

# REGIONE EMILIA-ROMAGNA

## Atti amministrativi GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 241 del 30/03/2020

Seduta Num. 8

**Questo** lunedì 30 **del mese di** marzo  
**dell' anno** 2020 **si è riunita in** video conferenza

**la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:**

1) Bonaccini Stefano	Presidente
2) Schlein Elena Ethel	Vicepresidente
3) Calvano Paolo	Assessore
4) Colla Vincenzo	Assessore
5) Corsini Andrea	Assessore
6) Donini Raffaele	Assessore
7) Felicori Mauro	Assessore
8) Lori Barbara	Assessore
9) Mammi Alessio	Assessore
10) Priolo Irene	Assessore
11) Salomoni Paola	Assessore

**Funge da Segretario l'Assessore:** Corsini Andrea

**Proposta:** GPG/2020/253 del 18/03/2020

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

**Assessorato proponente:** ASSESSORE ALL'AMBIENTE, DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA,  
PROTEZIONE CIVILE

**Oggetto:** VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) - PARERE MOTIVATO  
DEL "PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DEL  
COMUNE DI CARPI". (ART. 15, TITOLO II, DELLA PARTE SECONDA DEL D.  
LGS. 152/06)

**Iter di approvazione previsto:** Delibera ordinaria

**Responsabile del procedimento:** Valerio Marroni

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

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 possono 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 nell' art. 6 del D.Lgs. n. 152/2006, sono da assoggettare a VAS;
- 1.3 la VAS accompagnerà l'intero percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione e 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 con 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, comma 3, della LR 13 giugno 2008, n. 9, quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi;

2 PRESO ATTO CHE:

- 2.1 il Comune di Carpi ha elaborato il Rapporto Preliminare Ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;

- 2.2 su tale elaborato è stata svolta la fase di consultazione preliminare dei soggetti con competenze ambientali (scoping), al fine di definire il dettaglio e la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale, con la predisposizione di un parere finale a esito dello scoping;
- 2.3 in data 14/02/2018, presso la sede del Comune di Carpi, in corso Alberto Pio 91, è stato convocato dal Comune stesso, d'intesa con il Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna, un incontro di consultazione dei "soggetti competenti in materia ambientale" al fine di acquisire i loro contributi in merito al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e al relativo Rapporto Ambientale, ai sensi dell'art.13 del D.lgs.152/06;
- 2.4 a tale riunione sono stati invitati i soggetti di seguito elencati:
- Regione Emilia Romagna, Servizio Valutazione di Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale
  - Regione Emilia-Romagna - Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile
  - Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna
  - Ente di Gestione per i parchi e biodiversità Romagna
  - Provincia di Modena
  - Provincia di Reggio Emilia
  - Comune di Novi di Modena
  - Comune di Campogalliano
  - Comune di Rio di Saliceto
  - Comune di Correggio
  - Comune di Cavezzo
  - Comune di Soliera
  - Comune di Modena
  - Comune di Fabbrico
  - Comune di Rolo
  - AIPO - Agenzia Interregionale per il fiume PO
  - Consorzio della Bonifica dell'Emilia Centrale
  - Azienda AUSL di Modena
  - ARPAE - Sezione Provinciale di Modena
  - Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio
  - ANAS - Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna
  - RFI - Direzione Territoriale Produzione
  - FER - Ferrovie Emilia-Romagna
  - ATERSIR
  - AIMAG
  - Autostrade del Brennero
  - Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale di Modena - aMoSpA

- SETA SpA

2.5 con determina n. 5757 del 23/04/2018 il dirigente del Servizio Valutazione impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale ha trasmesso al Comune di Carpi gli esiti della valutazione preliminare con le considerazioni e raccomandazioni, di seguito riportate, per la redazione del rapporto ambientale:

- 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;
- 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";
- 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);

- la valutazione ambientale del PUMS deve costituire aggiornamento, relativamente al tema della mobilità, della valutazione ambientale del piano comunale, e prioritariamente, attinente alle componenti ambientali interessate dal Piano quali la qualità dell'aria e il rumore;
- 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;
- 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 e indicatore di inquinamento da traffico e indicato nel PAIR tra i parametri più critici. In riferimento all'indicatore relativo alle immissioni, oltre al numero di superamenti, si dovrà considerare anche la concentrazione media annua degli stessi inquinanti al fine di ottenere un quadro più esaustivo di valutazione della componente ambientale;
- 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;
- inoltre si richiama la necessità di provvedere da parte del Comune di Carpi, qualora non l'avesse già fatto, a provvedere all'approvazione della Mappatura acustica e del conseguente Piano di risanamento acustico comunale, in ottemperanza all'art.7 della Legge quadro sull'inquinamento acustico 447/95;
- 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;

- 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;
- si ritiene, inoltre, debba essere verificata la coerenza interna del Piano, cioè la coerenza tra le politiche-azioni del Piano e gli obiettivi da questo assunti;
- dovranno essere individuate le eventuali misure di mitigazione e compensazione per bilanciare eventuali effetti negativi ambientali attesi dall'attuazione del Piano;
- nel piano di monitoraggio, oltre agli indicatori di attuazione e di efficacia, 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
  - o attività previste per il monitoraggio (acquisizione dei dati, elaborazione degli indicatori,
  - o 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;
- 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;
- 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;

2.6 inoltre, il Comune di Carpi ha attivato un processo partecipativo, come raccomandato sia dalle Linee guida comunitarie che da quelle nazionali per la redazione dei PUMS, che ha visto il coinvolgimento dei portatori di interesse (stakeholder) e dei cittadini, come documentato nel

Report "Restituzione del percorso partecipativo", (Allegato 1 parte integrante alla documentazione del Piano depositata);

- 2.7 il Comune di Carpi ha adottato, con deliberazione di Giunta n.27 del 19 febbraio 2019, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, redatti nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui al Titolo II del D.Lgs. n. 152/2006, ai sensi delle disposizioni contenute nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4/08/2017, relativo alla individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257;
- 2.8 con nota, acquisita al P.G. della Regione Emilia-Romagna n. 190292 del 22 febbraio 2019, il Comune di Carpi ha trasmesso al Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e relativo Rapporto Ambientale al fine dello svolgimento della procedura di valutazione ambientale strategica, e ha comunicato l'avvenuto avviso di deposito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);
- 2.9 il Piano, corredato dagli elaborati costitutivi e comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, redatti nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) a cui il PUMS è assoggettato, è stato depositato presso la sede del Comune di Carpi per sessanta giorni naturali e consecutivi a decorrere dal 06/03/2019, quale data di pubblicazione sul BURERT n. 66, dell'avviso di avvenuta adozione, fino al 4 maggio 2019;
- 2.10 la medesima documentazione è stata resa accessibile sul sito Web del Comune di Carpi al link:  
<https://www.comune.carpi.mo.it/aree-tematiche/trasporti-e-viabilita/13528-pums-carpi-piano-urbano-della-mobilita-sostenibile/84637-pums-carpi-piano-urbano-della-mobilita-sostenibile>
- e sul sito Web della Regione Emilia - Romagna al link:  
[https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas/servlet/AdapterHTTP?ACTION\\_NAME=LOGIN\\_ACTION](https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas/servlet/AdapterHTTP?ACTION_NAME=LOGIN_ACTION)
- 2.11 in data 3 maggio 2019, presso la sede del Comune di Carpi, in corso Alberto Pio 91, è stato convocato dal Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale

della Regione Emilia-Romagna, di intesa con il Settore OO.PP. e Mobilità, Servizio Infrastrutture e Mobilità, U.O. Mobilità, un incontro di consultazione dei "soggetti competenti in materia ambientale" al fine di acquisire le loro valutazioni in merito al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile adottato e al relativo Rapporto Ambientale, ai sensi dell'art.13 del D.lgs.152/06;

2.12 a tale riunione, la cui convocazione è stata acquisita al P.G. della Regione Emilia-Romagna n. 405771 del 26 aprile 2019, a firma del Dirigente dell'Ufficio di Piano del Comune di Carpi d'intesa con il responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna, sono stati invitati i soggetti competenti in materia ambientali di seguito elencati:

- Regione Emilia Romagna, Servizio Valutazione di Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale
- Regione Emilia-Romagna - Servizio Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile
- Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna
- Ente di Gestione per i parchi e biodiversità Romagna
- Provincia di Modena
- Provincia di Reggio Emilia
- Comune di Novi di Modena
- Comune di Campogalliano
- Comune di Rio di Saliceto
- Comune di Correggio
- Comune di Cavezzo
- Comune di Soliera
- Comune di Modena
- Comune di Fabbrico
- Comune di Rolo
- AIPO - Agenzia Interregionale per il fiume PO
- Consorzio della Bonifica dell'Emilia Centrale
- Azienda AUSL di Modena
- ARPAE - Sezione Provinciale di Modena
- Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio
- ANAS - Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna
- RFI - Direzione Territoriale Produzione
- FER - Ferrovie Emilia-Romagna
- ATERSIR
- AIMAG
- Autostrade del Brennero
- Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico Locale di Modena - aMoSpA
- SETA SpA

2.13 le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del PUMS del Comune di Carpi e sugli effetti e impatti ambientali ad essi conseguenti, previste dagli artt. 13 e 14 del D. Lgs 152/2006, sono state adeguatamente sviluppate nel processo di formazione del Piano, nonché durante la fase di deposito del piano;

### 3 PRESOATTO, INOLTRE, CHE:

3.1 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) e con le Linee guida nazionali per i PUMS approvate con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (n. 397 del 4 agosto 2017), che 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; tutte le fasi di redazione del PUMS del Comune di Carpi sono state caratterizzate da un contributo rilevante da parte del processo partecipativo; sono stati coinvolti portatori di interesse (stakeholder) e cittadini sia nella fase di definizione degli obiettivi, sia nella fase delle scelte operative, e lo saranno anche nella verifica dell'attuazione del Piano;

3.2 il percorso partecipato che ha posto le basi per la successiva redazione del PUMS di Carpi, si è articolato in più tappe nei mesi maggio e giugno 2017, mediante l'individuazione di due gruppi di lavoro e condivisione del progetto di Piano:

- **Carpi Facile** dedicato all'individuazione e alla discussione degli obiettivi e delle strategie di Piano di breve e lungo termine;
- **Carpi Colombo** dedicato allo sviluppo del progetto pilota sul quartiere di Via Colombo come Isola Ambientale 30;

3.3 in entrambi i gruppi sono stati invitati a partecipare le associazioni di categoria, le scuole, i cittadini del quartiere e i diversi settori dell'Amministrazione coinvolti, che hanno aderito in modo costruttivo e positivo alle diverse iniziative; sempre in giugno 2017 è stato fatto per la **Consulta Ambiente** un incontro dedicato alla presentazione del PUMS come strumento pianificatorio mirato anche alla

sostenibilità ambientale e delle sue Linee di Indirizzo già approvate dalla Giunta;

3.4 nel documento allegato al PUMS adottato (Allegato 0) si riporta per ciascun gruppo di lavoro quanto emerso nei diversi incontri attraverso report dei diversi contributi, accompagnati da campagne fotografiche dedicate e dal materiale di lavoro utilizzato (mappe, spunti, suggestioni grafiche ecc.);

3.5 al Comune di Carpi sono pervenute, entro la data del 04/05/2019, scadenza dei 60 giorni di deposito previsti dalla VAS, le seguenti osservazioni al PUMS;

<b>N o</b>	<b>FIRMATARIO</b>	<b>PROTOCOLLO</b>	<b>DATA</b>
1	<b>CONSORZIO BONIFICA EMILIA CENTRALE</b>	12956	04/03/2019
2	<b>ARPAE - Sezione Provinciale di Modena</b>	16876	21/03/2019
2	<b>ASSOCIAZIONE WWF EMILIA CENTRALE ONLUS</b>	24618	26/04/2019
3	<b>CONFESERCENTI MO</b>	25452	30/04/2019
4	<b>ING. BUSSO PIERO</b>	25705	02/05/2019
5	<b>CIRCOLO N.P. LUCCHINI ANGELO</b>	25779	03/05/2019
6	<b>FIAB MODENA</b>	25791	03/05/2019
7	<b>AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.p.A.</b>	25973	03/05/2019

3.6 lo stesso ha trasmesso in data 02/12/2019, PG n. 67082/2019, la delibera di Giunta n. 185 del 26/11/2019 di approvazione delle controdeduzioni alle osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Carpi”;

3.7 la maggior parte delle osservazioni ricevute induce a migliorare e rafforzare le azioni già contenute nel Piano, arricchendolo dal punto di vista strategico;

3.8 le tematiche emergenti risultano essere le seguenti:

#### **Ambiente**

- integrare il rapporto ambientale con la valutazione del Piano sulla componente "Sistema idrico";
- riportare nel report di monitoraggio anche quanto elaborato dal modulo PESCO implementato dall'ARPAE;
- visualizzare all'interno del report di monitoraggio, per ogni inquinante e relativo indicatore, il trend, a partire dalla data di approvazione del PUMS, contestualizzandoli in riferimento alle condizioni meteorologiche dell'anno;
- aggiornare le stime dei flussi di traffico con la stessa cadenza dei report di monitoraggio;
- esprimere le emissioni in unità tonnellate/anno;
- analizzare le stime emissioni per infrastruttura;
- individuare per la componente rumore un indicatore che permetta di valutare in modo oggettivo i risultati attesi in termini di livelli sonori e popolazione esposta;

#### **Pedonalità e spazio condiviso**

- continuare la partecipazione e comunicarla;
- investire sulla riqualificazione;
- migliorare la sicurezza dell'ambiente stradale, in particolare per le utenze deboli;
- abbattere le barriere architettoniche;
- estendere le Zone 30 a tutto il territorio comunale;
- procedere per sperimentazioni basate anche solo sulla segnaletica;

#### **Ciclabilità**

- incentivare la campagna di comunicazione basata anche su una segnaletica dedicata;
- realizzare superstrade ciclabili per collegare le aree industriali e le frazioni con il centro urbano;
- realizzare percorsi sicuri casa-scuola;
- contrastare i furti di biciclette;
- incentivare i Bike to work;
- adeguare gli attraversamenti semaforici al transito delle biciclette;
- abbandonare i percorsi ciclopedonali;
- diffondere gli stalli per le biciclette;
- realizzare le condizioni di convivenza dei pedoni e dei ciclisti nelle Zone 30 e nella ZTL;

#### **Trasporto pubblico**

- potenziare del trasporto TPL in tempi brevi ipotizzando anche linee veloci e dirette a servizio di limitate e precise destinazioni;
- realizzare collegamenti tra parcheggi di attestamento e area urbana;

### **Traffico privato**

- governare la circolazione in sicurezza avvalendosi della regolazione semaforica, della geometria di circolazione e dei sistemi di moderazione del traffico partendo da interventi basati sulla segnaletica;
- moderare l'incentivazione delle auto elettriche quale alternativa agli spostamenti individuali;
- penalizzare la sosta nelle aree più centrali e realizzare parcheggi di attestamento periferici;

#### 4 CONSIDERATO CHE:

- 4.1 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;
- 4.2 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;
- 4.3 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;
- 4.4 richiamato quanto già trattato e valutato nel parere di scoping circa la metodologia e l'approccio seguito per lo sviluppo del PUMS di seguito si riportano le conclusioni cui è pervenuto il Rapporto Ambientale del PUMS;

#### 5 VALUTATO CHE:

- 5.1 nel Rapporto Ambientale è stata valutata l'efficacia delle politiche-azioni previste nello Scenario di Riferimento e nello Scenario di Piano rispetto allo Scenario Zero. Le valutazioni si basano essenzialmente sui cambiamenti ipotizzati delle modalità di spostamento rispetto allo stato di fatto attuale;

- 5.2 i cambiamenti modali sono stati dimensionati tenendo conto:
- delle esperienze maturate "sul campo sperimentando e promuovendo forme alternative di trasporto da parte della A.C. di Carpi";
  - della georeferenziazione della domanda;
  - del livello di servizio offerto dai vari sistemi di trasporto;
  - delle attese dell'utenza;

5.3 in particolare, il Rapporto Ambientale ha previsto:

**per lo Scenario di Riferimento:**

- a fronte di un aumento dell'estensione della rete ciclabile, pari a circa 2,5 quella attuale, un raddoppio della mobilità in bici;
- della realizzazione delle zone 30, un utilizzo della ciclo-pedonalità per gli spostamenti, con origine e destinazione, nelle zone 30 e nelle aree di pertinenza di larghezza circa uguale a 200 metri;
- dell'integrazione del TPL gomma ferro, un incremento circa uguale al 20% dell'utenza per gli spostamenti extra comunali;

**per lo Scenario di Piano si è valutato**

- un aumento della ciclabilità analogo a quello previsto per lo Scenario di Riferimento a seguito dell'ampliamento della rete ciclabile;
- un incremento dei veicoli elettrici che raggiungono il 10% dell'intero parco veicolare, a fronte delle installazioni di 30 colonnine di ricarica e delle varie agevolazioni previste;
- un incremento del 80% dell'utenza afferente al TPL a seguito
  - o della riduzione della frequenza di passaggio a 15' del Sistema Arianna;
  - o dell'attivazione del servizio "Bus a chiamata" nelle ore pomeridiane;
  - o della centralizzazione semaforica con asservimento al TPL;
  - o delle politiche tariffarie;
  - o del potenziamento dei collegamenti ferroviari;
- una scelta modale pedonale prevalente per i movimenti con origine e destinazione nell'area centrale;

5.4 queste valutazioni sono riferite alle politiche-azioni che il Comune di Carpi intende attivare; non sono stati quantificati gli effetti indotti da interventi di scala sovracomunale o da tipologie di servizi già sperimentati in passato con esito non soddisfacente; in particolare, non si è previsto nessun

cambio modale e nessun cambio nella tipologia veicolare per le provenienze esterne al Comune di Carpi;

5.5 i risultati delle simulazioni e delle verifiche effettuate indicano la congruenza tra gli obiettivi strategici di Piano e le politiche-azioni programmate; in base infatti a quanto esposto nel Rapporto Ambientale risulta quanto segue:

**1) Accesso al territorio: ottimizzare il governo della mobilità**

- viene migliorato il trasporto pubblico,

- si ha un riequilibrio modale pari:

- 49% movimenti in auto,
- 5% con veicoli elettrici,
- 9% movimenti in TPL,
- 18% movimenti in bicicletta,
- 19% movimenti a piedi;

raggiungendo e avvicinandosi a quanto richiesto dal PAIR (50% mezzi sostenibili e 20% bici;

- si riduce la congestione del traffico veicolare: in quanto:

- Aumenta la velocità media di scorrimento dei veicoli nella rete stradale comunale;

- si realizza una sinergia tra riqualificazione urbana e sistema di trasporto e mobilità;

- si migliora la qualità dello spazio stradale realizzando "isole ambientali" con la presenza di strade ad uso speciale dove "la convivenza tra le diverse modalità di spostamento è ottenuta dall'architettura della piattaforma";

- si abbassano i costi della mobilità urbana inducendo una ripartizione modale nettamente a favore del TPL e della ciclo-pedonalità;

- si generano occasioni per delle nuove attività mediante la riqualificazione urbana;

**2) Mobilità delle persone e riqualificazione urbana: favorire la fruizione**

- vengono realizzate "isole ambientali" con estensione circa uguale mq 2.258.816 ed una ZTL con estensione circa uguale a mq 75.287;

- si creano nuovi spazi di incontro con conseguente aumento della soddisfazione della cittadinanza (vedi esperienza Zona Colombo);

**3) Trasporto pubblico: aumentare l'appetibilità del servizio**

- aumenta la velocità di scorrimento medio veicolare di area e conseguentemente la velocità commerciale del TPL;

- si riduce la congestione di traffico e conseguentemente migliora la puntualità di passaggio del mezzo pubblico;

#### **4) Ambiente urbano ed aria: ridurre le emissioni nocive**

- migliora la qualità dell'aria sia a livello di territorio comunale che nei centri abitati;
- si ha una riduzione dell'inquinamento acustico;

#### **5) Sistema della viabilità: governare la sicurezza**

- viene implementata l'"Analisi Preliminare dei Rischi" in coerenza col D.M. n°35/2011;
- si realizzano interventi di moderazione di traffico e di contrasto al rischio incidente come elementi portanti "delle isole ambientali" e delle ZTL;

#### **6) Comunicazione e disseminazione: costruire il consenso**

- si prevede la realizzazione di "isole ambientali" mediante una progettazione partecipata e personalizzata;

#### **7) Tecnologia per la gestione: favorire le condizioni di controllo**

- si implementa la centralizzazione semaforica;
- si installano varchi elettronici a protezione e governo della ZTL;

#### **8) Sostenibilità economica: rendere sinergico l'interesse pubblico e privato**

- si realizzano occasioni di investimenti per privati nell'ambito della realizzazione delle isole ambientali valorizzando la piattaforma stradale:
  - stalli pertinenziali,
  - spazi commerciali;

5.6 si prende atto infine che il PUMS fonda la sua azione:

- sulla riqualificazione urbana come politica-azione propedeutica a tutte le altre, pertanto vanno attentamente monitorati gli effetti e i risultati delle prime realizzazioni partendo nell'immediato con la recente istituzione della "zona 30 Colombo";
- sugli obiettivi e sulle misure che discendono dal PAIR che in alcuni casi raggiunge quasi completamente nello scenario di piano 2030o comunque ne dà un contributo:
  - riduzione del 45% del PM10 (obiettivo PAIR -47% PM10 al 2020) e del 40% del NOx (obiettivo PAIR -36% NOx al 2020) sulla rete comunale (ad esclusione del tratto autostradale);
  - riduzione del traffico veicolare del 21% (ad esclusione della componente elettrica);
  - estensione della ZTL a tutto il centro storico (obiettivo PAIR 100%ZTLcentro storico al 2020?);

- dotazione di piste ciclabili e di "strade ciclo-protette" pari a 1,41 m per abitante (obiettivo PAIR 1,5 m/ab al 2020?),
- un'Area Pedonale già ad oggi pari a circa il 35% dell'estensione del centro storico (obiettivo PAIR 20% AP), tenendo conto solo delle pedonalizzazioni del centro storico e non anche di quelle già esistenti in alcuni comparti urbani;
- una copertura di almeno il 10% delle nuove immatricolazioni con mezzi elettrici;
- il rafforzamento della rete pubblica di ricarica elettrica;

5.7 in conclusione il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Carpi pone al centro del proprio ruolo di pianificazione strategica la riqualificazione urbana per la creazione delle isole ambientali 30, la protezione del Centro Storico e la promozione della ciclabilità, sulla base di quanto già portato avanti dal PGTU 2009 e dal Piano delle Piste Ciclabili 2013 oggi vigenti; inoltre, individua azioni e strategie finalizzate ad una maggiore attrattività ed efficienza dell'offerta di trasporto pubblico ai fini di aumentarne l'utenza a sistema invariato, insieme alla promozione e diffusione della mobilità elettrica;

5.8 il Piano, dunque, in particolare promuove all'interno del processo di rigenerazione urbana:

- la ciclabilità mediante la razionalizzazione ed il completamento degli itinerari esistenti, introducendo, per la viabilità locale, la possibilità di portare avanti interventi normativi atti a garantire in sicurezza la convivenza delle diverse tipologie di utenza (ciclopedonalità diffusa);
- la pedonalità mediante specifiche azioni atte a proteggere le utenze deboli in prossimità dei servizi di quartiere;

5.9 per gli obiettivi stessi che si pone il Piano e per i suoi contenuti, si sono valutati miglioramenti sull'ambiente nella area urbana, favorendo la coerenza con la normativa comunitaria e regionale, in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, riduzione dei consumi energetici, miglioramento della sicurezza stradale, anche con benefici a livello dell'ambiente urbano e della salute pubblica, oltre a migliorare l'attrattività economico-turistica del città;

5.10 dalla valutazione degli effetti complessivi del Piano sulla base dei bilanci confrontabili svolti tra Scenario 0, Scenario di Riferimento e Scenario di Piano, è emerso che già

nello Scenario di Riferimento si verificano miglioramenti rispetto all'attuale situazione;

- 5.11 inoltre, con le politiche ed azioni previste dal Piano si ha un sostanziale allineamento agli obiettivi del PAIR nello scenario di piano al 2030 e con gli indirizzi europei per quanto concerne i cambiamenti climatici;
- 5.12 è importante sottolineare che il PUMS del Comune di Carpi persegue i risultati soprarichiamati soprattutto puntando a favorire un forte cambiamento nell'attuale modalità di spostamento a favore della ciclo-pedonalità; ciò è realistico solo se oltre alle piste ciclabili, si realizza una sostanziale riqualificazione dell'area urbana centrale del comune, che comporta un aumento sensibile della gradevolezza urbana;
- 5.13 inoltre, nel Piano si è previsto un incremento dell'uso del trasporto pubblico, in rapporto all'aumento di frequenza e ad eventuali politiche di tariffazione, piuttosto prudentiale, oltre a prevedere l'implementazione della mobilità elettrica in modo altrettanto contenuto;
- 5.14 non si sono valutati per ora eventuali effetti aggiuntivi conseguenti all'istituzione del car sharing elettrico e tanto meno al ricambio del parco veicolare pubblico con mezzi elettrici; ad ogni modo queste azioni incidono e vanno intese a sistema con le altre azioni; infatti l'impostazione metodologica punta a una concatenazione di strategie sinergiche tra loro dove la riqualificazione urbana è il primo passo che determina e influenza sensibilmente le altre misure di mobilità;
- 5.15 i dati raccolti, le analisi di coerenza sviluppate e le valutazioni fatte confermano che se l'approccio metodologico sopra-illustrato sottenderà la struttura degli scenari di piano e la loro attuazione, si favorirà il raggiungimento degli obiettivi prefissati, una efficace gestione da parte dell'Amministrazione dei temi legati alla mobilità sostenibile e la diffusione di comportamenti virtuosi tra i cittadini;

## 6 CONSIDERATO, INOLTRE, CHE:

- 6.1 **Monitoraggio** - è previsto nel Piano che l'attuazione si articoli per scenari intermedi che prendono a riferimento orizzonti temporali diversi; il PUMS di Carpi si articola:
- nello scenario di breve termine,
  - nello scenario di medio termine,
  - nello scenario di lungo termine,

secondo la logica di "Piano Processo" si sono fissati i seguenti obiettivi:

- la verifica dei risultati attesi e la definizione delle azioni integrative del Piano successivo;
- l'ottimizzazione delle risorse tramite la verifica sul campo dell'efficacia delle specifiche azioni in rapporto al contesto infrastrutturale, urbanistico e ambientale;

questi obiettivi sono perseguiti definendo e adottando una governance di attuazione e monitoraggio che tenga conto dei seguenti aspetti:

- identificazione dei **soggetti coinvolti** e delle specifiche responsabilità nelle diverse fasi di attività del monitoraggio (acquisizione dati, elaborazione degli incidenti, verifica del raggiungimento degli obiettivi, eccetera, ..);
  - identificazione delle procedure e delle regole attraverso cui gli esiti di monitoraggio saranno funzionali all'eventuale revisione di Piano;
  - definizione delle modalità di **partecipazione ex-post** in continuità con il processo partecipativo attivato nelle fasi di elaborazione e aggiornamento di Piano;
  - redazione di un **Report di Monitoraggio** e definizione relativa della periodicità di aggiornamento;
  - identificazione delle risorse necessarie per la realizzazione e gestione delle attività di monitoraggio;
- per perseguire con trasparenza ed efficacia gli obiettivi sopra descritti verrà implementata la procedura di seguito descritta;

6.2 **Soggetti coinvolti** -i soggetti coinvolti nella governance di attuazione e monitoraggio del PUMS del Comune di Carpi sono:  
-il **Gruppo di lavoro interno** formato:

- dai tecnici del Settore A3 Lavori Pubblici, Infrastrutture, Patrimonio, Viabilità e Trasporti sotto la direzione dell'Ing. Roberto Carboni;
- dai tecnici del Settore A2 Ufficio Ambiente;
- dalla Polizia Municipale sotto la direzione del Comandante Susi Tinti;
- dall'aMo Agenzia per la Mobilità di Modena;
- da ENEL X;

affiancati per le attività specifiche di:

- simulazioni di traffico,
- valutazioni sulla qualità dell'aria e sull'inquinamento acustico tramite modellistica,
- indagini di mercato e motivazionali, da consulenti esterni;

-il **Gruppo di lavoro esterno** formato dai rappresentanti:

- di Autostrada del Brennero SPA;
- di Legambiente;
- di Fiab;
- delle associazioni e cittadini, di volta in volta, interessati agli interventi;

6.3 **Gruppo di lavoro interno** -i compiti del gruppo di lavoro interno, a valle dell'approvazione del PUMS, sono:

-la verifica, con scadenza biennale degli effetti prodottidalle azioni attivate negli ambiti:

- di mobilità e trasporti,
- della qualità dell'aria,
- dell'inquinamento acustico,
- della sicurezza stradale,
- del livello di soddisfacimento dell'utenza;

mediante:

- i rilievi periodici effettuati per il calcolo degli **indicatori di risultato**;
  - le elaborazioni tramite modellistica specifica degli **indicatori di valutazione**;
- il controllo del livello di attuazione delle singole azioni,
- la valutazione delle risorse economiche potenzialmente reperibili mediante indagine di mercato sulle potenzialità d'uso degli spazi pubblici e la loro appetibilità,
- la valutazione dei risultati ottenuti nel contrasto dei rischi relativi alla sicurezza stradale aggiornando:
- il tasso dell'incidentalità stradale (numero incidenti / numero abitanti)
  - il tasso di mortalità per incidente stradale (numero morti / numero abitanti)
  - il tasso di lesività per incidente stradale (numero feriti / numero abitanti)
  - l'indice di mortalità stradale (numero morti / numero incidente)
  - l'indice di lesività stradale (numero feriti / numero incidenti);
- la verifica sulla base delle analisi di sicurezza effettuate della capacità di contrasto degli interventi attuati in rapporto al contesto infrastrutturale, urbanistico e ambientale;
- l'individuazione di eventuali azioni integrative e/o misure correttive;
- si specifica che gli indicatori costituiscono il **cruscotto di indicatori** per il monitoraggio del Piano così come specificato nell'Allegato 4\_Governance e Monitoraggio, i quali derivano principalmente:

-dalla matrice O/D degli spostamenti nell'ora di punta, costruita sulla base dei rilievi effettuati dagli Uffici Tecnici Comunali, utilizzata anche per le valutazioni sulla componente ambientale;

-dall'applicazione degli indici di mobilità;

-dalle politiche-azioni messe in campo sulle diverse componenti di mobilità (pedonale, ciclabile, elettrica, TPL);

le relative attività di calcolo e rilevamento sono finalizzate anche alla **definizione degli indicatori previsti dalle Linee Guida Ministeriali** per la redazione dei PUMS;

6.4 **Gruppo di lavoro esterno** -il gruppo di lavoro esterno deve continuare a svolgere funzioni analoghe a quelle esercitate durante l'elaborazione del PUMS ed in particolare contribuire, in base alle specifiche competenze, esperienze e conoscenze, a perfezionare e/o proporre specifiche azioni migliorative o integrative;tale ruolo risulta fondamentale, in coerenza con il percorso partecipativo già messo in atto per lo sviluppo del Piano, durante la fase di partecipazione ex-post finalizzata alla raccolta dei risultati delle azioni intraprese e alla redazione del Rapporto di Monitoraggio;

6.5 **Modalità di partecipazione ex-post**-la partecipazione ex-post si articolerà secondo le seguenti modalità:

- redazione di un Rapporto di Monitoraggio Preliminare sulla base dei risultati delle azioni intraprese nel biennio derivanti dai rilievi, dalle simulazioni e dai relativi indicatori da parte dei consulenti esterni;
- discussione e valutazione dei risultati da parte del gruppo di lavoro interno e prima individuazione delle eventuali misure correttive e/o integrative;
- incontro con il gruppo di lavoro esterno e condivisione del Rapporto Preliminare;
- raccolta delle osservazioni e proposte ad integrazione del rapporto;
- stesura da parte del gruppo interno in stretta collaborazione con i consulenti del Report di Monitoraggio nella versione definitiva;
- incontro con il gruppo di lavoro esterno per la validazione del Rapporto di Monitoraggio Finale;

si specifica nel Piano che tali attività verranno portate avanti a cadenza biennale secondo le indicazioni delle Linee Guida Ministeriali; tuttavia a valle dell'approvazione del Piano, la partecipazione all'attuazione del PUMS verrà tenuta viva attraverso campagne di informazione, comunicazione e sensibilizzazione sulle azioni via via intraprese per

mantenere attivo ed informato il gruppo di lavoro esterno e la cittadinanza in generale, anche mediante il sito istituzionale della AC;

6.6 **Contenuti del rapporto di monitoraggio** -il Monitoraggio periodico dovrà produrre un rapporto biennale sullo stato di realizzazione del PUMS e incentrato sulla sua capacità di perseguire gli obiettivi e i relativi target fissati; poiché gli indicatori fondamentali per la valutazione degli scenari di Piano dipendono primariamente dall'elaborazioni delle simulazioni e dalle relative attività connesse, il report verrà redatto dai consulenti esterni e si articolerà nel modo seguente:

- descrizione degli scenari per le seguenti componenti:

- mobilità e trasporto
- qualità dell'aria
- inquinamento acustico
- sicurezza stradale
- fattibilità economica

-analisi del livello di servizio delle diverse modalità di trasporto;

-calcolo degli indicatori previsti dalla Linee Guida Ministeriali;

-verifica del livello di raggiungimento degli obiettivi e dei target individuati mediante le azioni di Piano attuate nel biennio;

-definizione di eventuali misure correttive e/o azioni integrative;

6.7 il Comune di Carpi, in vista del primo step di monitoraggio biennale del PUMS, si impegna ad elaborare la mappatura acustica del territorio comunale e il conseguente piano di risanamento acustico comunale;

i costi previsti sono i seguenti:

-realizzazione della prima campagna di monitoraggio comprendente in particolare:

- misurazione dei livelli di inquinamento acustico mediante campagna di rilievi fonometrici su 10 punti di misura;
- redazione del Piano Comunale di Risanamento Acustico;
- simulazione del traffico e valutazione qualità dell'aria;

- redazione del report, incluse le indagini conoscitive sulle attese e disponibilità dell'utenza e del mercato, partecipazione a sedute pubbliche con i gruppi di lavoro (si ipotizzano quattro incontri secondo le modalità di partecipazione ex post già illustrate precedente);

## 7 CONSIDERATO:

- 7.1 il contenuto, in sintesi, dell'osservazione (N. 2) presentata da ARPAE (PG 16876/2019):
- 7.2 le stime ottenute mostrano che la realizzazione delle isole 30 e della ZTL comporteranno una riduzione del traffico di attraversamento delle isole con aggravii però per alcune tratte stradali, per le quali si dovrà porre particolare attenzione;
- 7.3 in fase di progettazione di dettaglio, se necessario, si tratterà di valutare specifici interventi sia sulla circolazione, che sull'architettura della piattaforma stradale per indurre una migliore distribuzione del traffico locale del comparto;
- 7.4 in riferimento alla qualità dell'aria, viene suggerito di riportare nei report di monitoraggio anche quanto elaborato dal modulo PESCO implementato da ARPAE, modulo che integra le informazioni provenienti dalla rete di monitoraggio con le simulazioni del modello chimico e di trasporto NINFA; in fase di monitoraggio dovranno essere visionati anche tali dati e se ritenuti utili, andranno a far parte della base dati descrittiva della qualità dell'aria;
- 7.5 si ritiene di dover visualizzare all'interno dei report di monitoraggio, per ogni inquinante e relativo indicatore il trend a partire dalla data di approvazione del PUMS, contestualizzandoli in riferimento alle condizioni meteorologiche dell'anno (favorevoli o meno alla dispersione degli inquinanti);
- 7.6 aggiornare le stime dei flussi di traffico, attraverso le quali viene successivamente calcolato l'indicatore di valutazione relativo alle emissioni stradali, con la stessa cadenza dei report di monitoraggio; viene inoltre richiesto che le stime vengano integrate e supportate da rilievi strumentali di traffico;
- 7.7 si ritiene che per le attività di monitoraggio sia irrinunciabile l'utilizzo del modello, strumento che fornisce le stime di traffico di cui all'osservazione; il modello deve quindi essere opportunamente aggiornato con la stessa cadenza dei report di monitoraggio, sia dal lato offerta (grafo) che domanda (matrice);
- 7.8 l'aggiornamento della domanda deve prevedere dunque l'esecuzione di rilievi strumentali di traffico, sulla base dei risultati dei quali sarà poi possibile aggiornare la matrice complessiva sul territorio comunale con le procedure caratteristiche del modello (matrix-estimation);

- 7.9 si può ipotizzare quale rilievo "minimo" quello eseguito nelle sole ore di punta nelle stesse identiche sezione storicamente indagate dal Comune (53 sezioni bidirezionali), in modo da avere risultati confrontabili; in aggiunta al rilievo "minimo", si possono prevedere anche monitoraggi di lunga durata (per esempio almeno una settimana consecutiva su almeno 10 sezioni bidirezionali), i quali, oltre ad avere valore in sé come dato di controllo sulle dinamiche della mobilità e ad irrobustire il set di dati su cui eseguire la modellazione, renderanno più rappresentativa la trasformazione del dato dall'ora di punta fornito dal modello, ad un dato giornaliero;
- 7.10 l'indicatore di risultato individuato nel Rapporto Ambientale per la componente rumore si ritiene non sufficientemente adeguato per quantificare la popolazione esposta al rumore delle infrastrutture; si suggerisce di individuare un indicatore che permetta di valutare in modo oggettivo i risultati attesi (in termini di livelli sonori e popolazione esposta);
- 7.11 si precisa peraltro che l'indicatore scelto per la definizione degli effetti del piano, fra quelli quantificabili, è stato quello ritenuto più significativo nell'ambito dell'incarico di redazione del PUMS e nelle more dell'emissione della Zonizzazione Acustica comunale; una volta che il Comune se ne sarà dotata, con tale strumento sarà possibile dare una cornice normativa e un coordinamento alle attività di monitoraggio acustico, individuando un indicatore maggiormente rappresentativo degli effetti di Piano (per es. stima dei livelli sonori); in tal senso, sarebbe consigliabile avere già predisposta la zonizzazione acustica (prevista nello scenario di breve termine) prima dell'esecuzione del monitoraggio, in modo che le rilevazioni strumentali e gli elaborati di tale attività possano essere rese coerenti e coordinati da tale strumento;
- 7.12 l'attuazione dell'Accordo di Parigi obbliga a una svolta delle politiche climatiche, a tutti i livelli; pertanto cresce la consapevolezza del maggiore impegno richiesto dal nuovo obiettivo dell'Accordo, per stare al di sotto dei 2°C, facendo sforzi verso 1,5° rispetto all'epoca preindustriale; il raggiungimento di tale obiettivo è impossibile se non si riduce la dipendenza dai combustibili fossili; pertanto si ritiene debbano essere messe in atto, prioritariamente, tutte le azioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Carpi, che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;
- 7.13 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 delle Regione Emilia-Romagna"; posto che ogni forma di adattamento ai cambiamenti climatici deve rispondere all'obiettivo della sostenibilità ambientale e al principio di equità intergenerazionale che esso sottintende, questo implica che le risposte agli impatti dei cambiamenti climatici non devono compromettere gli interessi delle generazioni future, né pregiudicare la capacità di altri sistemi naturali (ex. servizi ecosistemici) e del sistema socioeconomico a contribuire all'adattamento;

- 7.14 la Strategia regionale ha per obiettivo quello di ridurre la vulnerabilità e i rischi derivanti dai cambiamenti climatici occorre agire secondo un approccio in cui la valutazione preventiva e il relativo monitoraggio diventino prioritari; ne consegue che i rischi e le opportunità che derivano dai cambiamenti climatici devono essere analizzati, valutati e confrontati al fine di formulare obiettivi chiari e identificare conseguentemente le risposte prioritarie di piani, di programmi e più in generale degli interventi antropici sul territorio, anche sulla base di determinati ed opportuni criteri (ad esempio, urgenza, efficacia, efficienza, flessibilità, reversibilità, sostenibilità, robustezza, equità, ecc.); pertanto, la Strategia deve, necessariamente, essere assunta quale riferimento (insieme e quale parte di una più generale Strategia di Sviluppo Sostenibile) a cui ricondurre tutte le valutazioni e, così come definito dal D.lgs. 152/2006, 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;
- 7.15 la Giunta regionale ha, inoltre, deliberato, con DGR 3191 del 5/08/2019, la dichiarazione di emergenza climatica e ambientale "quale assunzione - si legge nel documento - di consapevolezza e responsabilità politica, per il coordinamento e rafforzamento delle politiche, azioni e iniziative volte al contrasto del cambiamento climatico";

## 8 VALUTATO CHE:

- 8.1 nel Rapporto Ambientale al capitolo 6. COMPONENTI AMBIENTALI DI RIFERIMENTO, relativamente alla verifica delle interferenze con siti rete natura 2000 e aree protette, si afferma che "il territorio del Comune di Carpi non è interessato direttamente dalla presenza di Siti di Importanza Comunitaria (SIC) o Zone di Protezione Speciale (ZPS); tale condizione non ha quindi condotto all'individuazione di

specifiche autorità competenti da coinvolgere nel processo di VAS e alla redazione di uno studio di incidenza del PUMS”;

- 8.2 nel Rapporto Ambientale in APPENDICE: SCHEMA TABELLARE DI CONTROLLO secondo il criterio di controllo previsto dall'Allegato I del D. lgs 152/2006 relativamente al"Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale" viene dichiarato che "l'azione del PUMS è riferita ad un tessuto urbano, denso e ramificato, di urbanizzazione e infrastrutturazione consolidate. Le proposte non incidono su aree protette di livello nazionale, comunitario o internazionale, né Siti di Interesse Comunitario SIC o Zone di Protezione Speciale ZPS”;
- 8.3 sono condivisi gli importanti e ambiziosi obiettivi posti dal PUMS del Comune di Carpi, obiettivi rispetto ai quali la Regione è fortemente impegnata, nell'ambito del proprio ruolo e competenze, in particolare con il PRIT; si ritiene, quindi, necessario perseguire l'attuazione di tale Piano con la massima sinergia fra tutti gli attori istituzionali coinvolti; si ritiene necessario, anche in considerazione del notevole impegno economico che l'attuazione del PUMS comporta, che siano individuate e condivise, anche attraverso il processo partecipativo, le azioni che prioritariamente dovranno essere realizzate per non creare effetti non attesi che possano minare o creare difficoltà al raggiungimento degli obiettivi prefissati e all'implementazione delle strategie adottate; ciò anche in considerazione del fatto che il PUMS punta al conseguimento degli obiettivi posti dal Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020) ad una scadenza temporale successiva a quella del piano regionale;
- 8.4 in particolare, in merito all'impostazione del PUMS, si evidenzia che da alcuni anni ha preso corpo un riconoscimento della strada come "bene comune", facendo riferimento alle città che investono in politiche per lo sviluppo sostenibile, l'economia circolare, l'aumento della resilienza, l'equità, l'inclusione sociale e la qualità della vita; città che, oltre al resto, sappiano disegnare in modo adeguato la propria rete di strade come spazi pubblici "vivibili e completi"; città dove le strade vengono ridisegnate per rispondere a tutti i bisogni di spazio aperto delle comunità locali e come luogo di incontro; i cui utilizzatori siano le persone, diverse per età, genere, caratteri sociali, modo di spostarsi; tale impostazione comporta, prima di tutto, un fortissimo cambiamento culturale;
- 8.5 il percorso di elaborazione di un PUMS (le analisi, la definizione di una visione, la selezione delle strategie, il confronto con la città/comunità, la valutazione costi-

benefici e ambientale, l'affinamento progressivo di strategie e soluzioni per una mobilità sostenibile) è la condizione entro cui si formano e legittimano queste scelte; il quadro multidimensionale degli obiettivi (mobilità sostenibile, equità, sicurezza, inclusione sociale, qualità ambientale, innovazione ed efficienza economica) orienta e guida tutto il percorso di affinamento e valutazione delle strategie; fra queste anche quella mirata alla riconquista dello "spazio pubblico come bene comune";

- 8.6 lo spazio pubblico intesse la trama della forma urbana e delle relazioni sociali ma è anche il luogo in cui si svolgono gli spostamenti; per questa ragione il PUMS si pone l'obiettivo (deve porsi l'obiettivo, secondo le LG europee) di creare condizioni di sicurezza, vivibilità e qualità dello spazio pubblico, garantendo al tempo stesso condizioni di efficacia del sistema; la messa in sicurezza degli spostamenti (con qualsiasi modalità) rappresenta quindi il filo conduttore attraverso il quale declinare le specifiche azioni del Piano;
- 8.7 uno degli elementi di maggiore novità riconosciuti ai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile è il passaggio da un piano limitato sostanzialmente a pianificare e programmare soluzioni per il traffico veicolare ad un piano che approfondisce gli effetti dei sistemi di mobilità sulla collettività e propone soluzioni atte a migliorare sensibilmente la qualità della vita dei cittadini;
- 8.8 il ridisegno dello spazio pubblico diventa quindi la condizione (o l'effetto) dell'attuazione di tutte le strategie; non solo quelle destinate alla mobilità attiva e alla sicurezza, ma anche il necessario ridisegno di spazi stradali, marciapiedi, attraversamenti, fermate, ridisegno che consegue agli interventi per il preferenziamento del TPL, per la diffusione di bike sharing, car sharing, mobilità elettrica, ecc.;
- 8.9 le strade (e le piazze, i marciapiedi, gli interstizi spesso abbandonati) sono da ridisegnare come spazi pubblici non solo a favore della mobilità sostenibile e della sicurezza, ma anche per molto altro; per aumentare la capacità di adattamento della città ai cambiamenti climatici, per diffondere in modo capillare la presenza del verde e della natura, per offrire luoghi di incontro e di socialità, per innovare la rete e i servizi della città, per creare occasioni di sviluppo economico;
- 8.10 le molteplici funzioni delle strade sono state nel corso degli anni valorizzate sempre meno e poco considerate come spazi pubblici nel contesto urbano, diventando semplicemente collegamenti tra un punto e un altro, utili solo a facilitare

uno spostamento e progressivamente adattate a misura delle auto private; le strade si sono così "disegnate" intorno a questa funzione, ignorando e sottovalutando le altre come fossero solo collaterali, venendo così a perdere di fatto il loro carattere di spazio pubblico e multifunzionale;

- 8.11 tale approccio ha tuttavia ampiamente dimostrato di aver prodotto conseguenze negative: insicurezza stradale, rumore, inquinamento atmosferico, degrado del paesaggio urbano; mentre, d'altro canto è sempre più forte la consapevolezza che la qualità della vita dei cittadini è direttamente influenzata dalle condizioni ambientali e che lo spazio pubblico, bene comune, è una risorsa scarsa e in quanto tale deve essere razionalizzato;

#### RELATIVAMENTE AL PROCESSO PARTECIPATIVO

- 8.12 il processo partecipativo è stato particolarmente curato attraverso molteplici incontri sul territorio, sia in fase preliminare di definizione delle linee di indirizzo che in fase di redazione del PUMS; i cittadini e gli stakeholders hanno risposto fornendo il loro contributo;
- 8.13 si valuta positivamente e si ritiene fondamentale, per un'efficace attuazione delle azioni del PUMS, la volontà espressa dal Comune di Carpidi mantenere aperta e attiva la partecipazione pubblica sulle scelte del PUMS durante il processo di adozione e approvazione del Piano; a valle dell'approvazione del PUMS dovrà essere attivata la fase di partecipazione ex-post finalizzata al monitoraggio dell'attuazione del Piano secondo le modalità illustrate nell'Allegato 4 - Governance e Monitoraggio; in particolare, tale fase consentirà la progressiva verifica dell'efficacia delle strategie e azioni messe in campo dal PUMS, sia rispetto al raggiungimento degli obiettivi fissati, sia rispetto ai tempi stabiliti e permetterà di informare regolarmente cittadini, stakeholder ed istituzioni sullo stato di attuazione delle misure di Piano, visto che buona parte di queste è profondamente legata a comportamenti e stili di vita;
- 8.14 la partecipazione ex post, che rimane un elemento essenziale per il successo del PUMS, dovrà accompagnare la fase di implementazione del PUMS e di valutazione delle misure, concentrando l'attenzione sulla capacità del processo di promuovere l'accettazione da parte della comunità locale delle misure, mitigare gli eventuali effetti negativi che possono accompagnare l'attuazione delle stesse, individuare eventuali azioni correttive in caso di non raggiungimento degli obiettivi prefissati;

## RELATIVAMENTE AL MONITORAGGIO

- 8.15 posto che sia le Linee Guida Eltis della Commissione Europea, sia le più recenti Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la redazione dei PUMS, assegnano al monitoraggio un ruolo di primo piano all'interno della fase di attuazione del PUMS stesso, affiancando ad esso un percorso di partecipazione che, riprendendo il concetto espresso dal Ministero, dovrà avere lo scopo di "verificare il progressivo conseguimento degli obiettivi e di individuare eventuali problemi e criticità che ostacolano la regolare attuazione del Piano"; questa fase di monitoraggio dell'attuazione del PUMS deve rappresentare una continuità logica con il processo partecipativo concepito e realizzato per la costruzione del Piano e quindi indirizzarsi e coinvolgere in primo luogo la platea già protagonista delle prime fasi di partecipazione, platea che potrebbe comporre una struttura stabile come una "Consulta per la mobilità sostenibile"; in parallelo la partecipazione ex-post deve strutturare strumenti di coinvolgimento anche dei singoli cittadini, sia in termini generali, attraverso le varie forme di comunicazione previste con le quali il processo di partecipazione dovrà continuare a integrarsi ed interagire, sia in termini specifici in relazione alla promozione ed implementazione di determinate azioni e misure;
- 8.16 il monitoraggio della VAS è funzionale a verificare la capacità dei piani e programmi di fornire il proprio contributo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, identificando eventuali necessità di riorientamento delle decisioni qualora si verificassero situazioni problematiche;
- 8.17 a tal proposito si ritiene necessario puntualizzare il significato e il ruolo del monitoraggio, focalizzandone alcuni concetti centrali e puntando l'attenzione sugli aspetti più critici, in particolare:
- la necessità di verificare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità attraverso un sistema integrato di monitoraggio di tutti i piani, programmi e progetti che hanno effetti su di essi;
  - la definizione di un insieme di indicatori di contesto efficaci e aggregabili a livelli territoriali diversi;
  - la non simultaneità tra i tempi del monitoraggio e quelli con cui si palesano gli effetti ambientali;
  - l'utilità di disporre di una base di dati condivisa e accessibile;
  - la gestione, o governance, del sistema di monitoraggio;

8.18 si ricorda che, al fine di progettare un sistema di monitoraggio efficace, utile sia all' autorità procedente che all' autorità competente e ai relativi consulenti, è necessaria:

- l'individuazione di obiettivi di sostenibilità e indicatori di contesto;
- l'identificazione degli strumenti attuativi del piano o programma e relativi tempi, modalità e peculiarità;
- la definizione degli indicatori di contributo alla variazione del contesto e degli indicatori di processo con i momenti del percorso autorizzativo in cui è possibile aggiornarli;
- le modalità di aggregazione degli indicatori al fine di individuare, per ogni obiettivo di sostenibilità, gli effetti cumulati delle diverse azioni di piano;

9 RITENUTO CHE:

9.1 si ritiene utile, in seguito anche ai contributi pervenuti e alle valutazioni effettuate, fornire le seguenti raccomandazioni:

9.1.1 relativamente al processo partecipativo di coinvolgimento degli stakeholder e della popolazione, è necessario assicurare l'effettiva corrispondenza tra il risultato della programmazione e le esigenze e priorità della comunità interessata prevedendo la partecipazione, anche in fase di monitoraggio, dei soggetti con competenze ambientali, degli stakeholder e del pubblico;

9.1.2 per rendere efficace la partecipazione è opportuno valorizzarla dando evidenza di come la partecipazione abbia effettivamente inciso sul processo di pianificazione (Principio di "Riscontro" della Carta di Intenti del Ministero dell'Ambiente-CReIAMO PA); oltre a descrivere nella dichiarazione di sintesi come si sono tenuti in considerazione i pareri pervenuti, è utile che sia elaborato un "diario della partecipazione" che deve restituire al cittadino cosa è stato preso in considerazione di quanto emerso durante i vari momenti (nei vari incontri) del processo partecipativo;

9.1.3 appare necessario che il PUMS possa trovare una declinazione anche nell'affrontare, in modo adeguato, la riprogettazione della propria rete di strade urbane come spazi pubblici vivibili e completi, mirante alla riconquista dello spazio pubblico come bene comune, soprattutto intersecandosi con le attività delle prossime formazioni dei PUG dei Comuni e delle loro Unioni;

- 9.1.4 si ritiene altresì necessario che la "Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna" approvata con Delibera di Assemblea n. 187 del 29 dicembre 2019, debba essere assunta quale riferimento (insieme e quale parte di una più generale Strategia di Sviluppo Sostenibile) a cui ricondurre tutte le valutazioni così come definito dal D.lgs. 152/2006; ed in particolare si debbano prendere in considerazione le azioni proposte dalla Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici per gli interventi sulla mobilità;
- 9.1.5 considerata l'urgenza di adottare misure per il miglioramento della qualità dell'aria e il contrasto al cambiamento climatico in atto, si rileva in generale come la tempistica di attuazione delle misure previste **necessiti di una complessiva accelerazione ad un orizzonte temporale molto più ravvicinato** (2022) soprattutto per le misure "soft" come il pedibus e bicibus;
- 9.1.6 si ritiene necessario sia valutata l'adozione di misure in grado di modificare la gerarchia dei mezzi circolanti, almeno nel territorio urbano, a favore del trasporto ciclabile, con interventi mirati alla modifica della circolazione dei flussi di traffico (ad es. senso unico di marcia sugli assi di attraversamento principali con realizzazione di pista ciclabile) da attuarsi con modifiche alla segnaletica orizzontale e verticale, di costo ridotto;
- 9.1.7 si ritiene che nell'attuazione del PUMS debbano essere destinate risorse in particolare:
- al miglioramento del funzionamento del TPL (aumento delle frequenze, miglior accessibilità per le persone con disabilità, previsione di corse rapide);
  - al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile concepita, prioritariamente, non come pista per "passeggiate domenicali - turistico - ricreative", ma come infrastruttura sicura ed efficace per il trasporto di persone, nonché competitiva con l'infrastruttura stradale (in particolare per il tragitto casa- lavoro e casa - scuola);
- 9.1.8 alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;
- 9.1.9 per il TPL, ove è previsto (rinnovo parco circolante) lo stop nel breve termine (2022) all'acquisto di mezzi diesel, si propone di anticipare l'esclusione dei mezzi diesel già dall'approvazione del PUMS, considerata la vita utile dei mezzi che sarebbero acquistati e il mancato beneficio in termini ambientali che ne deriverebbe;

9.1.10 in merito al Piano di monitoraggio si ritiene sia necessario:

- definire nel Piano di Monitoraggio, le risorse dedicate al monitoraggio stesso, gli step intermedi di verifica, nonché il protocollo d'intervento nel caso in cui non si raggiungano gli obiettivi prefissati;
- allineare ed unificare gli indicatori presenti nel Rapporto Ambientale con quelli dell'Allegato su Governance e Monitoraggio, anche in termini di nomenclatura in modo che ci sia coerenza e chiarezza per arrivare a proporre un unico cruscotto di indicatori;
- coinvolgere Arpae nella valutazione del rapporto di monitoraggio, soprattutto per quanto riguarda gli aspetti relativi alla qualità dell'aria e all'inquinamento acustico;
- dare evidenza della correttezza delle stime restituite dal modello negli scenari di piano, attraverso un loro aggiornamento basato su rilievi strumentali di traffico, da svolgersi sia dove è stato previsto un incremento dei flussi rispetto allo scenario attuale, che nei tratti urbani dove invece dovrebbe verificarsi un decremento;
- dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale;

VISTO:

- D.Lgs.3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale;
- LR n. 13 del 30 luglio 2015 "Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di bologna, province, comuni e loro unioni";

VISTE, altresì, le delibere della Giunta regionale:

- 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;
- 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";

- n. 2189 del 21 dicembre 2015 avente ad oggetto "Linee di indirizzo per la riorganizzazione della macchina amministrativa regionale";
- n. 270 del 29 febbraio 2016 recante "Attuazione prima fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";
- n. 622 del 28 aprile 2016 recante "Attuazione seconda fase della riorganizzazione avviata con Delibera 2189/2015";
- 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";

RICHIAMATI, altresì:

- 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.;
- la delibera della Giunta regionale n. 83 del 21 gennaio 2020 recante "Approvazione del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza 2020-2022" ed in particolare l'Allegato D "Direttiva di indirizzi interpretativi per l'applicazione degli obblighi di pubblicazione previsti dal D.Lgs. n. 33 del 2013. Attuazione del Piano Triennale di prevenzione della corruzione 2020-2022";

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 e politiche ambientali e della montagna

a voti unanimi e palesi

D E L I B E R A

- a) di dare atto che la valutazione ambientale del Piano in oggetto, di cui al D.Lgs n. 152/2006, è svolta ai sensi dell'art. 2, comma 2 della L.R. n. 9/2008, nonché ai sensi dell'art.15, comma 1, della L.R. 13/2015 "Riforma del sistema di governo regionale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, Comuni e loro Unioni";
- b) 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) Comune di Carpi, adottato con deliberazione di Giunta n. n.27 del 19 febbraio 2019, con le raccomandazioni di seguito elencate:
- 1) relativamente al processo partecipativo di coinvolgimento degli stakeholder e della popolazione, è necessario assicurare l'effettiva corrispondenza tra il risultato della programmazione e le esigenze e priorità della comunità interessata prevedendo la partecipazione, anche in fase di monitoraggio, dei soggetti con competenze ambientali, degli stakeholder e del pubblico;
  - 2) per rendere efficace la partecipazione è opportuno valorizzarla dando evidenza di come la partecipazione abbia effettivamente inciso sul processo di pianificazione (Principio di "Riscontro" della Carta di Intenti del Ministero dell'Ambiente-CReIAMO PA); oltre a descrivere nella dichiarazione di sintesi come si sono tenuti in considerazione i pareri pervenuti, è utile che sia elaborato un "diario della partecipazione" che deve restituire al cittadino cosa è stato preso in considerazione di quanto emerso durante i vari momenti (nei vari incontri) del processo partecipativo;
  - 3) appare necessario che il PUMS possa trovare una declinazione anche nell'affrontare, in modo adeguato, la riprogettazione della propria rete di strade urbane come spazi pubblici vivibili e completi, mirante alla riconquista dello spazio pubblico come bene comune, soprattutto intersecandosi con le attività delle prossime formazioni dei PUG dei Comuni e delle loro Unioni;
  - 4) si ritiene altresì necessario che la "Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della

- Regione Emilia-Romagna" approvata con Delibera di Assemblea n. 187 del 29 dicembre 2019, debba essere assunta quale riferimento (insieme e quale parte di una più generale Strategia di Sviluppo Sostenibile) a cui ricondurre tutte le valutazioni così come definito dal D.lgs. 152/2006; ed in particolare si debbano prendere in considerazione le azioni proposte dalla Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici per gli interventi sulla mobilità;
- 5) considerata l'urgenza di adottare misure per il miglioramento della qualità dell'aria e il contrasto al cambiamento climatico in atto, si rileva in generale come la tempistica di attuazione delle misure previste necessiti di una complessiva accelerazione ad un orizzonte temporale molto più ravvicinato (2022) soprattutto per le misure "soft" come il pedibus e bicibus;
  - 6) si ritiene necessario sia valutata l'adozione di misure in grado di modificare la gerarchia dei mezzi circolanti, almeno nel territorio urbano, a favore del trasporto ciclabile, con interventi mirati alla modifica della circolazione dei flussi di traffico (ad es. senso unico di marcia sugli assi di attraversamento principali con realizzazione di pista ciclabile) da attuarsi con modifiche alla segnaletica orizzontale e verticale, di costo ridotto;
  - 7) si ritiene che nell'attuazione del PUMS debbano essere destinate risorse in particolare:
    - al miglioramento del funzionamento del TPL (aumento delle frequenze, miglior accessibilità per le persone con disabilità, previsione di corse rapide);
    - al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile concepita, prioritariamente, non come pista per "passeggiate domenicali - turistico - ricreative", ma come infrastruttura sicura ed efficace per il trasporto di persone, nonché competitiva con l'infrastruttura stradale (in particolare per il tragitto casa- lavoro e casa - scuola);
    - alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;
  - 8) per il TPL, ove è previsto (rinnovo parco circolante) lo stop nel breve termine (2022) all'acquisto di mezzi diesel, si propone di anticipare l'esclusione dei mezzi diesel già dall'approvazione del PUMS, considerata la vita utile dei mezzi che sarebbero acquistati e il mancato beneficio in termini ambientali che ne deriverebbe;

- 9) in merito al Piano di monitoraggio si ritiene sia necessario:
- definire nel Piano di Monitoraggio, le risorse dedicate al monitoraggio stesso, gli step intermedi di verifica, nonché il protocollo d'intervento nel caso in cui non si raggiungano gli obiettivi prefissati;
  - allineare ed unificare gli indicatori presenti nel Rapporto Ambientale con quelli dell'Allegato su Governance e Monitoraggio, anche in termini di nomenclatura in modo che ci sia coerenza e chiarezza per arrivare a proporre un unico cruscotto di indicatori;
  - coinvolgere Arpae nella valutazione del rapporto di monitoraggio, soprattutto per quanto riguarda gli aspetti relativi alla qualità dell'aria e all'inquinamento acustico;
  - dare evidenza della correttezza delle stime restituite dal modello negli scenari di piano, attraverso un loro aggiornamento basato su rilievi strumentali di traffico, da svolgersi sia dove è stato previsto un incremento dei flussi rispetto allo scenario attuale, che nei tratti urbani dove invece dovrebbe verificarsi un decremento;
  - dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale;

c) di dare atto di quanto affermato nel Rapporto Ambientale (capitolo 6. COMPONENTI AMBIENTALI DI RIFERIMENTO), relativamente alla verifica delle interferenze con siti rete natura 2000 e aree protette: "il territorio del Comune di Carpi non è interessato direttamente dalla presenza di Siti di Importanza Comunitaria (SIC) o Zone di Protezione Speciale (ZPS); tale condizione non ha quindi condotto all'individuazione di specifiche autorità competenti da coinvolgere nel processo di VAS e alla redazione di uno studio di incidenza del PUMS";

d) di trasmettere, ai sensi dell'art. 16, del D. Lgs 152/06, copia della presente deliberazione al Comune di Carpi; 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;

e) di informare che è possibile prendere visione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Carpi e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria presso la Regione

Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, via della Fiera 8, Bologna;

- f) di pubblicare in estratto la presente determinazione nel Bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna;
- g) 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

Valerio Marroni, Responsabile del SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2020/253

IN FEDE

Valerio Marroni

REGIONE EMILIA-ROMAGNA  
Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2020/253

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

**REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

**Atti amministrativi**

**GIUNTA REGIONALE**

Delibera Num. 241 del 30/03/2020

Seduta Num. 8

OMISSIS

---

L'assessore Segretario

Corsini Andrea

---

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi