

# REGIONE EMILIA-ROMAGNA

## Atti amministrativi GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 1099 del 01/07/2019

Seduta Num. 24

**Questo** lunedì 01 **del mese di** luglio  
**dell' anno** 2019 **si è riunita nella residenza di** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA  
**la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:**

1) Bonaccini Stefano	Presidente
2) Donini Raffaele	Vicepresidente
3) Bianchi Patrizio	Assessore
4) Corsini Andrea	Assessore
5) Costi Palma	Assessore
6) Gazzolo Paola	Assessore
7) Mezzetti Massimo	Assessore
8) Petitti Emma	Assessore
9) Venturi Sergio	Assessore

**Funge da Segretario l'Assessore:** Costi Palma

**Proposta:** GPG/2019/774 del 08/05/2019

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

**Assessorato proponente:** ASSESSORE ALLA DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA, PROTEZIONE  
CIVILE E POLITICHE AMBIENTALI E DELLA MONTAGNA

**Oggetto:** PARERE MOTIVATO, AI SENSI DELL'ART. 15 DEL D. LGS. N. 152/2006, IN  
MERITO ALLA VAS DEL "PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE  
(PUMS) ADOTTATO CON PROPRIA DELIBERAZIONE DI GIUNTA DEL  
COMUNE DI FORLÌ N. 465, DEL 30 NOVEMBRE 2018.

**Iter di approvazione previsto:** Delibera ordinaria

**Responsabile del procedimento:** Valerio Marroni

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

**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;

**1. PRESO ATTO CHE:**

- 1.6 il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e relativi Rapporto Ambientale e Valutazione d'Incidenza, è stato adottato con deliberazione n. 465, del 30 novembre 2018 dalla Giunta del Comune di Forlì;

- 1.7 con nota, acquisita al P.G. della Regione Emilia-Romagna n. 0754788 del 20 dicembre 2018, il Comune di Forlì 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;
- 1.8 il Rapporto ambientale allegato al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è adeguato a svolgere, le funzioni di cui all'art. 13 del D. Lgs. 152/2006;
- 1.1 il Comune di Forlì ha elaborato il Rapporto Preliminare Ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2018);
- 1.2 le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del PUMS del Comune di Forlì e sugli effetti e impatti ambientali ad esso 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;
- 1.3 su tale elaborato è stata svolta la fase di consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, 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, da parte del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione sostenibilità Ambientale, trasmesso al Comune di Forlì, con determina dirigenziale n. 6587 del 08/05/2018;
- 1.4 in data 15 aprile 2019, presso la sede del Comune di Forlì, presso la sala Calamandrei, in via delle Torri 13 a Forlì, è stata svolta una riunione ai fini della consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale al fine di acquisire le loro valutazioni in merito al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e relativo Rapporto Ambientale, adottati, ai sensi dell'art.13 del D.lgs.152/06;
- 1.5 a tale riunione, convocata con nota prot. PG.476/2019 del 2.04.2019 a firma del responsabile Settore Mobilità FMI del Comune di Forlì d'intesa con il responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, sono stati invitati i soggetti competenti in materia ambientali di seguito elencati:
- Regione Emilia Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale

- Provincia di Forlì-Cesena
- Comune di Forlimpopoli
- Comune di Castrocaro Terme e Terra del Sole
- Comune di Meldola
- Comune di Bertinoro
- Comune di Predappio
- Comune di Faenza
- Comune di Russi
- Comune di Brisighella
- Comune di Ravenna
- Unione di Comuni della Romagna forlivese
- Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio
- Parchi e Biodiversità Romagna
- Arpae SAC
- Arpae sezione provinciale di Forlì-Cesena
- Regione Emilia-Romagna
  - Servizio Trasporti pubblici locali, mobilità integrata e ciclabili
  - Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna
  - Servizio Energia ed economia verde
  - Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio
  - Servizio di difesa del suolo della costa e bonifica
  - Servizio Area Romagna
- Consorzio di Bonifica della Romagna sezione di Forlì
- Azienda U.S.L. Della Romagna
- ANAS Compartimento della Viabilità per l'Emilia Romagna
- Società Autostrade
- Rete Ferroviaria italiana S.p.A., Direzione territoriale produzione Bologna
- Rete Ferroviaria italiana S.p.A., Direzione territoriale produzione Ancona
- Agenzia Mobilità Romagnola S.r.l.
- Start Romagna S.p.a.
- Comune di Forlì
  - Servizio Ambiente
  - Servizio Urbanistica
  - Servizio Viabilità
  - Assessore all'Ambiente
  - Assessore alla Mobilità
  - Assessore alla Viabilità
  - Assessore all'Urbanistica

2.9 degli invitati erano presenti:

- FMI
- RER, Servizio VIPSA
- Comune di Forlì, Servizio Ambiente e Protezione Civile
- AMR, Agenzia Mobilità Romagnola srl;

**2. PRESO ATTO ALTRESI' CHE:**

3.1 coerentemente con le Linee Guida europee "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", nel periodo fra l'approvazione delle linee guida del PUMS da parte della Giunta (20.12.2016) e l'inizio del percorso di VAS (20.04.2017) si è aperto un percorso partecipativo articolato in diverse attività. L'approccio partecipativo come fondamento della nuova stagione della pianificazione della mobilità sostenibile rappresentata dai PUMS consente di delineare un quadro analitico e progettuale che metta al centro le persone e rappresenta una delle condizioni per garantire maggior successo nell'attuazione delle strategie che, se individuate in modo condiviso, attivano più facilmente le energie e le risorse di tutti gli attori territoriali, cittadini e portatori d'interesse;

3.2 Il percorso partecipativo è stato strutturato dall'Assessorato alla Mobilità Sostenibile del Comune di Forlì, in occasione degli incontri con le Associazioni di categoria e con i rappresentanti locali, cogliendo l'occasione per presentare e condividere il più possibile il PUMS e raccogliere esigenze da parte di tutti gli interlocutori coinvolti:

- la collaborazione ed il confronto diretto con i vari Servizi del Comune ha permesso di inserire o di migliorare obiettivi e progetti a sostegno di quanto previsto dal PUMS;
- la maggior parte delle Associazioni di Categoria hanno accolto positivamente o comunque hanno preso atto del lavoro e delle proposte del PUMS, con l'augurio che si possano raggiungere effettivi miglioramenti non solo in ambito della mobilità sostenibile ma anche in merito alle potenzialità economiche e culturali della città;
- il contributo dei Quartieri, in quanto maggiori conoscitori delle necessità principali di ogni singolo territorio, è stato fondamentale per modificare e/o completare il Piano attraverso proposte specifiche relativamente alla sicurezza (attraversamenti pedonali, sensi di circolazione, migliore accessibilità e visibilità agli incroci, sicurezza davanti alle scuole, ecc.), ai servizi di trasporto pubblico (orari e linee) e ad interventi ambientalmente sostenibili di immediata attuazione;
- il Tavolo delle Associazioni Ambientaliste di Forlì (TAAF) è risultata l'unica Associazione di categoria che al momento, nonostante il PUMS abbia cercato di accogliere gran parte delle loro istanze espresse in materia di ciclabilità e pedonabilità, si è dimostrata critica per il mancato raggiungimento di alcuni traguardi previsti dal PAIR (estensione della ZTL a tutto il centro storico e l'estensione delle aree pedonali al 20% del centro storico);

- 3.3 Attraverso questo percorso e da quanto emerso negli incontri svolti, si è proceduto alla stesura del progetto del PUMS confermando e individuando nuove azioni e strategie di più ampio respiro, nel rispetto degli obiettivi di sostenibilità. Anche per il futuro, nello specifico per tutto il periodo di validità del Piano, l'obiettivo è quello di mantenere attivo il processo partecipativo, affinché, insieme al monitoraggio si mantenga alta l'attenzione sulla coerenza ai principi e agli obiettivi che ci si è posti. Per questo motivo si manterranno specifici momenti di confronto e una corretta comunicazione di tutto quanto si sta facendo affinché sia garantita una informazione minima e si orientino al meglio eventuali modifiche;
- 3.4 Dal punto di vista metodologico si potranno utilizzare tecniche informative unidirezionali (organizzazioni di incontri di presentazione pubblica, pubblicazioni su quotidiani, volantini, siti web) oppure di tipo comunicativo bidirezionale (organizzazioni di tavoli di confronto, dibattiti, riunioni, forum, ecc). In generale, l'organizzazione dei *tavoli partecipativi*, si baserà sulla scelta degli argomenti, degli interlocutori e delle modalità di conduzione del confronto: si illustreranno gli interventi realizzati, i risultati ottenuti; attraverso il dibattito si raccoglieranno le osservazioni e i contributi di tutti;
- 3.5 I portatori, già coinvolti nella fase iniziale, che si manterranno informati sono:
- associazioni del commercio,
  - rappresentanze sindacali,
  - rappresentanti trasporto pubblico su gomma,
  - Associazioni Ambientaliste,
  - Associazioni Culturali,
  - rappresentanti dei residenti/ Quartieri,
  - i gruppi misti in cui sono rappresentate varie categorie (pensionati, disabili, volontari, rappresentanti della scuola, dell'Università, ecc.), \_ rappresentanti istituzionali,
  - Polizia Municipale e forze dell'ordine,
- a cui si aggiungeranno tutte le figure e associazioni che per tutta la validità del piano e per i risultati monitorati potranno contribuire a migliorare le azioni individuate;

#### **4. DATO ATTO INOLTRE CHE:**

- 4.1 al Comune di Forlì sono pervenute, entro la data del 09/03/2019, scadenza dei 60 giorni previsti dalla VAS, osservazioni al PUMS, e lo stesso ha inviato una sintesi delle osservazioni ad esso pervenute e la proposta di

controdeduzioni, con nota acquisita al P.G. 2019/0223753 del 05/03/2019;

<b>N°</b>	<b>FIRMATARIO</b>	<b>PROTOCOLLO FMI</b>	<b>DATA</b>	<b>RILIEVO AMBIENTALE</b>	<b>SINTESI CONTRODEDUZIONI</b>
1	Tavolo Associazioni Ambientalist e Forlì	348/2019	07/03/2019	NO	SOSTANZIALMENTE NON ACCOLTE
2	MASSIMILIANO MARTI	358/2019	08/03/2019	NO	PARZIALMENTE ACCOLTA
3	FMI	OSSERVAZIONE INTERNA A FMI		NO	ACCOLTA

4.2 la sintesi delle osservazioni pervenute al Comune di Forlì di carattere paesaggistico-ambientale, nonché quelle il cui accoglimento comporterebbe effetti sull'ambiente, sono sintetizzate nel documento del PUMS "Documento tecnico per la proposta di controdeduzioni alle osservazioni ed ai pareri di competenza presentati", aprile 2019, a cui si rinvia;

## **5. CONSIDERATO CHE:**

5.1 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;

5.2 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;

5.3 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;

5.4 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;

5.5 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;

## **6. CONSIDERATO ALTRESI' CHE:**

6.1 secondo il Comune di Forlì il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) prende spunto proprio dal PGTU del 2007 e, quindi, dall'avvenuto completamento delle infrastrutture viarie sopra citate, proponendosi in primo luogo di verificarne gli effetti positivi sulla circolazione e di sfruttarli al fine di raggiungere assetti della mobilità più rispondenti agli obiettivi generali imposti dalla comunità internazionale e ripresi a livello regionale;

6.2 sulla base di quanto sopra riportato, tenuto conto quindi che la stesura del PUMS ha coinciso con l'aggiornamento del PGTU, e considerato che, a differenza del PUMS, gli obiettivi del PGTU sono traggurdati solo nel breve periodo (nel nostro caso al 2020 in concomitanza con i termini prefissati dal PAIR e in coincidenza quindi con gli obiettivi che si prefigge il PUMS nel breve periodo), si può ritenere che il PUMS, in fase di elaborazione per il Comune di Forlì, costituisce a tutti gli effetti un aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del 2007 e, pertanto, ne assolve le funzioni normative e procedurali;



- 6.3 In particolare, la definizione e l'analisi dell'inquadramento conoscitivo, comune a entrambi i piani e che ha portato alla definizione degli obiettivi e delle strategie del PUMS, prende come riferimento sia il documento di analisi che di progetto (rispettivamente FASE 1 e FASE 2 dell'aggiornamento del PGTU);
- 6.4 il PUMS diviene così lo strumento generale di pianificazione e programmazione della Mobilità della città di Forlì;
- 6.5 tenuto conto che il PUMS per il Comune di Forlì si appresta ad essere anche l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del 2007 e, pertanto, ne assolve le funzioni normative e procedurali, di seguito si riportano i tre livelli in cui si articolerà l'attuazione del Piano stesso prendendo proprio come riferimento quanto stabilito dal Nuovo Codice della Strada (art. 36, Dlgs. 30/04/1992 n° 285) e la DM n. 146 del 24/06/1995 (punti 4.1, 4.2, 4.3) in merito al Piano Urbano del Traffico:
- 1° livello - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) esteso all'intero centro abitato, contenente le linee generali degli interventi da attuare (classifica funzionale, regolamento viario, definizione preliminare degli interventi sulle principali componenti della mobilità, ciclopedonale, trasporto pubblico, veicoli motorizzati, sosta, ecc.), individua le priorità ed i piani particolareggiati da sviluppare nelle fasi successive;
  - 2° livello - Piani particolareggiati del traffico (PPT), definizione di massima degli interventi individuati dal PUMS, sviluppati per aree più ristrette (Centro Storico, quartieri, isole ambientali) o per temi specifici (ciclabilità - biciplan, sicurezza stradale, barriere architettoniche, ecc.);
  - 3° livello - Piani esecutivi del traffico (PET), definizione esecutiva degli interventi che richiedono questo specifico livello di progettazione (opere civili, segnaletica, regolazione semaforica, controllo accessi, ecc.);
- 6.6 il lavoro di costruzione della proposta di piano è stato portato avanti insieme alla valutazione ambientale strategica ed ha visto collaborare strettamente i professionisti incaricati, i tecnici referenti delle strutture comunali, gli assessorati alla mobilità in tavoli dedicati al confronto ed alla scelta condivisa delle azioni da mettere in campo nell'orizzonte temporale del PUMS;
- 6.7 le considerazioni e raccomandazioni per il prosieguo del processo di valutazione e formazione del PUMS, e nella

fattispecie per la redazione del Rapporto Ambientale, sono state recepite illustrando, in una apposita tabella del RA, le modalità di recepimento di tali raccomandazioni;

6.8 come previsto dal Decreto Ministeriale, si è assunto per il PUMS un orizzonte temporale di 10 anni (denominato nel documento "lungo termine"), anche se alcune azioni e strategie puntano già sicuramente oltre. A ritroso si sono assunti per breve e medio termine periodi di 3 e 6 anni rispettivamente a partire dallo stato attuale;

6.9 la proposta di piano, nello spirito che ha guidato la costruzione delle linee guida europee dei PUMS, si articola in un set di strategie ed azioni 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;

## **7. VALUTATO CHE:**

7.1 il PUMS fornisce indicazioni di tipo tecnico e progettuale ma anche di tipo educativo e normativo, attraverso l'informazione e la partecipazione dei cittadini. Gli obiettivi generali si possono così sintetizzare:

- Rispetto delle regole, dell'ambiente urbano e dell'ambiente in generale
  - delle regole affinché gli utenti, a partire dai più deboli (persone a ridotta capacità motoria, pedoni e ciclisti), possano muoversi all'interno di una rete viaria "leggibile", fluida, ma soprattutto sicura;
  - dell'ambiente urbano, garantendo una migliore vivibilità degli spazi, anche quelli stradali, che permettono i collegamenti e quindi lo svolgimento delle diverse funzioni commerciali e sociali all'interno della città;
  - dell'ambiente in generale, incentivando l'uso di tutti i mezzi meno inquinanti soprattutto se alternativi ai mezzi privati usati singolarmente;
- Condivisione del percorso attuativo con i cittadini e con tutte le categorie che li rappresentano attraverso l'informazione e iniziative che accompagnino gli utenti ai cambiamenti ("interim use" e "provare per credere");
- Valorizzazione delle diverse zone del centro abitato in funzione della vocazione prevalente (aree storiche,

commerciali, con servizi al cittadino, residenziali, destinate a eventi culturali, industriali, artigianali);

7.2 a partire dagli obiettivi generali, la mobilità deve dare una risposta calibrata per ciascuna delle aree che caratterizzano la città;

7.3 nello specifico si punta al raggiungimento di:

- Migliori condizioni di sicurezza per la circolazione pedonale, ciclabile e veicolare;
- Maggiore utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata (piedi, bici, TPL, cambio modale);
- Un corretto uso della rete viaria secondo la vocazione prevalente (sistema tangenziale, sistema locale e di distribuzione interna), maggiore fluidità della circolazione veicolare, ma non in termini di maggiore velocità di percorrenza;
- Valorizzazione del centro storico nelle diverse zone di cui si compone in funzione della vocazione prevalente che esse presentano;
- Maggiore controllo delle regole che governano il Centro Storico (controllo degli accessi nella ZTL, limiti di velocità, ecc.) affinché si promuova la convivenza, piuttosto che la separazione dei sistemi all'interno degli spazi dedicati alla mobilità;
- Predisposizione di una adeguata offerta di sosta per i residenti e un migliore uso dei parcheggi centrali esistenti;

7.4 gli obiettivi ambientali posti alla base del Piano sono fissati dal PAIR 2020; anche se declinabili con la dovuta flessibilità, essi comportano un considerevole cambiamento di abitudini da parte degli utenti del trasporto, ed in particolare di quelli che utilizzano il mezzo privato;

Diventa essenziale, sia in fase di progettazione che in fase di attuazione, realizzare un processo partecipativo che favorisca l'adesione degli utenti verso il raggiungimento di tali obiettivi;

Non sarà mai possibile raggiungere una riduzione del 20% del traffico automobilistico se i provvedimenti messi in campo non verranno condivisi e fatti propri dagli automobilisti stessi; Il processo partecipativo non risulta però essere orientato solamente a raccogliere le istanze della città e confrontarsi sulle proposte di Piano, comunque di fondamentale importanza, ma presenta alcuni elementi decisamente innovativi e cioè quello di proporre un approccio "sperimentale". Di seguito si propongono due modalità di approccio;

7.5 **Interim Use.** Il termine significa "nel frattempo": soluzioni che sono temporanee, reversibili, di basso impatto esecutivo ed economico, che fungono da piattaforma concreta per la condivisione sociale. In questo modo la cittadinanza prova e vive gli spazi che già esprimono suggerimenti progettuali concreti che anticipano scenari possibili. La proposta potrà così essere sviluppata e consolidata o modificata e reindirizzata se emergono altre necessità. Per esempio, con questo metodo possiamo testare la risposta dei residenti all'interno delle zone 30, calibrando tutti gli elementi che la rendono un ambiente armonico di convivenza tra bici, pedoni ed auto, molto di più quindi che un semplice bollo sull'asfalto con qualche sporadico intervento isolato;

7.6 **"Provare per credere".** Un altro modo per avvicinare i cittadini alle proposte di cambiamento è quello di renderli attivi partecipando a eventi o avendo l'occasione di provare un mezzo o una modalità di spostamento, spesso allontanata a priori senza averne compreso i reali vantaggi e comodità. Non si tratta di imporre ma di accompagnare l'utente nella scelta più logica per rispondere alla domanda: "Quale mezzo mi conviene usare?". A livello operativo si tratta di attirare i cittadini a sperimentare diverse modalità di spostamento, di imparare a conoscerne i vantaggi, soprattutto quando si tratta di sistemi che potrebbero funzionare meglio dell'auto privata. L'Amministrazione, anche appoggiandosi a soggetti privati, deve individuare e proporre più occasioni, anche all'interno di manifestazioni già conosciute, per rendere massimo il coinvolgimento dei cittadini;

7.7 le proposte di piano sono articolate per i seguenti argomenti/temi:

- la mobilità pedonale,
- la mobilità ciclabile,
- il trasporto pubblico urbano,
- la circolazione dei veicoli,
- la sosta dei veicoli,
- intermodalità,
- la logistica urbana,
- l'impatto sul sistema sociale: la sicurezza, la salute dei cittadini e i costi sociali.

Le tipologie di intervento (azioni negli ambiti di intervento) sono declinate

- per il centro storico
- per il centro abitato;

7.8 il PUMS è un Piano strategico la cui validità rientra in un orizzonte temporale di dieci anni. In questo intervallo di tempo è fondamentale che le strategie indicate tengano in considerazione il quadro evolutivo e programmatico del sistema della mobilità e delle sue interazioni sia a scala locale che sovra locale. Per il raggiungimento degli obiettivi è fondamentale che si tenga conto e si metta in stretta relazione l'evoluzione della città e del territorio e l'offerta di reti e servizi alla mobilità.

Per questo sono da mettere a confronto i seguenti scenari di progetto:

- **Scenario Attuale (SA)**. Scenario in cui si riporta l'analisi dello stato di fatto (FASE I, anno 2015) Visto il protrarsi dei tempi necessari per l'iter approvativo, per alcuni indicatori si è scelto il dato più aggiornato.
- **Scenario di Riferimento (SR)**. Scenario di lungo termine, definito tendenziale, che tiene conto della pianificazione vigente (PRIT, PTCP, PSC).
- **Scenario di Piano 0 (SP0)**. Si tratta dello scenario che, a partire dallo scenario di riferimento (SR), recepisce le indicazioni e fissa i target riportati nel PAIR 2020 della Regione Emilia Romagna
- **Scenario PUMS (SPUMS)**. Scenario di lungo termine che, a partire dallo scenario di riferimento (SR), recepisce tutte le azioni, le strategie e le risultanze del processo partecipativo del Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS);

7.9 in attesa dei dati oggettivi che potranno essere raccolti nel tempo attraverso il piano di monitoraggio, nel Piano vengono messi a confronto alcuni dati di progetto rispetto allo scenario attuale e a quello tendenziale così da esprimere una prima valutazione in merito alla bontà degli interventi e quantificare il margine che li separa dagli obiettivi finali;

7.10 tra le politiche/azioni proposte dal PUMS che hanno impatto diretto sulla generazione e distribuzione della domanda di mobilità e che sono state considerate nella predisposizione delle simulazioni degli scenari di piano, vanno ricordati:

- l'estensione della ZTL: con l'incremento dell'area a ZTL attualmente esistenti, pari a circa 312 migliaia di m<sup>2</sup>, e con le nuove aree da destinare a ZTL previste dal piano, pari a circa 114 migliaia di m<sup>2</sup>, si raggiungeranno circa 426 migliaia di m<sup>2</sup> controllati da ZTL, con un incremento del 36,5% rispetto all'attuale;

- l'estensione delle aree pedonali che passeranno dunque da 27 migliaia di m<sup>2</sup> dello scenario attuale a circa 32 migliaia di m<sup>2</sup> dello scenario di piano, con un incremento di circa di poco meno del 18%;
- l'estensione delle Zone 30, che attualmente hanno una estensione di circa 5.800 migliaia di m<sup>2</sup>, a seguito dell'implementazione di tavoli partecipativi, potranno avere ampliamenti per una estensione complessiva almeno pari a circa 10.560 migliaia di m<sup>2</sup>, da realizzare negli spazi urbani a prevalente vocazione residenziale, ottenendo un incremento di quasi l'82% sull'attuale;
- l'estensione della rete di piste ciclabili: nello scenario di piano si prevedono nuove realizzazioni per uno sviluppo complessivo di circa 192 km pari ad un incremento dell'88,2% rispetto all'attuale. Se si rapportano i chilometri di piste ciclabili di ciascuno scenario al numero di abitanti attuali nel comune, si passa da circa 0,86 m/ab per lo scenario attuale, a circa l'1,6 m/ab dello scenario di Piano;
- l'incremento degli stalli di sosta a pagamento: il piano prevede un incremento degli stalli a pagamento per passare dai circa 1.600 disponibili nel capoluogo per lo scenario attuale, ai 1.850 circa, con un incremento del 15,6% circa rispetto ad oggi;

7.11 dal punto di vista complessivo si può dunque concludere che l'introduzione delle politiche/azioni previste dal PUMS possono valutarsi positivamente rispetto agli effetti prodotti sul sistema della mobilità. I parametri di valutazione risultano indicare una buona tendenza al recupero di efficienza della rete, migliorando complessivamente il livello di servizio, tra lo scenario di PUMS e quello tendenziale.

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

7.12 si ritiene pertanto che il PUMS abbia comunque integrato le direttive di competenza comunale che il PAIR detta ai PUMS e per la mobilità in genere. In termini di effetti sulla qualità dell'aria del PUMS dai risultati delle simulazioni effettuate sull'intera rete di valutazione comunale, appare evidente che l'effetto complessivo degli interventi dei vari sistemi di trasporto previsti dal piano sui veicoli circolanti sulla rete

stradale e positivo. Infatti, confrontando lo scenario di piano con il tendenziale si ha una riduzione delle emissioni del 4,4% PM10 e 2,4% NOx e 4,9% PM2,5 rispetto allo scenario tendenziale). Rispetto allo stato attuale le riduzioni sono di molto superiori agli obiettivi del PAIR, si hanno infatti -71% per NOx e -48% per PM10. Come detto peraltro le simulazioni sono cautelative rispetto agli effetti delle azioni del piano. Appare comunque evidente che il miglioramento è dato prioritariamente dal miglioramento del parco veicolare previsto dal PAIR, pertanto senza l'attuazione delle azioni regionali previste dal PAIR sul parco leggeri, pesanti e bus, non si avranno tali miglioramenti. In ogni caso si sottolinea come il piano a prescindere dal parco auto è coerente e concorre a raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni, sia rispetto allo scenario attuale sia quello tendenziale, si ha infatti rispetto ad entrambi gli scenari una riduzione dei veicoli per km e quindi delle emissioni non trascurabile;

7.13 per stimare i possibili effetti sulla salute del PUMS sono state stimate le emissioni di inquinanti nel centro abitato di Forlì, che risulta ovviamente la parte di territorio comunale più abitata e con la maggior densità di strade. Si sottolinea quindi la coerenza del piano con l'obiettivo del raggiungimento del rispetto dei limiti normativi di concentrazione di inquinanti in atmosfera e che tali risultati di riduzione delle emissioni, in particolare nei centri abitati, con ipotizzabili effetti migliorativi delle concentrazioni, abbia potenziali effetti positivi sulla salute delle persone che risiedono nei centri abitati nelle aree maggiormente influenzate da traffico;

7.14 gli effetti del piano rispetto alla matrice cambiamenti climatici, sono stati valutati sia in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti, che coerenza/conformità agli obiettivi e prescrizioni del nuovo PER 2017 - 2030 e del primo piano triennale di attuazione PTA 2017 - 2019.

Dai risultati delle simulazioni nei vari scenari si riscontra una riduzione di circa il 3,5% dei consumi e delle emissioni dallo scenario attuale a quello tendenziale; mentre lo scenario di piano presenta, rispetto allo scenario attuale, una riduzione positiva dei consumi e delle emissioni di CO2 equivalente per una quota pari a circa l'8%.

Paragonando i risultati ottenuti dall'attuazione del PUMS con quelli previsti dal Nuovo PER al 2030 (riduzione del 50%) è evidente la disparità in termini di effetti attesi, dovuta anche al fatto che come detto, il raggiungimento degli

obiettivi previsti dal PER dipende da una serie di fattori, anche di natura economica e congiunturale, e che coinvolge politiche di interesse regionale, nazionale e comunitario;

7.15 infine, le valutazioni in merito alla tematica rumore sono state eseguite attraverso la predisposizione di modelli di simulazione acustica utilizzati per valutare la popolazione potenzialmente esposta ai livelli acustici. Tale indicatore è direttamente correlabile agli obiettivi di sostenibilità assunti per l'inquinamento acustico.

Dall'analisi delle tabelle precedenti appare evidente come gli interventi del piano non siano particolarmente significativi in riferimento alla popolazione esposta, infatti si hanno riduzioni rispetto allo stato attuale sulla popolazione esposta ai livelli acustici più alti di circa il 1,8% nel notturno e il 1,3% nel diurno, rispetto alla popolazione totale.

Il piano, aumenta del 20% le aree pedonali, del 35% le ZTL e dell'80% le zone 30. Queste azioni comportano anche l'aumento di popolazione esposta a livelli acustici idonei alla residenza, perchè tali aree sono le più densamente abitate. Infatti come desumibile dalla tabella precedente aumenta notevolmente la popolazione a livelli acustici non elevati, si ha infatti un aumento della popolazione esposta ai livelli acustici più bassi del 1,4 nel diurno e 2,7 nel notturno;

7.16 il PUMS prevede un monitoraggio e quindi la raccolta dei valori per ciascuno degli indicatori riportati, ogni 2 anni, in coincidenza con l'aggiornamento de Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). L'insieme di questi dati e il confronto con quelli della situazione precedente, consentono di calibrare le fasi successive di applicazione del PUMS, sia per verificare la bontà degli interventi, sia per attivare campagne specifiche di informazione e di sensibilizzazione.

L'insieme di questi dati e il confronto con quelli della situazione precedente, consentono di calibrare le fasi successive di applicazione del PUMS, sia per verificare la bontà degli interventi, sia per attivare campagne specifiche di informazione e di sensibilizzazione;

## **8. VALUTATO INOLTRE CHE:**

8.1 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;

8.2 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;

8.3 da alcuni anni ha preso corpo un riconoscimento della strada come "bene comune", facendo riferimento alle città che investono sullo sviluppo sostenibile, economia circolare, resilienza, equità, inclusione sociale e 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. Serve quindi prima di tutto un fortissimo cambiamento culturale;

8.4 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. Strategie fra le quali quella mirata alla riconquista dello "spazio pubblico come bene comune";

8.5 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;

8.6 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;

8.7 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.;

8.8 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 e nuovi lavori;

8.9 ci si auspica che anche questo PUMS possa trovare una sua declinazione, sia in fase di monitoraggio che di attuazione da parte degli strumenti deputati, nei termini qui sopra affrontati, soprattutto intersecandosi con le attività della prossima formazione del PUG;

## **9. CONSIDERATO INFINE CHE:**

9.1. 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 ben 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 Forlì** che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;

9.2 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”;*

- 9.3 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. Andrà inoltre mantenuto ed alimentato un dialogo e un confronto aperto con le Istituzioni a livello urbano (Quartieri) e di area vasta (Comuni contermini);
- 9.4 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;
- 9.5 in considerazione del complesso degli obiettivi sopra ricordati si può prevedere, nei 10 anni di vigenza del Piano, l'attivazione di più strumenti di partecipazione, strumenti che avranno come riferimenti fondamentali il Rapporto sullo stato di realizzazione del PUMS previsto dal Piano di monitoraggio (da realizzare almeno ogni 2 anni) e l'aggiornamento del PUM stesso (almeno dopo i primi 5 anni);
- 9.6 pertanto si ritiene utile, in seguito anche alle osservazioni pervenute e alle valutazioni effettuate fornire le seguenti raccomandazioni:
1. che 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;
  2. che agli indicatori di monitoraggio ambientali individuati nel PUMS del Comune di Forlì vadano associate le azioni adottate, al fine di verificare, nel tempo prefissato, il raggiungimento degli obiettivi del piano;
  3. 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 i disabili, previsione di corse rapide);
- al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile, per renderla sempre più una infrastruttura efficace e competitiva per il trasporto di persone (in particolare per tragitto casa- lavoro e casa - scuola) e sempre meno una pista per "passeggiate domenicali";
- alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;

4. appare utile, come richiesto anche in diverse osservazioni e come indicato nel Rapporto ambientale, attivare forme di partecipazione (come ad es. un "Tavolo di controllo" o un "Tavolo di regia del monitoraggio") in coerenza con quelle promosse per la formazione del piano, al fine di coinvolgere attivamente la cittadinanza e i vari portatori d'interesse nell'attuazione del Piano, che si pone obiettivi ambiziosi;

5. la responsabilità della realizzazione del piano di monitoraggio, così come quella della sua pubblicazione, è ovviamente del Comune che avrà il ruolo di "Coordinatore del monitoraggio del PUMS". Per garantire l'operatività del piano di monitoraggio, il Comune, dopo l'approvazione del PUMS, potrà siglare un accordo inter-istituzionale con tutti i soggetti interessati definendo un protocollo di collaborazione per la fornitura dei dati necessari a produrre i report biennali di monitoraggio del PUMS. Tale accordo dovrà definire, per ciascun soggetto: il referente e/o l'ufficio deputato alla fornitura del dato; descrizione del dato/i richiesto/i; modalità di fornitura; tempistica della fornitura;

## **10 VISTO:**

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

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

## **11 VISTE, altresì, le proprie deliberazioni:**

**11.1** 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;

- 11.2** 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";
- 11.3** n. 270 del 29 febbraio 2016 recante "Attuazione prima fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";
- 11.4** n. 622 del 28 aprile 2016 recante "Attuazione seconda fase della riorganizzazione avviata con Delibera 2189/2015";
- 11.5** 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";

## **12 RICHIAMATI, altresì:**

- 12.1** 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.;
- 12.2** la delibera della Giunta regionale n. n. 122 del 28 gennaio 2019 "Approvazione piano triennale di prevenzione della corruzione 2019 -2021", 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 2019-2021;

## **VISTE altresì:**

- La propria deliberazione n. 468 del 10 aprile 2017 "Il sistema dei controlli interni nella regione Emilia-Romagna";
- Le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte in attuazione della propria deliberazione n. 468/2017;

Dato atto che il Responsabile del Procedimento ha dichiarato di non trovarsi in situazioni di conflitto, anche potenziale, di interessi;

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**

Tutto ciò premesso, dato atto, considerato e valutato;

- a) di dare atto che la valutazione ambientale del Piano in oggetto, di cui al D.Lgs. n. 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" e ss.mm.ii.;
- 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) del Comune di Forlì, adottato con deliberazione n. 465, del 30 novembre 2018 dalla Giunta del Comune di Forlì, con le raccomandazioni di seguito elencate:
- 1) definire nel piano di monitoraggio, le risorse dedicate al monitoraggio stesso, alla governance dello stesso, agli step intermedi di verifica, nonché il protocollo d'intervento nel caso in cui non si raggiungano gli obiettivi prefissati;
  - 2) associare agli indicatori di monitoraggio ambientali individuati nel PUMS del Comune di Forlì le azioni adottate, al fine di verificare, nel tempo prefissato, il raggiungimento degli obiettivi del piano;
  - 3) nell'attuazione del PUMS dovrebbero essere destinate significative risorse in particolare a:
    - al miglioramento del funzionamento del TPL (aumento delle frequenze, miglior accessibilità per i disabili, previsione di corse rapide);
    - al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile, per renderla sempre più una infrastruttura efficace e competitiva per il trasporto di persone (in particolare per tragitto casa- lavoro e casa - scuola) e sempre meno una pista per "passeggiate domenicali";
    - alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;

- 4) attività di monitoraggio dell'attuazione delle previsioni del PUMS e del raggiungimento degli obiettivi secondo l'impostazione e le indicazioni affrontate nei considerato;
- 5) inoltre, appare utile, come richiesto in diverse osservazioni e come indicato nel Rapporto ambientale, attivare forme di partecipazione (come ad es. un "tavolo di controllo" o "cabina di regia") in coerenza con quelle promosse per la formazione del piano, al fine di coinvolgere attivamente la cittadinanza e i vari portatori d'interesse nell'attuazione e nel monitoraggio del PUMS;
- 6) appare infine necessario che il PUMS possa trovare una sua declinazione nell'affrontare in modo adeguato la riprogettazione della propria rete di strade come spazi pubblici vivibili e completi, mirati alla riconquista dello spazio pubblico come bene comune, soprattutto intersecandosi con le attività della prossima formazione del PUG;

c) di trasmettere, ai sensi dell'art. 16, del D. Lgs 152/06 come modificato dal D. Lgs 4/08, copia della presente deliberazione al Comune di Forlì; al riguardo si ricorda che, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs 152/06 come modificato dal D. Lgs 4/08, 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;

d) di informare che è possibile prendere visione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Forlì 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;

e) di pubblicare in estratto la presente deliberazione nel Bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna telematico;

f) di pubblicare sul proprio sito Web, ai sensi dell'art. 17, del D.Lgs. n. 152/06, come modificato dal D.Lgs. n. 4/08 la presente deliberazione.

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/2019/774

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/2019/774

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

**REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

**Atti amministrativi**

**GIUNTA REGIONALE**

Delibera Num. 1099 del 01/07/2019

Seduta Num. 24

OMISSIS

---

L'assessore Segretario

Costi Palma

---

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi