nei progetti Interreg Europe Resolve, dedicato ai temi della mobilità sostenibile e della transizione verso una low carbon economy nel settore del commercio (www.interregeurope.eu/resolve/, avviato nel 2016 e che

si concluderà nel marzo 2021) e Schoolchance - la sfida della mobilità scolastica nelle politiche regionali (www.interregeurope.eu/schoolchance/, avviato nel 2017 e che si concluderà nel dicembre 2021);

o promozione del confronto interno all'Amministrazione comunale, con gli altri servizi per raccogliere sollecitazioni e osservazioni sui contenuti: Servizi Rigenerazione e Qualità Urbana e Servizio Ingegneria e Manutenzioni; Polizia Municipale protezione Civile, Officina Educativa, Istituzione Scuole e Nidi per l'Infanzia, Politiche per il Protagonismo responsabile e la Città intelligente;

2.14 tutti i cittadini interessati hanno potuto mantenersi aggiornati sulle tappe dell'intero percorso di partecipazione, sia attraverso il sito del Comune di Reggio Emilia, nella sezione dedicata al Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (<http://www.comune.re/pums>), sia sul profilo Facebook del Comune, costantemente aggiornati;

2.15 dal percorso partecipativo, in particolare nell'ambito dei tre tavoli lavoro della giornata del 13 settembre 2018, in occasione dell'evento "Cambiare per la Mobilità sostenibile: dipende anche da te!" sono emersi prioritariamente i seguenti temi:

Ciclabilità:

- realizzare/riqualificare **piste ciclabili** sicure, di larghezza sufficiente, con corsie e semafori dedicati (da evitare percorsi misti ciclopeditoni che risultano pericolosi per l'utente debole) e di azioni/progetti di sensibilizzazione all'**educazione stradale dei ciclisti** (frequenti i ciclisti in contromano al senso di marcia),
- provvedere ad assicurare la manutenzione delle ciclabili (es. buche, radici, illuminazione, ...) e mettere lungo le ciclabili indicazioni di percorso,
- realizzare una mappa delle ciclabili su app,
- estendere strutture come la **Velostazione** in altri punti della città, con un'attenzione particolare alla **sicurezza di oggetti/persone** (ad es. per le bici elettriche: presenza di depositi e ricoveri ben sorvegliati contro i furti) nonché alla **qualità** e piacevolezza **dello spazio urbano** per favorire la mobilità ciclopeditona.

Trasporto pubblico locale:

- sostituire gradualmente i mezzi del TPL e collettivi con veicoli elettrici e a basso impatto ambientale,
- studiare forme di incentivazione tariffaria per l'uso del TPL, riducendone il costo per creare fidelizzazione e

incrementare l'utilizzo, procedendo ad eventuale aumento delle tariffe al crescere degli utenti,

- potenziare i parcheggi scambiatori per favorire l'intermodalità,
- ripristinare la cosiddetta linea "Circolare" intorno alla città, rivisitare le linee e coordinarle meglio.

Ulteriori proposte:

- ragionare, per il futuro prossimo, in chiave di "ZEZ - Zero Emission Zone" per l'area all'interno delle tangenziali,
- favorire l'**auto elettrica**, ad es. creando maggiori possibilità di **ricarica**, con la consapevolezza che anche l'auto elettrica crea problemi di inquinamento.

3 CONSIDERATO CHE:

3.1 secondo l'impostazione comunitaria il PUMS è un Piano strategico di area vasta e di lungo periodo che si propone di soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese con lo scopo principale di migliorare la qualità della vita dei cittadini; nel PUMS la definizione delle strategie deve essere accompagnata da proposte operative di breve medio periodo e da un consistente sistema di monitoraggio delle tendenze e dei risultati;

3.2 il PUMS è un piano profondamente diverso dal PUM (Piano Urbano della Mobilità), introdotto in Italia dalla Legge 340/2000; la finalità principale del PUM era quella di riconoscere e gestire in maniera coerente il "sistema" costituito dall'insieme delle infrastrutture, dei servizi per la mobilità e delle politiche di regolazione e di gestione della domanda; il PUMS è destinato invece far uscire gli obiettivi della politica dei trasporti dallo stretto recinto settoriale e ad impostare una nuova strategia di integrazione tra i diversi campi dell'azione pubblica con il fine di migliorare complessivamente la qualità della vita dei cittadini intesa come benessere, qualità e funzionalità dell'ambiente quotidiano per gli abitanti e per le attività insediate;

3.3 al contrario di quanto avviene con gli approcci più tradizionali alla pianificazione dei trasporti, il nuovo concetto introdotto dai PUMS pone particolare enfasi sul coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse, sul coordinamento delle politiche degli strumenti di piano tra settori (trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche,

servizi sociali, salute, sicurezza, energia, etc.), tra enti, tra livelli diversi al loro interno e sul territorio e tra istituzioni confinanti;

3.4 è possibile definire quindi il PUMS come 'piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita;

3.5 il PUMS, pertanto, non va considerato come l'ennesimo piano, piuttosto deve comprendere ed integrarsi con gli strumenti esistenti, valorizzando i principi di integrazione, partecipazione, valutazione e monitoraggio. A tal proposito si riportano di seguito estratti del **Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 "Individuazione delle linee guida per i PUMS, ai sensi dell'art.3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257"**, allegato 1 e 2:

Ruolo programmatico del PUMS

Il PUMS, da inquadrarsi nello scenario pianificatorio regionale e nazionale, deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore.

Il PUMS è nettamente differenziato dal PUT, ma è con esso interagente. Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede "investimenti" e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali.

Il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti che saranno oggetto di aggiornamento secondo le procedure di legge. Nel caso in cui le Amministrazioni approvino il PUMS seguendo le procedure di approvazione dei Piani urbanistici/territoriali esso si configura come variante da recepire negli strumenti vigenti.

o Passi procedurali necessari:

- a) definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;*
- b) predisposizione del quadro conoscitivo;*
- c) avvio del percorso partecipato;*
- d) definizione degli obiettivi;*

- e) costruzione partecipata dello scenario di Piano;
- f) valutazione ambientale strategica (VAS);
- g) adozione del Piano e successiva approvazione;
- h) monitoraggio;

o **Il percorso partecipativo**

Il percorso partecipato va inquadrato all'interno di regole definite ex-ante e non soggette esse stesse a negoziazione (è necessario che venga definita la procedura di partecipazione al PUMS).

Ogni Amministrazione sceglierà l'approccio e le tecniche di percorso partecipato che ritiene più opportune in relazione alle caratteristiche territoriali ed alle risorse disponibili.

Il percorso partecipato prende avvio con la costruzione del quadro conoscitivo, concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini e portatori di interesse, e contribuisce alla successiva definizione degli obiettivi del Piano.

o **Costruzione partecipata dello scenario di piano (dopo aver condiviso lo scenario di riferimento ovvero sia lo stato di fatto)**

A partire dal quadro conoscitivo e dall'individuazione degli obiettivi da perseguire, si definiscono, anche attraverso il percorso partecipato, le strategie e le politiche-azioni per la costruzione degli scenari alternativi di Piano.

Gli scenari alternativi, costituiti da azioni e interventi, attuati in uno specifico intervallo temporale, saranno messi a confronto con lo Scenario di riferimento (SR) in assenza di PUMS.

Dalla valutazione comparata ex ante degli scenari alternativi, attraverso l'uso degli indicatori (di raggiungimento dei macroobiettivi) si perviene alla individuazione dello Scenario di piano, articolato in interventi a breve, medio e lungo termine, relativi costi, coperture finanziarie e risorse disponibili e definizione delle priorità, anche per lotti funzionali.

La scelta dello Scenario di Piano, tra tutti gli scenari alternativi proposti, avverrà tramite valutazione comparativa, utilizzando le note tecniche mono o multi criteriali, valutando quindi da un lato la sostenibilità economica, finanziaria e

gestionale degli interventi proposti e dall'altro i benefici generati da tutte le strategie messe in campo dal PUMS.

o **Il percorso di condivisione con cittadini e stakeholder**

La partecipazione si sviluppa per mezzo di incontri aperti alla cittadinanza e di altri dedicati a specifiche rappresentanze. Diverse iniziative possono essere predisposte per coinvolgere gli attori portatori di esigenze molteplici, raccogliere opinioni su obiettivi e strategie e verificare le conseguenti alternative di piano all'interno dei tavoli partecipativi.

L'elaborazione tecnica dello strumento di piano è quindi affiancata dallo sviluppo del coinvolgimento del pubblico. La prima fase del processo di elaborazione e condivisione del piano si può articolare in incontri tematici, dedicati a condividere la situazione ambientale e della mobilità nonché le strategie di riferimento cui dovrà "attenersi" il piano, e a recepire le segnalazioni dei partecipanti. In particolare, l'attività si deve concentrare sulla condivisione del quadro delle conoscenze e sull'acquisizione, da parte dei soggetti coinvolti, delle sollecitazioni e delle indicazioni su punti di forza e di debolezza relativi alle singole tematiche trattate.

o **Monitoraggio**

Nell'ambito della redazione del PUMS e successivamente alla definizione dello scenario di piano, devono essere definite le attività di monitoraggio obbligatorio da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS. A tale scopo si rende opportuna la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione che consenta di valutare l'effettivo perseguimento degli obiettivi e l'efficacia e l'efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano. Il percorso partecipato sarà presente anche nella fase del monitoraggio con lo scopo di verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticità che ostacolano la regolare attuazione del Piano.

o **Obiettivi, strategie e azioni di un PUMS**

Un Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) deve avere come obiettivi principali il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane e periurbane, mediante sistemi di mobilità e trasporti sostenibili e di alta qualità anche sotto il profilo ambientale economico e sociale, ed il miglioramento della fruibilità dello spazio pubblico.

Promuovere la mobilità sostenibile significa orientare la mobilità dei residenti e dei city user in modo che questi possano privilegiare gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici ovvero utilizzare mezzi privati a basso impatto ambientale e creare le infrastrutture che consentano il miglior utilizzo delle stesse verso, attraverso e all'interno delle aree urbane e periurbane.

o **Obiettivi (minimi obbligatori)**

Per promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei, al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile si elencano le 4 aree di interesse ed i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS:

A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

- A1. Miglioramento del TPL;
- A2. Riequilibrio modale della mobilità;
- A3. Riduzione della congestione;
- A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci;
- A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici);
- A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano;

B. Sostenibilità energetica ed ambientale

- B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;
- B2. Miglioramento della qualità dell'aria;
- B3. Riduzione dell'inquinamento acustico;

C. Sicurezza della mobilità stradale

- C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;
- C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
- C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
- C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)

D. Sostenibilità socio-economica

- D1. Miglioramento della inclusione sociale;
- D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza;
- D3. Aumento del tasso di occupazione;
- D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

o Strategie

Al fine di poter perseguire gli obiettivi individuati dal PUMS risulta necessario definire le strategie e le relative azioni che costituiscono la base di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano.

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;

2. Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;

3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;

4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;

5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;

6. Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;

7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità

sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.

o **Azioni**

Un'azione costituisce una delle possibili attività da mettere in campo per contribuire all'attuazione concreta di una strategia. Un'azione si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita. Per ognuna delle strategie definite, è possibile esercitare una o più azioni.

4 RITENUTO CHE:

- 4.1 sia condivisibile lo schema metodologico del processo di valutazione ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), impostato coerentemente con quanto richiesto dal D.Lgs. n. 152/06;
- 4.2 sia condivisibile l'indicazione degli elementi che saranno sviluppati nel Rapporto Ambientale, in quanto coerenti con quanto elencato nell'Allegato VI D.Lgs. n. 152/06;
- 4.3 sia condivisibile l'impostazione del rapporto diagnostico conoscitivo che si chiude riportando l'elaborazione critica degli ingredienti raccolti ed estraendo da un'analisi SWOT le linee di indirizzo e i temi strategici di cui tenere conto nel seguito della stesura del PUMS;
- 4.4 si conviene con quanto scritto nel Rapporto ambientale preliminare che la Valutazione di Sostenibilità Ambientale si confronta con la struttura di un **progetto unitario di mobilità** che, contemplando tutti i tipi di mobilità all'interno dell'area in oggetto, si pone l'obiettivo di migliorarne la qualità ambientale e territoriale declinata e disaggregata nelle componenti di **mobilità sostenibile, equità, sicurezza e inclusione sociale, qualità ambientale e innovazione ed efficienza economica**. La VAS, che si configura anche come elemento di identificazione e rappresentazione delle criticità con cui il nuovo PUMS si misura per auspicarne il superamento, opera la valutazione degli effetti conseguenti l'attuazione del Piano, anche attraverso l'esame di alternative, e predispone le necessarie misure di mitigazione, compensazione e monitoraggio, base fondamentale per la sua valutazione ex-post;
- 4.5 si condivide l'impostazione dell'analisi di contesto strutturata in analisi del contesto socio-economico,

demografico, socio-economico, infrastrutturale, e analisi del contesto ambientale e della salute;

4.6 si condivide che la verifica di coerenza tra gli obiettivi PUMS e gli obiettivi degli strumenti della pianificazione sia sovraordinata che di settore, abbia lo scopo di evitare che siano assunti obiettivi in netto contrasto con il quadro programmatico vigente; si ritiene che debbano essere individuate sia le sinergie che i possibili contrasti con gli altri piani;

4.7 si condivide il fatto che il PUMS abbia adottato quale obiettivo prioritario **l'abbattimento dell'incidentalità e dei costi sociali connessi**, con l'obiettivo specifico di "ridurre significativamente l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali;

4.8 in particolare 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"*;

4.9 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 ARPAE";

4.10 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;

4.11 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;

4.12 come previsto del Decreto citato nei considerato, nel documento di piano e nel rapporto ambientale dovranno essere elencate le diverse linee di intervento proposte dal PUMS, a loro volta articolate nelle azioni specifiche occorrenti per la loro realizzazione. A ciascuna azione specifica dovrebbero essere associate indicazioni temporali di massima circa il periodo di inizio e la durata della realizzazione, il costo di realizzazione e il costo di gestione per ciascun periodo di durata dell'azione. Si ottiene così una stima dei costi di investimento e di gestione del PUMS e il cash flow teorico da questi generato, così da poterne valutare l'impatto sui bilanci comunali e verificarne in tal modo la sostenibilità finanziaria. In questa fase si tratta ancora, è bene precisarlo, di uno strumento finalizzato a orientare la successiva fase attuativa e non l'enunciazione di una decisione formalmente adottata dalla Amministrazione. La necessità di distribuire temporalmente gli

interventi (il complesso degli investimenti previsti e i costi di esercizio/gestione a regime) obbliga infatti a collocare ciascuna delle azioni previste in ordine di priorità, e fornisce in tal modo un chiaro supporto per la formulazione dei programmi triennali delle opere pubbliche, per la destinazione di parte degli oneri urbanistici oltre che per orientare più robustamente l'operato dell'Amministrazione nel concorrere alla ricerca dei finanziamenti eventualmente disponibili nei diversi ambiti (locali, nazionali ed europei).

4.13 affrontando il 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 stimare-valutare "quanto genera ogni euro messo su una politica-azione piuttosto che un'altra", in termini di effetto (efficacia) sulla mobilità (p.e. sulla bicicletta vs sul trasporto pubblico). **Una sorta di analisi costi e benefici**, potrebbe essere utilizzata in particolar modo nella fase di selezione e prevalutazione delle singole azioni di piano considerate (scenari esplorativi), al fine di definire una metodologia coerente che consenta di accompagnare l'intero processo di costruzione del Piano, fornendo indicatori sintetici in grado di descrivere efficacia ed efficienza delle azioni considerate, in relazione ai differenti indicatori di risultato e in funzione del quadro degli obiettivi. Le azioni che, avendo conseguito risultati positivi nel processo di valutazione o in base ad altre considerazioni, saranno selezionate per comporre lo scenario base di Piano e le sue varianti temporali di lungo periodo, dovrebbero a loro volta essere sottoposte a valutazione complessiva costi-benefici, per evidenziare e quantificare l'effetto combinato delle azioni selezionate. Una metodologia di valutazione di questo tipo non solo consentirebbe di esplicitare gli elementi che porteranno alla scelta delle differenti azioni e misure che compongono il Piano, ma 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;

4.14 in merito alla valutazione degli effetti ambientali del piano si condivide l'impostazione della valutazione quantitativa e qualitativa delle politiche-azioni e 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;

4.15 si ritiene indispensabile che nel rapporto ambientale siano considerati anche gli effetti indotti dal Piano sulla **biodiversità urbana e territoriale** affrontando l'argomento almeno in termini di frammentazione ecologica ovvero considerare la continuità e il rafforzamento della rete ecologica e del ruolo che a tal proposito possono svolgere le infrastrutture verdi.

Nella Conferenza di Rio nel 1992, all'art 2 della Convenzione sulla diversità biologica, la biodiversità viene definita come *"(...) ogni tipo di variabilità tra gli organismi viventi, compresi, tra gli altri, gli ecosistemi terrestri, marini e altri acquatici e i complessi ecologici di cui essi sono parte; essa comprende la diversità entro specie, tra specie e tra ecosistemi."*

La Convenzione riconosce, quindi, tre ordini gerarchici di diversità biologico/genetica, specifica ed eco sistemica. La 'diversità genetica', che sta alla base degli altri due tipi di biodiversità, riguarda la variazione dei geni entro e tra popolazioni della stessa specie. La 'diversità specifica' si riferisce alla compresenza di specie diverse in un determinato territorio e alle relazioni tra di esse. La ricchezza di specie rappresenta l'indicatore più immediato per valutare lo stato di salute della biodiversità specifica. La 'diversità ecosistemica' si riferisce invece alla differenziazione di ambienti fisici, di raggruppamenti di organismi, piante, animali e microrganismi e di processi e interazioni che si stabiliscono tra loro. A livello italiano la Strategia Nazionale per la Biodiversità del 2011, nel constatare il mancato raggiungimento dell'obiettivo europeo di invertire entro quella data la perdita di biodiversità, è oggi impegnata nella definizione di obiettivi e priorità d'azione "post 2010" da assumere con urgenza nei molti campi che occorre gestire in modo coordinato per raggiungere al 2020 e poi al 2050 l'obiettivo generale della Strategia: *"La biodiversità e i servizi ecosistemici, nostro capitale naturale, sono conservati, valutati e, per quanto possibile, ripristinati, per il loro valore intrinseco e perché possano continuare a sostenere in modo durevole la prosperità economica e il benessere umano nonostante i profondi cambiamenti in atto a livello globale."* Tale obiettivo generale deve essere perseguito

assicurando il raggiungimento di tre obiettivi strategici che coinvolgono tutti e tre i livelli gerarchici sopra ricordati:

Obiettivo Strategico 1 - *"Entro il 2020 garantire la conservazione della biodiversità, intesa come la varietà degli organismi viventi, la loro variabilità genetica ed i complessi ecologici di cui fanno parte, ed assicurare la salvaguardia e il ripristino dei servizi ecosistemici al fine di garantirne il ruolo chiave per la vita sulla Terra e per il benessere umano."*

Obiettivo strategico 2 - *"Entro il 2020 ridurre sostanzialmente nel territorio nazionale l'impatto dei cambiamenti climatici sulla biodiversità, definendo le opportune misure di adattamento alle modificazioni indotte e di mitigazione dei loro effetti ed aumentando la resilienza degli ecosistemi naturali e seminaturali."*

Obiettivo strategico 3 - *"Entro il 2020 integrare la conservazione della biodiversità nelle politiche economiche e di settore, anche quale opportunità di nuova occupazione e sviluppo sociale, rafforzando la comprensione dei benefici dei servizi eco sistemici da essa derivanti e la consapevolezza dei costi della loro perdita";*

4.16 in merito alla valutazione degli **effetti del Piano sulla salute** si ricorda che nell'elenco delle informazioni da fornire con il Rapporto ambientale, di cui all'Allegato VI al D.Lgs. n. 152/2006) è espressamente inserita l'individuazione dei possibili impatti significativi sulla salute umana.

I piani e programmi possono influenzare in molti modi la salute umana intesa nella sua accezione più ampia sia direttamente che indirettamente, sia in senso positivo che negativo. La VAS prevede che nella valutazione dei possibili effetti significativi sull'ambiente debbano essere considerati anche gli effetti sulla salute umana

Posto che la trattazione della "salute umana" in ambito di VAS ha il valore aggiunto, rispetto alle valutazioni puntuali, di poter analizzare un contesto ampio e quindi avere una visione d'insieme delle situazioni e problematiche e considerare anche gli effetti cumulati dovuti alla realizzazione di più politiche-azioni.

Le principali opportunità che possono derivare da una effettiva considerazione della salute nella VAS del PUMS sono:

- o esplicitare obiettivi di miglioramento della salute che il PUMS può contribuire a perseguire. Gli obiettivi sono la chiave per il processo di Valutazione Ambientale Strategica. Molti degli obiettivi relativi all'ambiente sono collegati alla salute, ma può essere opportuno individuare specifici obiettivi relativi alla salute;

- o valutare e comparare i possibili effetti positivi e negativi delle azioni del PUMS sugli obiettivi di sostenibilità inclusi gli obiettivi relativi alla salute;
- o promuovere azioni che possano contribuire ad adottare stili di vita più sani (quali: realizzazione di piste ciclabili, percorsi pedonali, aree verdi);
- o influenzare le scelte che possono determinare condizioni ambientali che incidono sulla salute (modalità di trasporto, riduzione di emissioni di inquinanti, accesso ai servizi, ...);
- o effettuare analisi e valutazioni relative alla salute che possono costituire riferimento per le VAS dei piani attuativi e per le VIA dei progetti che sono previsti nel PUMS valutato;
- o promuovere una stretta collaborazione tra Istituzioni ed esperti ambientali e sanitari;
- o promuovere un sistema di comunicazione e un'ampia ed efficace partecipazione delle comunità anche sui temi più attinenti i possibili effetti del PUMS, e dei piani collegati, sulla salute;
- o definire ed organizzare un sistema di monitoraggio ambientale e degli effetti socio-sanitari in grado di seguire l'attuazione del PUMS verificando che gli obiettivi di sostenibilità fissati siano perseguiti e siano controllati gli effetti dovuti all'attuazione delle azioni del PUMS.

Pertanto nel Rapporto Ambientale rispetto agli aspetti della salute:

- o deve essere verificata la coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di protezione della salute desunti dagli atti normativi di riferimento e dal quadro pianificatorio e programmatico pertinente al PUMS;
- o devono essere esplicitati gli obiettivi di miglioramento della salute che il P/P può contribuire a perseguire;
- o devono essere approfondite le valutazioni dei possibili effetti del PUMS sugli aspetti socio-sanitari identificati nella fase preliminare.

4.17 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;

4.18 si ritiene, inoltre, che nel Rapporto ambientale debba essere approfondita e valutata la coerenza interna del Piano, ovvero sia la coerenza tra le politiche-azioni del Piano e gli obiettivi da questo assunti;

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

4.20 per la scelta degli indicatori dovranno essere considerati sia indicatori di contesto (ambientale, territoriale, sociale) che indicatori di processo o prestazionalità (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;

4.21 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.

4.22 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 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;

4.23 qualora vi fossero politiche-azioni del PUMS che potrebbero avere degli effetti sulla Rete Natura 2000 dovrà essere redatto apposito Studio d'incidenza ambientale;

5 VISTO:

5.1 D.Lgs.3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale;

5.2 L.R. 21 dicembre 2017, n. 24 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio";

6 VISTE, altresì, le delibera della Giunta regionale:

6.1 n. 2416 del 29 dicembre 2008, recante "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e successive modifiche, per quanto applicabile;

6.2 n. 468 del 10/04/2017, recante: "Il Sistema dei Controlli Interni nella Regione Emilia-Romagna

n. 56 del 25 gennaio 2016 recante "Affidamento degli incarichi di Direttore generale della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 43 della L.R. n. 43/2001";

6.3 n. 2189 del 21 dicembre 2015 avente ad oggetto "Linee di indirizzo per la riorganizzazione della macchina amministrativa regionale";

6.4 n. 270 del 29 febbraio 2016 recante "Attuazione prima fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";

6.5 n. 622 del 28 aprile 2016 recante "Attuazione seconda fase della riorganizzazione avviata con Delibera 2189/2015";

6.6 n. 1107 dell'11 luglio 2016 recante "Integrazione delle declaratorie delle strutture organizzative della Giunta regionale a seguito dell'implementazione della seconda fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";

7 RICHIAMATI, altresì:

7.1 il D.Lgs. n. 33 del 14 marzo 2013 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni d parte delle pubbliche amministrazioni" e ss.mm.ii.,

7.2 la delibera della Giunta regionale n. 93 del 29 gennaio 2018 di "Approvazione Piano triennale di prevenzione della corruzione. Aggiornamento 2018/2020", ed in particolare l'allegato B "Direttiva di indirizzi interpretativi per l'applicazione degli obblighi di pubblicazione previsti del D.Lgs n. 33 del 2013. Attuazione del Piano triennale di prevenzione della corruzione 2018/2020.

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

ATTESTATA la regolarità amministrativa

Tutto ciò premesso, dato atto, considerato e valutato;

DETERMINA

a) di esprimere relativamente al Rapporto ambientale preliminare del PUMS del Comune di Reggio Emilia, redatto ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. n. 152/06, le seguenti considerazioni e raccomandazioni per il prosieguo del processo di valutazione e formazione del PUMS e nella fattispecie 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) 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 "peggiorata" quando si stima un incremento, nell'area considerata, delle concentrazioni degli inquinanti valutati, eventualmente anche attraverso modellistica, rispetto:

o 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;

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

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

- 3) 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);
- 4) la valutazione ambientale del PUMS deve costituire aggiornamento, relativamente al tema della mobilità, della valutazione ambientale del piano provinciale e dei piani comunali, e prioritariamente, attinente alle componenti ambientali interessate dal Piano quali la qualità dell'aria e il rumore;
- 5) 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;

- 6) 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;
- 7) 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.
- 8) Relativamente al tema della biodiversità urbana e territoriale nel rapporto ambientale dovranno essere considerati gli effetti indotti dal Piano, affrontando l'argomento almeno in termini di frammentazione ecologica ovvero considerare la continuità e il rafforzamento della rete ecologica e del ruolo che a tal proposito possono svolgere le infrastrutture verdi;
- 9) relativamente al tema "salute" nel Rapporto Ambientale:
 - o deve essere verificata la coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di protezione della salute desunti dagli atti normativi di riferimento e dal quadro pianificatorio e programmatico pertinente al PUMS;
 - o devono essere esplicitati gli obiettivi di miglioramento della salute che il P/P può contribuire a perseguire;
 - o devono essere approfondite le valutazioni dei possibili effetti del PUMS sugli aspetti socio-sanitari identificati nella fase preliminare.
- 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/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;
- 13) si ritiene, inoltre, che nel Rapporto ambientale debba essere approfondita e valutata la coerenza interna del Piano, ovvero sia 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 prestazionalità (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:

- o 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.);
- o indicazioni delle procedure e delle regole attraverso cui gli esiti del monitoraggio saranno funzionali all'eventuale revisione del Piano;
- o 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;
- o redazione di report di monitoraggio e definizione della relativa periodicità di aggiornamento;
- o 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;

b) di trasmettere copia del presente atto al Comune di Reggio Emilia;

c) di trasmettere copia del presente atto ai soggetti competenti in materia ambientale coinvolti ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. n. 152/06.

VALERIO MARRONI

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 548 del 12/04/2023

Seduta Num. 14

Questo mercoledì 12 **del mese di** Aprile
dell' anno 2023 **si è riunita in** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Bonaccini Stefano	Presidente
2) Priolo Irene	Vicepresidente
3) Calvano Paolo	Assessore
4) Colla Vincenzo	Assessore
5) Donini Raffaele	Assessore
6) Felicori Mauro	Assessore
7) Mammi Alessio	Assessore
8) Salomoni Paola	Assessore
9) Taruffi Igor	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore: Felicori Mauro

Proposta: GPG/2023/588 del 06/04/2023

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

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

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

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

Responsabile del procedimento: Denis Barbieri

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PREMESSO CHE

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

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

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

PRESO ATTO CHE

con nota, acquisita al P.G. della Regione Emilia-Romagna n.521107 del 30 luglio 2018, il Comune di Reggio Emilia ha richiesto l'avvio della fase di consultazione sul Rapporto preliminare, ai fini della procedura VAS, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);

la documentazione messa a disposizione ai fini della consultazione dal Comune di Reggio Emilia, è consistita in un documento denominato "Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS " elaborato sulla base delle linee indicate dalla delibera di Giunta comunale n. 268 del 22 dicembre 2016, una Relazione Preliminare, una Relazione Preliminare Ambientale e un documento sul percorso di ascolto e partecipazione per la redazione del PUMS, approvati con delibera di Giunta Comunale n. 145 del 26 luglio 2018;

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

- Regione Emilia-Romagna (Servizio Tutela e Risanamento Acqua, Aria e Agenti Fisici; Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna; Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio);
- Provincia di Reggio Emilia;
- AIPO;
- ARPAE di Reggio Emilia;
- AUSL Reggio Emilia- Dipartimento di Sanità Pubblica;
- Soprintendenza Beni ambientali e Architettonici di Reggio Emilia;
- Agenzia regionale per la Sicurezza territoriale e la Prot. Civile - sezione di Reggio Emilia;
- Comune di Albinea;
- Comune di Bagnolo in Piano;
- Comune di Bibbiano;
- Comune di Cadelbosco di Sopra;
- Comune di Campegine;
- Comune di Casalgrande;
- Comune di Cavriago;
- Comune di Correggio;
- Comune di Montecchio Emilia;
- Comune di Quattro Castella;
- Comune di Rubiera;
- Comune di San Martino in Rio;
- Comune di Sant'Ilario d'Enza;
- Comune di Scandiano;
- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale;
- Corpo Forestale dello Stato- sezione di Reggio Emilia;

Sono stati inoltre consultati i seguenti soggetti:

- ANAS - compartimento della Viabilità per l'Emilia - Romagna;
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- FER Ferrovie Emilia-Romagna;
- Tper Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna S.p.A.;
- SETA - Società Emiliana Trasporti Autofiloviari S.p.A.;
- Agenzia della Mobilità di Reggio Emilia;
- Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia;
- Provveditorato agli studi;
- IRENS.p.A.;
- Regione Emilia-Romagna Servizio Trasporto pubblico e mobilità sostenibile;
- Comune di Reggio Emilia - Servizio Rigenerazione e Qualità urbana;

in data 13 settembre 2018, presso la sede del Comune di Reggio Emilia, in via Emilia San Pietro 12, è stata svolta una riunione ai fini della consultazione dei "soggetti competenti in materia ambientale", al fine di acquisire le loro valutazioni sull'apportata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale; gli Enti partecipanti a tale riunione, di

seguito elencati, hanno fornito contributi che sono stati tenuti in considerazione nelle valutazioni di cui ai successivi punti:

- Agenzia regionale per la Sicurezza territoriale e la Prot. Civile - sezione di Reggio Emilia;
- ARPAE di Reggio Emilia;
- Comune di Reggio Emilia (Servizi, interessati dagli effetti del piano);
- SETA - Società Emiliana Trasporti Autofiloviari S.p.A.;
- Tper - Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna S.p.A.;
- Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia;

con determina n.20075 del 30 novembre 2018 sono stati trasmessi al Comune di Reggio Emilia 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) 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 "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";

3) 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);

4) la valutazione ambientale del PUMS deve costituire aggiornamento, relativamente al tema della mobilità, della valutazione ambientale del piano provinciale e dei piani comunali, e prioritariamente, attinente alle componenti ambientali interessate dal Piano quali la qualità dell'aria e il rumore;

5) 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-Adel 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 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;

6) 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;

7) 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;

8) Relativamente al tema della biodiversità urbana e territoriale nel rapporto ambientale dovranno essere considerati gli effetti indotti dal Piano, affrontando l'argomento almeno in termini di frammentazione ecologica ovvero considerare la continuità e il rafforzamento della rete ecologica e del ruolo che a tal proposito possono svolgere le infrastrutture verdi;

9) relativamente al tema "salute" nel Rapporto Ambientale:

- deve essere verificata la coerenza degli obiettivi del PUMS con gli obiettivi di protezione della salute desunti dagli atti normativi di riferimento e dal quadro pianificatorio e programmatico pertinente al PUMS;

- devono essere esplicitati gli obiettivi di miglioramento della salute che il P/P può contribuire a perseguire;

- devono essere approfondite le valutazioni dei possibili effetti del PUMS sugli aspetti socio-sanitari identificati nella fase preliminare;

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, che nel Rapporto ambientale debba essere approfondita e valutata la coerenza interna del Piano, ovvero sia 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 prestazionalità (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;

PRESO, INOLTRE, ATTO CHE

il Comune di Reggio Emilia, con deliberazione di Giunta Comunale n.79 del 11aprile 2019, ha adottato il "Piano urbano della mobilità sostenibile - (PUMS)", comprensivo del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica, 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 D.lgs. n.152/2006 e del D.P.R. n.357/1997;

il Piano, comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, è stato depositato presso la sede del Comune di Reggio Emiliaa partire dal 29 maggio 2019, quale data di pubblicazione sul BURERT dell'avviso di avvenuta adozione fino 15 ottobre 2019;

gli elaborati del PUMS, così come adottati, sono stati depositati e pubblicati digitalmente all'Albo Pretorio on-line, sul bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna (BURERT) n. 166 del 25/05/2019 (periodico Parte seconda) e sui siti istituzionali del Comune di Reggio Emilia e della Regione Emilia-Romagna, visionabili fino al giorno 15 ottobre 2019 ai seguenti link:

- <http://www.comune.re.it/retecivica/urp/retecivi.nsf/PESDocumentID/61A995482B85CB23C12583E5002A4BF5?opendocument&FROM=dcmntdpndtttl>
- <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>

con successivo atto del Comune di Reggio Emilia, il periodo di deposito e pubblicazione è stato prorogato al 31/12/2019;

PRESO ATTO ALTRESI' CHE

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

n.	data	Soggetto
- 1	- 15/10/2019	- Impresa
- 2	- 15/10/2019	- Cittadino
- 4	- 15/10/2019	- Rurali Reggiani (associazione)
- 7	- 28/12/2019	- Tempi e orari (Comitato)
- 8	- 30/12/2019	- Cittadino
- 9	- 30/12/2019	- Cittadino
- 10	- 30/12/2019	- ATI S. Stefano

		(Associazione)
- 11	- 30/12/2019	- Cittadino
- 13	- 31/12/2019	- "Quelli del Gattaglio" (Associazione)
- 14	- 31/12/2019	- "Quelli del Gattaglio" (Associazione)
- 15	- 31/12/2019	- Cittadino
- 16	- 31/12/2019	- Cittadino
- 19	- 09/01/2020	- Cittadino
- 20	- 09/01/2020	- CNA e LAPAM Confartigianato RE
- 21	- 14/01/2020	- Cittadino
- 22	- 16/01/2020	- FIAB
- 23	- 23/01/2020	- Cittadino
- 24	- 23/01/2020	- Confcommercio RE
- 25	- 25/01/2020	- Cittadino
- 27	- 19/12/2019	- Confesercenti RE
- Contributo Soggetti con competenza ambientale		
- 3	- 15/10/2019	- SETA (Gestore TPL)
- 5	- 18/12/2019	- Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile Servizio Area Affluenti Po
- 6	- 20/12/2019	- ARPAE
- 12	- 30/12/2019	- Comune di Bagnolo in Piano
- 17	- 02/01/2020	- Comune di Quattro Castella
- 18	- 04/01/2020	- Comune di Quattro Castella
- 26	- 25/01/2020	- Agenzia per la Mobilità RE

le tematiche emergenti risultano essere le seguenti:

rapporto PUMS con altri strumenti di pianificazione

diverse osservazioni hanno riguardato i rapporti, sia a livello attuativo e di indirizzo sia a livello di effetto rispetto alle politiche esogene al PUMS, tra il PUMS e gli altri strumenti di programmazione e pianificazione; in particolare, è stato richiesto di evidenziare l'effetto delle sole azioni del PUMS rispetto agli effetti complessivi che considerano anche fattori esogeni quali, ad esempio, il rinnovo del parco veicolare e le azioni del PAIR;

valutazione degli scenari

in merito agli scenari di piano è stato chiesto che questi ricomprendano tutto il territorio comunale, con particolare attenzione alle aree più densamente popolate; è stato, inoltre, chiesto di considerare negli scenari le opere in corso di completamento e realizzazione e di identificare con particolare evidenza la pianificazione/presenza dei plessi scolastici;

è stato richiesto che la valutazione degli scenari consideri per tutti gli scenari anche gli effetti sull'inquinamento atmosferico e la possibile non completa realizzazione di alcuni interventi;

in relazione al tema acustica, è stata segnalata una possibile incongruenza nel confronto delle emissioni acustiche nei tre scenari ipotizzati, tra i risultati che emergono dal modello e i dati di input immessi nel modello stesso; si suggerisce, inoltre, l'utilizzo per la valutazione degli effetti acustici del PUMS degli stessi strumenti utilizzati per la Mappatura Acustica Strategica comunale;

previsioni di Piano

in generale, rispetto ai contenuti di piano diverse osservazioni hanno chiesto la definizione di obiettivi intermedi associati a specifici target e indicatori di monitoraggio; si chiede, inoltre, di inserire gli interventi in un cronoprogramma degli interventi con indicati gli obiettivi (che si chiede siano ambiziosi) e l'investimento economico necessario;

in merito ai contenuti si chiede che il PUMS consideri anche i rapporti città-campagna, in modo da connettere, ma mantenere le caratteristiche dei luoghi;

in relazione all'estensione delle corsie preferenziali per il trasporto pubblico sono state ricevute diverse osservazioni sia favorevoli sia contrarie; in particolare, l'agenzia per la mobilità di Reggio Emilia ha segnalato numerosi punti critici di accesso alla città dove inserire/modificare le corsie preferenziali;

numerosi osservazioni sono state presentate a riguardo della sosta, dei parcheggi e dei parcheggi scambiatori; in particolare, le osservazioni hanno riguardato la richiesta di revisione delle previsioni dei nuovi parcheggi scambiatori (modifica localizzazione, proposte, richiesta di utilizzo di aree esistenti, miglioramento dell'utilizzo del parcheggio Zucchi in funzione delle attività commerciali del centro) e la proposta di nuovi parcheggi in diverse aree della città; in merito al piano della sosta, sono state richieste modifiche alla tariffazione e la valutazione degli impatti sull'utilizzo dei parcheggi nelle aree limitrofe ai parcheggi che saranno messi a pagamento;

in relazione alle aree ZTL e zone 30, sono state presentate osservazioni contrastanti, con richieste sia di maggiore estensione sia di diminuzione; le richieste di riduzione sono legate al mantenimento delle attività commerciali del centro storico; diverse osservazioni hanno, inoltre, richiesto il mantenimento del percorso che dalla via Emilia S. Stefano conduce a Porta Castello attraversando corso Garibaldi e il mantenimento della navetta minibù nel centro storico;

è stato richiesto che il piano consideri maggiormente le esigenze di mobilità delle persone anziane e diversamente abili; è stato, inoltre, chiesto di considerare le esigenze degli spostamenti urbani legati al trasporto bambini e ragazzi tra scuola e attività sportive o extra scolastiche;

è stata segnalata la necessità di fornire interventi per le situazioni di grande afflusso corrispondenti a periodi o giornate prevedibili (es. festività, ricorrenze);

alcune osservazioni hanno evidenziato l'importanza di misure legate alle tecnologie smart e alla logica smartcity, dell'approccio Avoid-Shift-Improve e del ruolo dell'Amministrazione nella riduzione del bisogno di spostamento;

in relazione alle infrastrutture, è stata richiesta una revisione degli attraversamenti su rotatorie interessate da volume elevati di traffico che possono creare congestione, è stata proposta l'istituzione della circonvallazione a senso unico a quattro corsie e una rigenerazione urbana dei viali di circonvallazione ed è stata proposta una circonvallazione per l'abitato di Sesto;

infine, in merito alla logistica, è stata richiesta una maggior definizione della proposta del nuovo centro di consolidamento merci e di condivisione di tale proposta con le associazioni;

Quadro Conoscitivo di Piano

sono state segnalate diverse criticità sia su temi viabilistici infrastrutturali (elevato traffico di mezzi pubblici e privati nella zona Filzi-Gardenia e via Regina Elena, congestione sulla circonvallazione e in piazzale tricolore dovute alle interferenze tra le sedi stradali automobilistiche e ciclopedonali, pericolosità dell'attraversamento pedonale di viale Timavo, molto importante per il collegamento del quartiere Gattiglio con il Centro storico) sia su temi ambientali (qualità dell'aria);

in merito alle analisi modellistiche, è stato richiesto l'utilizzo di dati conoscitivi più recenti per il modello del traffico (2016) e di migliorare l'utilizzo nel modello dell'indicatore "veicoli eq. x km"; è stato richiesto di considerare, oltre all'ora di punta mattutina, anche la fascia serale compresa tra le 17:30 e le 20:00; è stato chiesto, inoltre, di effettuare rilevazioni del traffico anche in orari diversificati e in concomitanza con eventi;

come analisi di criticità esistenti, è stato richiesto di valutare gli effetti delle corsie preferenziali e delle interferenze con le linee ferroviarie sul traffico;

sono stati segnalati gli accordi passanti tra servizio taxi e agenzia mobilità per l'integrazione del servizio nella mobilità urbana;

percorsi ciclabili

è stato chiesto di considerare il tema della manutenzione delle ciclabili, stimolandone la pianificazione e programmazione;

in merito agli indicatori, è stato chiesto di superare l'indicatore km di ciclovie e passare ad indicatori che rilevino il grado di utilizzo e la qualità dei percorsi, in modo da identificare i tratti critici e sottoutilizzati;

si chiede la separazione dei percorsi ciclo pedonali a tutela dei pedoni e la valorizzazione dei percorsi cicloturistici; in merito alla ciclabile delle caprette è stato chiesto di renderla adatta allo spostamento quotidiano tramite un potenziamento ed è stata chiesta l'istituzione di percorsi ciclabili per la connessione delle aree verdi;

TPL

diverse osservazioni hanno riguardato l'opportunità della riqualificazione del servizio ferroviario tramite il potenziamento delle linee (soprattutto le linee locali), il miglioramento degli scambi modali (introduzione parcheggi scambiatori nelle vicinanze delle fermate di Fogliano (da riaprire) e di Parco Ottavi), con particolare riferimento agli scambi bus-treno per favorire l'intermodalità;

in relazione al servizio bus, è stato richiesto l'ammodernamento della flotta, l'istituzione di una consulta sulla mobilità sostenibile e la riqualificazione degli hub (in particolare, stazione e Caserma Zucchi) del TPL per renderli maggiormente rispondenti alle esigenze degli utilizzatori;

numerosi osservazioni hanno chiesto il mantenimento e potenziamento della linea minibù, mantenendo l'attraversamento del centro storico, e una migliore comunicazione degli orari e tragitti alle fermate; è stata chiesta una maggiore considerazione del trasporto scolastico;

in merito alle tratte di forza, è stato suggerito di spezzare il percorso della linea di forza est-ovest in due tratte con chiusura sulla circonvallazione, migliorare le connessioni con la stazione AV mediopadana e la città e di inserire la stazione ferroviaria (linea ordinaria) nella direttrice nord-sud;

valutazione degli effetti e monitoraggio

è stato richiesto di valutare gli effetti delle azioni pesandoli sulla base del numero di auto presenti nelle zone di centro storico, fascia intermedia e fascia esterna; inoltre, è stata suggerita la valutazione della ripartizione modale da raggiungere con gli scenari di piano in confronto a quella di partenza; in merito al monitoraggio, è stato chiesto di effettuare un monitoraggio periodico degli effetti degli interventi;

PRESO ATTO CHE

le proposte di controdeduzioni sono pervenute con nota acquisita al PG/2023/0153374 del 17febbraio 2023 della Regione Emilia-Romagna; tali controdeduzioni non modificano in modo sostanziale i contenuti del PUMS, pertanto, non si ritiene necessaria una ripubblicazione del Piano;

CONSIDERATO, CHE

i PUMS pongono al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità con un approccio trasparente e partecipativo che prevede, fin dall'inizio del suo processo di definizione, il coinvolgimento attivo non solo di Enti ed Istituzioni ma anche di vari portatori di interesse del mondo dei trasporti, dell'urbanistica, dell'ambiente, delle attività economiche, dei servizi sociali, della salute, della sicurezza, dell'energia e, in generale, dei singoli cittadini;

secondo l'impostazione comunitaria il PUMS è un Piano strategico di area vasta e di lungo periodo che si propone di soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese con lo scopo principale di migliorare la qualità della vita dei cittadini; nel PUMS la definizione delle strategie deve essere accompagnata da proposte operative di breve medio periodo e da un consistente sistema di monitoraggio delle tendenze e dei risultati;

le Linee guida comunitarie per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), elaborate all'interno del programma europeo Intelligent Energy - Europe (IEE) con le Linee guida nazionali per i PUMS approvate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (n. 397 del 4 agosto 2017), focalizzano con chiarezza, tra i "passi procedurali necessari alla redazione e approvazione del PUMS", il ruolo della partecipazione, facendo riferimento al percorso partecipativo sia per la definizione degli obiettivi, sia per la costruzione dello scenario di piano;

RILEVATO CHE

le indicazioni fornite e i contributi pervenuti dai soggetti con competenza ambientale nella fase di valutazione preliminare, così come indicato dall'art. 13, comma 4, del D.lgs. 152/06, sono state, sostanzialmente, recepite nella stesura del Piano; nel Rapporto Ambientale è presente un capitolo che dà conto di come sono state prese in considerazione tali indicazioni;

le fasi di redazione del PUMS del Comune di Reggio Emilia sono state caratterizzate dal contributo da parte del processo partecipativo; sono stati coinvolti portatori di interesse (stakeholder) e cittadini e dal percorso partecipato è stata elaborata una strategia, declinata in obiettivi e azioni, utilizzata per la costruzione della strategia del PUMS;

come documentato nel capitolo 7 "il contributo della partecipazione" del Rapporto ambientale e nel capitolo 3.5 "comunicazione e processo di partecipazione" della relazione di piano, le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del PUMS del Comune di Reggio Emilia e sugli effetti e impatti ambientali ad essi conseguenti, previste dagli artt. 13 e 14 del D.lgs. 152/2006, sono state sviluppate nel processo di formazione del Piano;

il processo di partecipazione del PUMS è stato composto dalle seguenti fasi:

- fase preliminare di ascolto della città, sviluppata a partire da quanto già emerso dalle numerose iniziative di ascolto in corso già da prima dell'elaborazione del PUMS (tavoli di lavoro tematici, processi per il protagonismo civico e responsabile dei cittadini (progetto dei laboratori di quartiere), raccolta delle osservazioni e segnalazioni in forma scritta attraverso i vari canali di comunicazione messi a disposizione), a partire dalle quali si è proceduto per l'elaborazione delle Linee di Indirizzo e del quadro conoscitivo del PUMS;
- consultazione istituzionale, legata alle fasi di Scoping di VAS e VAS, attraverso due momenti di ascolto e dialogo strutturato tra diversi attori, rivolti a tutti i portatori di interesse ed aperti alla cittadinanza;
- ulteriori incontri specifici, svolti nel periodo dicembre 2022 - gennaio 2023, richiesti dalle associazioni dei commercianti attraverso il tavolo loro dedicato già strutturato dall'Amministrazione (TUC);

la fase preliminare di Ascolto della città, che ha affiancato la messa a punto del PUMS, ha utilizzato i risultati dei processi partecipativi che il Comune di Reggio Emilia mantiene con la cittadinanza, tra cui troviamo:

- l'ascolto nei quartieri, avviato nel 2015 tramite i laboratori di quartiere - progetto "Quartierebene Comune";
- quanto raccolto dal sistema di raccolta segnalazioni, suggerimenti e reclami del comune sul tema mobilità;
- l'attività di ascolto attraverso questionari e indagini conoscitive: monitoraggi a supporto delle politiche di mobility management nei percorsi casa-scuola e per monitorare eventuali cambiamenti delle abitudini delle famiglie sulla base degli indicatori comuni europei (a partire dal 2003 ogni due anni circa); questionari periodici sull'accessibilità dei plessi scolastici, la sicurezza dei dintorni degli stessi e la dotazione di infrastrutture al servizio della mobilità

sostenibile; indagine campione sugli spostamenti dei residenti nel territorio comunale (2014 e 2015);

- l'attività di ascolto e partecipazione svolta nel 2016 per la ZTL e l'area pedonale in centrostorico, con riferimento in particolare ai temi della sosta, permessi e gestione carico-scarico;
- l'attività di ascolto e partecipazione per la mobilità casa-scuola e delle istanze formulate dalla rete dei Mobility Manager Scolastici, avviata nel 2009;
- l'attività di ascolto e partecipazione nei progetti Interreg Europei Resolve, dedicato ai temi della mobilità sostenibile e della transizione verso una low carbon economy nel settore del commercio (www.interregeurope.eu/resolve, avviato nel 2016 e che si è concluso a marzo 2021) e Schoolchance - la sfida della mobilità scolastica nelle politiche regionali (www.interregeurope.eu/schoolchance, avviato nel 2017 e che si è concluso a dicembre 2021);
- i contenuti della partecipazione istituzionale, ovvero atti del Consiglio comunale su tematiche di mobilità;
- il confronto interno con gli altri servizi per raccogliere sollecitazioni e osservazioni sui contenuti;
- l'incontro con l'associazione Tuttinbici - FIAB, per un focus specifico sui possibili assi di intervento in favore della ciclabilità;

la consultazione istituzionale ha permesso di individuare i soggetti competenti in materia ambientale e di recuperare le loro considerazioni e raccomandazioni per il prosieguo del processo di valutazione e formazione del PUMS e per la redazione del rapporto ambientale;

nel corso del processo integrato di redazione del PUMS e della relativa VAS, sono stati organizzati due momenti di ascolto e dialogo strutturato tra diversi attori, rivolti a tutti i portatori di interesse ed aperti alla cittadinanza:

- tavolo di lavoro del 13 settembre 2018, convocato in occasione del Forum di apertura e di consultazione sui documenti preliminari;
- tavolo di lavoro del 13 dicembre 2018, per la discussione dello scenario di Piano proposto e delle azioni e interventi in fase di definizione;

la terza fase della partecipazione (quella ex post) accompagnerà la fase di implementazione del PUMS; la partecipazione ex-post rimane un elemento essenziale per il successo del PUMS e prevede:

- in occasione di ciascun monitoraggio verranno organizzati momenti pubblici aperti alla cittadinanza e serienuti

importanti anche appuntamenti ristretti con gli stakeholder di confronto sui risultati del monitoraggio, gli esiti conseguenti e la condivisione e consultazione nelle eventuali scelte correttive o di introduzione di nuove politiche;

- la documentazione prodotta a seguito del monitoraggio sarà resa pubblica mediante pubblicazione sul sito comunale nella sezione relativa al PUMS di Reggio Emilia; lo stesso processo partecipativo sarà descritto e riportato nel documento di monitoraggio finale;

gli obiettivi del PUMS sono stati definiti in continuità con quanto contenuto nel precedente PUM 2008, aggiornando gli obiettivi sulla base delle esperienze maturate, delle criticità ambientali riscontrate e delle nuove condizioni esogene (previsioni urbanistiche, infrastrutture, flussi e condizioni socioeconomiche);

gli obiettivi generali del piano pertanto sono così declinati:

- la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, le emissioni di gas serra ed i consumi energetici principalmente attraverso il contenimento della domanda di mobilità basata sull'auto privata;
- il miglioramento della fruibilità e dell'accessibilità del centro storico e dei centri attrattori intervenendo prioritariamente sull'offerta di mobilità alternativa;
- il miglioramento della qualità urbana e delle condizioni di sicurezza della rete stradale, con una attenzione particolare per le categorie più fragili;

dagli obiettivi generali di piano e da una prima stesura delle strategie svolta in una fase iniziale di elaborazione del Piano contenuta nelle "Linee di indirizzo per la redazione del PUMS" (2016), con l'elaborazione dei Documenti Preliminari, le analisi conoscitive e le valutazioni più articolate ed approfondite sul sistema della mobilità e sul sistema ambientale nel suo complesso, così come dagli esiti del processo partecipativo, sono stati formulati i seguenti assi prioritari di intervento:

- **vivibilità e sicurezza della città** - completamento dell'assetto infrastrutturale tangenziale della città finalizzato alla riduzione della pressione del traffico sulle aree urbane e al miglioramento dell'accessibilità ciclabile, pedonale e del TPL;
- **riqualificazione dei viali e degli assi viabilistici storici** - per migliorare le prestazioni del TPL (velocità commerciale) e per la mobilità ciclopedonale (standard qualitativi e sicurezza) definendo in modo organico gli interventi necessari sugli assi storici;

- **più spazi e qualità per le biciclette ed i pedoni** - migliorare la rete ciclabile esistente in termini di standard e sicurezza (punticritici e promiscuità con i pedoni), individuando le priorità di completamento della rete prevista dalBiciplan, l'esigenza di nuove connessioni, il superamento delle barriere infrastrutturali e dotazioni ed i servizi a supporto della ciclabilità (rastrelliere, velostazioni, ...);
- **trasporto pubblico: una rete integrata ed efficiente** - soddisfare appieno le esigenze di mobilità dei cittadini; è necessario superare la divisione tra Tpl urbano, extraurbano e servizio ferroviario, ragionando sulla loro integrazione e approfondendo le linee di forza, il sistema intermodale Minibù-parcheggi scambiatori e la valorizzazione della dotazione ferroviaria locale esistente;
- **nodo Mediopadano: una nuova opportunità per la città** - la stazione mediopadana ha determinato un forte incremento del livello di accessibilità alle grandi reti di comunicazione; la stazione costituisce un'opportunità in termini di sviluppo economico turistico e sociale; è necessario migliorare la sua connessione con la città e i suoi poli attrattori individuando soluzioni per un collegamento più rapido ed efficiente con la città;
- **le nuove tecnologie per una città più smart** - cogliere appieno le potenzialità delle nuove tecnologie;
- **progetti e idee per nuovi comportamenti** - determinare un significativo cambiamento nelle abitudini di mobilità dei cittadini; occorre proseguire, potenziare ed innovare le politiche e le azioni di mobility management a supporto di una mobilità più sostenibile con azioni continue;

il processo di redazione del PUMS ha definito inizialmente tre scenari, caratterizzati da diverse linee di intervento, al fine di confrontare gli effetti di insiemi di azioni differenti ma potenzialmente complementari, per poi andare ad effettuare la scelta dello scenario finale con una adeguata base di informazioni;

sono quindi stati costruiti i seguenti scenari alternativi:

- **continuità PUM2008**, scenario che prevede la prosecuzione delle politiche di mobilità sostenibile attuate in questi anni dall'approvazione del PUM2008 ed in attuazione di esso;
- **diversione Modale**, scenario che prevede di sviluppare e migliorare le reti ed i servizi dei modi alternativi all'auto privata (bici, Tpl e sharing) per ridurre le quote di spostamenti con auto/moto;
- **risanamento**, scenario che prevede di ampliare, ben oltre il centro storico, l'area soggetta a vincoli di circolazione e

sosta, in modo da favorire diffusamente in tale area la mobilità sostenibile e la qualità ambientale;

i tre scenari sono stati confrontati sulla base dei seguenti criteri:

- valutazione con il modello di simulazione del traffico - percorrenze, densità di traffico e velocità medie;
- qualità dell'aria - variazione delle emissioni da traffico di NOx rispetto alla situazione attuale, variazione delle emissioni da traffico di PM 2,5 rispetto alla situazione attuale, variazione delle emissioni da traffico di PM 10 rispetto alla situazione attuale;
- energia e cambiamento climatico - variazione delle emissioni da traffico di CO₂ rispetto alla situazione attuale, inquinamento acustico, variazione delle emissioni acustiche da traffico rispetto alla situazione attuale;
- incidentalità - variazione % del numero di incidenti automobilistici di media gravità;

i risultati dei singoli indicatori sono successivamente stati tradotti in valutazioni qualitative (attribuendo un punteggio da 1 a 3 asterischi in base al confronto relativo fra le performance dei tre scenari) al fine di permettere una valutazione complessiva;

la definizione dello scenario di PUMS e l'individuazione delle azioni che lo compongono è stata quindi basata sull'esito della valutazione degli scenari alternativi; in particolare, lo scenario definitivo di Piano è basato sullo scenario "Risanamento", integrato da alcune soluzioni e progetti contenuti negli altri due scenari alternativi esaminati "Continuità PUM2008" e "Diversione Modale", in quanto ritenuti efficaci e coerenti con l'approccio assunto;

lo scenario finale del PUMS è stato successivamente oggetto di una valutazione degli effetti ambientali, svolta mediante un'analisi quantitativa per gli elementi che sono stati ritenuti più pertinenti alle azioni del PUMS e mediante una matrice di valutazione qualitativa tra le azioni del PUMS e gli obiettivi di sostenibilità (aria e clima, acqua, suolo, biodiversità, cultura, paesaggio, popolazione e salute, agenti fisici, rifiuti, energia); l'analisi quantitativa ha riguardato i seguenti temi:

- emissioni in atmosfera;
- emissioni gas climalteranti;
- incidentalità;
- emissioni acustiche;
- biodiversità: Rete Ecologica Regionale e Rete Natura 2000;

- rischi idraulici;
- destinazioni d'uso e consumo del suolo;

emissioni in atmosfera - PAIR 2020

in coerenza con le indicazioni del PAIR e con quanto richiesto nel contributo preliminare dalla Regione Emilia - Romagna in qualità di Autorità competente per la VAS, gli inquinanti atmosferici assunti per la valutazione degli scenari sono stati: NO_x, NO₂, PM_{2,5} e PM₁₀

per la definizione del PUMS sono stati valutati lo scenario cautelativo PUMS A (con un livello di diversione modale basso - 2,9%) e lo scenario probabile PUMS B (con un livello di diversione modale medio - 3,4%) e messi a confronto rispetto allo stato di fatto (SDF);

la valutazione degli scenari ha considerato le percorrenze di automobili e veicoli commerciali leggeri e pesanti che avverranno nel 2033 all'interno dei confini comunali, stimando le seguenti riduzioni di emissioni di inquinanti:

- NO_x - stimata una riduzione del 42%;
- NO₂ - stimata una riduzione del 44%;
- PM_{2,5} - stimata una riduzione del 36%;
- PM₁₀ - stimata una riduzione del 27%;

nella valutazione degli scenari emissivi, limitata alla fascia intermedia e in quella centrale dove si concentrano alta densità abitative e funzioni lavorative, le percentuali di riduzione delle emissioni crescono decisamente, in conseguenza, principalmente, delle strategie di limitazione del traffico grazie alla ZTL e alla zona 30, nonché agli incentivi previsti per il passaggio alla motorizzazione elettrica:

- NO_x - stimata una riduzione maggiore del 50%;
- NO₂ - stimata una riduzione maggiore del 50%;
- PM_{2,5} - stimata una riduzione maggiore del 50%;
- PM₁₀ - stimata una riduzione maggiore del 40%;

tali stime di elevata riduzione andranno attentamente monitorate nel tempo e, eventualmente, andranno adottati i necessari correttivi del PUMS, al fine di concorrere fattivamente alla risoluzione del contenzioso con la Corte di giustizia europea che ha condannato l'Italia per il mancato rispetto dei valori limite di PM₁₀ in determinate zone e agglomerati urbani tra cui rientra il comune di Reggio Emilia;

si evidenzia che tali stime di riduzione sono calcolate senza l'adozione di tutte le misure previste dal PAIR, tra le quali:

- l'estensione al 100% della ZTL nel centro storico, poiché la ZTL, prevista dal Piano, coprirà il 90%, attualmente è al 44,8%;
- la riduzione del 20% del traffico veicolare privato al 2020, nei centri abitati rispetto all'anno di adozione del PAIR (2014); poiché nel PUMS si ipotizza nelle aree centrali e residenziali una riduzione al 2033 del 9% composta da 3% per la diversione modale, 3% per la protezione delle aree sensibili e 3% per la sostituzione con mezzi non inquinanti;

mentre è stato raggiunto:

- l'individuazione di nuove aree pedonali sino al 20% del centro storico;
- l'incremento della mobilità sostenibile con l'obiettivo di raggiungere una dotazione di 1,5 m/abitante di piste ciclabili ed una quota di mobilità ciclabile pari al 20% degli spostamenti urbani, con una percentuale già raggiunta del 23%;

emissioni di gas climalteranti

sono state considerate le emissioni di anidride carbonica, che rappresentano la quota più rilevante dei gas serra emessi dagli autoveicoli; il calcolo ha restituito una stima, nell'ora di punta, di 330t di CO₂ prodotta dal sistema dei trasporti su scala comunale;

in riferimento alla valutazione degli effetti degli interventi sugli obiettivi di sostenibilità individuati, i risultati dell'analisi qualitativa matriciale evidenziano effetti positivi in particolare sugli obiettivi di sostenibilità riguardanti aria e clima, cultura e paesaggio, popolazione e salute, agenti fisici ed energia mentre gli impatti negativi riguardano gli obiettivi di sostenibilità acqua, suolo e biodiversità;

complessivamente, la stima degli effetti ambientali del PUMS ha evidenziato che il Piano è orientato alla sostenibilità; sono comunque stati definiti alcuni accorgimenti e modalità realizzative (criteri ambientali di attuazione) che potrebbero ulteriormente rafforzare la sostenibilità ambientale del Piano e contribuiscono a ridurre eventuali effetti negativi, che riguardano le seguenti tematiche:

- viabilità;
- sistema della sosta;
- logistica;
- trasporto pubblico;
- ciclopedonalità;

l'applicazione dei criteri ambientali di attuazione dovrà seguire le diverse fasi del ciclo di vita di un intervento;

nel rapporto ambientale è stata effettuata un'analisi di coerenza interna attraverso una matrice in cui sono stati evidenziate le coerenze tra gli interventi del PUMS, gli Obiettivi generali e gli assi prioritari del PUMS stesso; ogni intervento risulta sempre coerente con almeno un obiettivo generale e almeno un asse prioritario;

nel rapporto ambientale è stata effettuata un'analisi qualitativa di coerenza esterna tra gli obiettivi e interventi del PUMS rispetto a 3 principali piani di riferimento: il PAIR, Piano Aria Integrato Regionale 2020, il Piano Comunale della Sicurezza Stradale (PCSS 2015) e il PAES, Piano d'Azione per l'energia Sostenibile;

l'analisi di coerenza esterna ha evidenziato che i contenuti del PUMS appaiono nel complesso coerenti con gli obiettivi dei tre principali piani considerati, sebbene non riescano a garantire il raggiungimento di tutti i target che questi piani fissano per la mobilità;

nella relazione di PUMS per lo scenario di piano non sono stati definiti dei target di risultato per gli obiettivi del PUMS; sono stati unicamente definiti i seguenti target quantitativi di risanamento ambientale che riguardano il nucleo più denso della conurbazione urbana:

- riduzione del 3% delle percorrenze dei mezzi motorizzati privati nelle aree più centrali e residenziali;
- il raggiungimento della quota del 3% del parco circolante in città dei veicoli LEV-ZEV (in specifici veicoli elettrici, ibridi plug-in o ad idrogeno);
- una riduzione del 3% della mobilità con mezzi motorizzati privati (auto, moto e furgoni) a favore dei modi di trasporto alternativi, e cioè dai modi attivi (piedi e bici), dal trasporto pubblico (treni e bus) e dai mezzi in sharing (car e van sharing);

sono però stati presentati dei target quantitativi, che possono essere correlati agli obiettivi di piano e agli indicatori di monitoraggio;

nella relazione di Piano, viene descritto, tramite un elenco di interventi, lo scenario di piano a 10 anni (lungo termine) e lo scenario di piano a 5 anni (breve termine);

nella relazione di Piano è presente una stima economica degli investimenti necessari per la realizzazione del piano; in particolare, per ogni intervento viene indicato la stima del costo di investimento complessiva, la stima del costo nei primi cinque anni e la stima del costo nei successivi cinque anni; gli importi maggiori sono destinati ai nuovi collegamenti stradali, agli interventi per il TPL e alle infrastrutture e servizi per la ciclopeditività;

il piano di monitoraggio, di cui si propone una frequenza biennale di misurazione, sarà formato da indicatori di contesto, da indicatori di processo, indicatori di valutazione e indicatori di impatto scelti da una prima elencazione di 250 indicatori che comprende anche gli indicatori obbligatori indicati dalla normativa sui PUMS;

per ciascun dato o indicatore viene individuata l'unità di misura, il target/obiettivo (se definito), l'eventuale fonte e se disponibile/necessario lo strumento-la modalità da adottare per il suo monitoraggio;

CONSIDERATO CHE

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

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

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

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

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

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

- **goal n. 3 Salute e benessere**-per quanto attiene alla riduzione dell'incidentalità -la Regione Emilia-Romagna presenta un livello di incidenti stradali decisamente più critico di quello nazionale (50,2 per 10'000 abitanti nel 2019 rispetto al 39,9 dell'Italia)per cui l'Agenda 2030 si pone l'obiettivo di dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020;l'Osservatorio Regionale per l'educazione alla sicurezza stradale, evidenzia che la natura degli incidenti ha come causa principale o concausa la distrazione al volante (83%);
- **goal n. 9 Imprese, innovazione e infrastrutture**-per quanto attiene alla promozione del trasporto pubblico gratuito per i giovani sino a 19- agli investimenti su una nuova mobilità sostenibilemediante:
 - la sostituzione dei mezzi delle aziende TPL con veicoli più ecologici;
 - la promozione dell'uso della bicicletta anche attraverso la realizzazione di 1000 km di nuove piste ciclabili;
 - l'incentivazione degli investimenti per lo sviluppo della mobilità elettrica;
 - l'accelerazione dell'integrazione sia tra ferro e gomma, sia con le nuove modalità di mobilità sostenibile;
 - la valorizzazione del Bike sharing e Car sharing con l'obiettivo di ridurre il traffico motorizzato privato di almeno il 20% entro il 2025;
 - il sostegno della diffusione della mobilità privata verso "emissioni zero" anche attraverso l'installazione di 2.500 punti di ricarica entro il 2025;
 - il sostegno del rinnovo del parco veicolare verso l'elettrico;
 - la riduzione della necessità di spostamenti con il rafforzamento della tecnologia digitale (smart city);
 - il potenziamento e la qualificazione del trasporto su ferro, sia per le persone che per le merci, anche attraverso il completamento dell'elettrificazione della rete regionale;
 - il potenziamento dello sviluppo dell'intermodalità dei trasporti, a partire dagli investimenti sugli interporti e sui centri intermodali e logistici per promuovere il trasferimento del trasporto merci da gomma a ferrovia;
- **goal n. 11-città e comunità sostenibili**- per quanto attiene:
 - alla promozione della sostenibilità, dell'innovazione e dell'attrattività dei centri storici;

- alle scelte in materia di accessibilità e mobilità;
 - agli Investimenti su una nuova mobilità sostenibile;
 - alla riduzione al 2025 ad almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per i PM10;
 - all'aumento della quota di posti-km offerti dal trasporto pubblico locale del 26% rispetto al 2004;
- **goal n. 13 - lotta contro il cambiamento climatico** - per quanto attiene, in particolare, agli Investimenti per una nuova mobilità sostenibile - la Regione Emilia-Romagna si è posta l'obiettivo di accelerare la transizione ecologica per raggiungere la neutralità carbonica prima del 2050;

il Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT) fissa per i PUMS un obiettivo specifico sulla quota di share modale, definendo il seguente target quantitativo:

- quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a 50%;

in merito all'estensione della ZTL al 100% dell'area del centro storico, il PRIT precisa che tramite i PUMS [...] gli Enti Locali recepiscono le politiche di disincentivo all'uso dei veicoli privati e, in caso di difficoltà o vincoli oggettivi per l'applicazione delle misure sopracitate (ampliamento delle ZTL, [...]) tali da consentire solo un'attuazione parziale, devono attuare misure integrative o alternative che siano equivalenti in termini di riduzione dei flussi veicolari nel centro abitato al 2025;

VALUTATO CHE

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

il PUMS del comune di Reggio Emilia non si pone in variante agli strumenti urbanistici e territoriali e, pertanto, gli interventi infrastrutturali in esso contenuti dovranno essere, necessariamente, assunti e valutati in sede di pianificazione territoriale ed urbanistica;

si valuta positivamente l'approccio metodologico utilizzato nel percorso di partecipazione, che si è sviluppato principalmente nella fase di formazione del PUMS e ha considerato e valorizzato anche le numerose esperienze di partecipazione svolte dal Comune di Reggio Emilia; particolare importanza, per un'attuazione efficace del PUMS, avrà l'impostazione della successiva fase della partecipazione (quella ex post) con l'attivazione degli strumenti

previsti dal PUMS (tramite la condivisione dei Rapporti di monitoraggio) che dovrà essere svolta seguendo il principio del riscontro alla cittadinanza; tale principio è stato assunto dalla "Carta di Intenti sulla partecipazione" del Ministero dell'Ambiente consultabile al seguente link https://www.mite.gov.it/sites/default/files/archivio_immagini/notizie/creiamopa_carta_dintentit_it.pdf);

si valuta positivamente che i risultati della valutazione degli effetti in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del piano, richiesta dall'art.8, comma 3, delle NTA del PAIR, riportino elevate stime percentuali di riduzione degli inquinanti atmosferici; si ritiene comunque necessario che tali riduzioni siano verificate in fase di monitoraggio del PUMS;

si valuta positivamente che il Piano intenda *"anticipare le limitazioni previste dal PAIR ed irrigidirle progressivamente sino a consentire l'accesso alla ZTL del centro ai soli veicoli LEV-ZEV, lasciando poche deroghe:*

- *i mezzi di pubblica utilità;*
- *i veicoli dei portatori di disabilità;*
- *i veicoli dei residenti nel centro storico (deroga valida solamente fino alla prima sostituzione del mezzo di proprietà)";*

si valuta positivamente il raggiungimento dei target PAIR relativi all'individuazione di nuove aree pedonali nel centro storico e alla mobilità ciclabile; si valuta, inoltre, che le misure previste dal PUMS per il centro storico abbiano un'efficacia analoga all'estensione al 100% della ZTL; risulta comunque necessario dare attuazione a tutte le misure previste dal PAIR, tra cui:

- la riduzione del 20% del traffico veicolare privato al 2020, nei centri abitati rispetto all'anno di adozione del PAIR (2014);

la valutazione degli scenari alternativi ha permesso di stimare che complessivamente lo scenario migliore risulta essere lo scenario 3 (scenario di risanamento) le cui performance risultano basse solo per quanto riguarda la componente rumore, mentre risultano le migliori per tutti gli altri indicatori valutati;

si valuta positivamente che alle azioni di piano sia associata un'indicazione temporale di attuazione e che sia presente una stima economica degli investimenti necessari per la realizzazione del piano; si valuta, altresì, positivamente che sia stimata anche l'impegno economico per il monitoraggio;

VALUTATO, INOLTRE, CHE

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

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

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

RITENUTO CHE

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

debbano essere inseriti i target quantitativi della Strategia regionale "dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%)", "ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato", "ridurre almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per i PM10" e "ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050" nei target da raggiungere e monitorare dal PUMS;

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

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

risulta necessario dare attuazione a tutte le misure previste dal PAIR, tra cui:

- la riduzione del 20% del traffico veicolare privato al 2020, nei centri abitati rispetto all'anno di adozione del PAIR (2014);

debba essere raggiunto l'obiettivo target previsto dal PRIT per i PUMS:

- quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a 50%;
al fine di verificare "lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e rendicontare il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità

ambientale nazionale e regionali" (art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06) dovrà presentato, all'Autorità ambientale competente, ogni 2 anni, un monitoraggio ambientale sul quale la stessa si esprimerà entro 30 giorni, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del D.lgs. 152/06;

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

e le seguenti raccomandazioni:

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

ai fini dell'attuazione della Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna si ritiene debbano essere messe in atto, prioritariamente, tutte le azioni del PUMS, che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;

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

ai fini di una efficace applicazione dei criteri ambientali di attuazione, nella relazione di piano si suggerisce di indicare per ogni intervento previsto dal PUMS i criteri ambientali di attuazione che dovranno essere seguiti nelle fasi di progettazione, attuazione e gestione e di fornire elementi quantitativi dove possibile (in particolare per i criteri che possono mitigare gli impatti sulle componenti suolo e biodiversità);

ai fini della predisposizione del rapporto biennale di monitoraggio, funzionale alla verifica dello stato di attuazione del piano, degli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, in merito al Piano di monitoraggio si ritiene che:

- dovranno essere inseriti nel piano di monitoraggio gli indicatori necessari alla valutazione dell'effettiva riduzione delle emissioni di NO_x, NO₂, PM₁₀ e PM_{2,5};
- per gli indicatori inseriti nel piano di monitoraggio dovranno essere definiti dati di base per l'elaborazione (fonte di riferimento, la metodologia per il calcolo), il

- valore allo scenario zero e la presenza del medesimo indicatore in altri piano/programmi comunali;
- infine, si ricorda che è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale, anche per dare concretezza al principio del "riscontro"; in particolare, nella fase di attuazione e monitoraggio del PUMSmantenere unconfronto aperto sui risultati dei monitoraggi, anche per condividere eventuali riorientamenti del PUMS alla luce delle nuove esigenze e delle modifiche intervenute;

VISTO

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

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

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

RICHIAMATI, altresì,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ATTESTATA la regolarità amministrativa;

Tutto ciò premesso, dato atto, considerato e valutato;

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

a voti unanimi e palesi

D E L I B E R A

a) di esprimere il PARERE MOTIVATO di VAS, di cui all'art. 15 del D.lgs. n. 152/2006, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Reggio Emilia, adottato con deliberazione

di Giunta Comunale n.79 del 11 aprile 2019, con le condizioni di seguito elencate:

- 1) debbano essere inseriti i target quantitativi della Strategia regionale "dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%)", "ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato", "ridurre almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per i PM10" e "ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050" nei target da raggiungere e monitorare dal PUMS;
- 2) per monitorare il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile occorre inserire nel piano di monitoraggio i seguenti indicatori o, in alternativa, specifici indicatori coerenti e dialoganti (scalati):
 - tasso di feriti per incidente stradale (per 10'000 abitanti);
 - persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati;
 - percentuale riduzione delle emissioni climalteranti (rispetto al 1990);
 - Km di piste ciclabili rispetto al 2020;
- 3) risulta comunque necessario dare attuazione a tutte le misure previste dal PAIR, tra cui:
 - la riduzione del 20% del traffico veicolare privato al 2020, nei centri abitati rispetto all'anno di adozione del PAIR (2014);
- 4) debba essere raggiunto l'obiettivo target previsto dal PRIT per i PUMS:
 - quota (share) modale mobilità privata, minore o uguale a 50%;
- 5) al fine di verificare "lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e rendicontare il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nazionale e regionali" (art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06) dovrà presentato, all'Autorità ambientale competente, ogni 2 anni, un monitoraggio ambientale sul quale la stessa si esprimerà entro 30 giorni, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del D.lgs. 152/06;
- 6) gli interventi infrastrutturali contenuti nel PUMS dovranno essere, necessariamente, assunti e valutati in sede di pianificazione territoriale ed urbanistica;

e le seguenti raccomandazioni:

- 7) ai fini del perseguimento degli obiettivi derivati dalla pianificazione e programmazione regionale, valutare, anche in corso di attuazione del PUMS, l'introduzione di misure sperimentali innovative, che possano limitare la necessità di spostamento con mezzi alimentati a combustione fossile, come, ad esempio, l'utilizzo dello smart working in giornate in cui si prevedono maggiori afflussi o in giornate in cui si prevede il superamento dei limiti di qualità dell'aria;
- 8) ai fini dell'attuazione della Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna si ritiene debbano essere messe in atto, prioritariamente, tutte le azioni del PUMS, che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;
- 9) proseguire con un elevato livello di coinvolgimento dei cittadini e stakeholders tramite la condivisione dei Rapporti di monitoraggio e l'attuazione dell'azioni previste nel capitolo "progetti ed idee per nuovi comportamenti" che avranno particolare importanza per l'efficace attuazione del PUMS;
- 10) ai fini di una efficace applicazione dei criteri ambientali di attuazione, nella relazione di piano si suggerisce di indicare per ogni intervento previsto dal PUMS i criteri ambientali di attuazione che dovranno essere seguiti nelle fasi di progettazione, attuazione e gestione e di fornire elementi quantitativi dove possibile (in particolare per i criteri che possono mitigare gli impatti sulle componenti suolo e biodiversità);
- 11) ai fini della predisposizione del rapporto biennale di monitoraggio, funzionale alla verifica dello stato di attuazione del piano, degli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, in merito al Piano di monitoraggio si ritiene che:
 - dovranno essere inseriti nel piano di monitoraggio gli indicatori necessari alla valutazione dell'effettiva riduzione delle emissioni di NOx, NO₂, PM10 e PM2,5;
 - per gli indicatori inseriti nel piano di monitoraggio dovranno essere definiti i dati di base per l'elaborazione (fonte di riferimento, la metodologia per il calcolo), il valore allo scenario zero e la presenza del medesimo indicatore in altri piano/programmi comunali;
 - si ricorda che è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale, anche per dare

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

- 12) siano sottoposti alla procedura della valutazione di incidenza ambientale tutti i progetti attuativi del Piano, qualora ricadano all'interno dei siti Natura 2000 o che siano ubicati all'esterno se possano determinare incidenze negative sui siti stessi;
- b) di trasmettere, ai sensi dell'art. 16, del D.lgs. 152/06, copia della presente deliberazione al Comune di Reggio Emilia; al riguardo si ricorda che, ai sensi dell'art. 17, del D.lgs. 152/06 si dovrà provvedere a rendere pubblica la decisione finale in merito all'approvazione del Piano, nonché il Parere motivato, la Dichiarazione di sintesi e le misure adottate in merito al monitoraggio;
- c) di informare che è possibile prendere visione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Reggio Emilia e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria presso la Regione Emilia-Romagna, Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, via della Fiera 8, Bologna;
- d) di rendere pubblico attraverso la pubblicazione sul proprio sito Web, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs 152/06, la presente determinazione.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Denis Barbieri, Responsabile di AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2023/588

IN FEDE

Denis Barbieri

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Cristina Govoni, Responsabile di SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE, in sostituzione del Direttore generale della Direzione generale cura del territorio e dell'ambiente, Paolo Ferrecchi, come disposto dalla nota protocollo n° 05/04/2023.0330226. esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2023/588

IN FEDE

Cristina Govoni

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 548 del 12/04/2023

Seduta Num. 14

OMISSIS

L'assessore Segretario

Felicori Mauro

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi