



PUMS Forlì
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Aggiornamento PGTU



OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Indice

1. Premessa	3
2. Osservazioni pervenute e relative Controdeduzioni	3
2.1 Controdeduzioni al documento di osservazioni del Tavolo delle Associazioni Ambientaliste TAAF di Forlì	4
2.2 Controdeduzioni all'osservazione al PUMS di Forlì del Sig. Massimiliano Marti	13
2.3 Controdeduzione all'osservazione al PUMS di Forlì direttamente da FMI	14
3. Determinazione del Responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibile Ambientale Regione Emilia-Romagna n.1099 del 01/07/2019	15
3.1 Controdeduzioni alle raccomandazioni previste nella determinazione regionale n.1099 del 01/07/2019	41

1. Premessa

La Giunta Comunale con Deliberazione n.465 del 30 novembre 2018 ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e relativa documentazione di VAS.

A seguito di detta deliberazione è stata adottata la procedura di seguito descritta:

1. è stato pubblicato l'avviso dell'adozione del Piano al BURERT n.8 del 09.01.2019;
2. sul sito del Comune di Forlì e di FMI è stata data informazione in merito all'avvenuta adozione del PUMS, con l'indicazione del link su cui visionare e scaricare i documenti e della possibilità per chiunque di presentare osservazioni entro il termine dei 60 giorni dalla pubblicazione.
3. Tutti i documenti del Piano, costituiti sia dalla Fase 1 Inquadramento conoscitivo e linee guida, sia dalla Fase 2 Progetto di Piano, sia VAS Rapporto Ambientale, sono stati depositati a libera visione del pubblico presso gli Uffici di FMI in Via Lombardini 2 a Forlì, per 60 giorni consecutivi, decorrenti dalla data di pubblicazione dell'avviso al BURERT.

Nel periodo di pubblicazione sono pervenuti n. 2 contributi, a cui si aggiunge una osservazione da parte di FMI. I documenti presentati per le osservazioni sono stati suddivisi per punti specifici (uno dei contributi prevedeva più osservazioni) per un totale complessivo di n. 9 osservazioni.

Il responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale della Regione Emilia-Romagna, con determinazione n.1099 del 01/07/2019, ha espresso parere motivato in merito alla sostenibilità ambientale VAS del Piano, riportando un totale di n.6 raccomandazioni.

Il presente documento riporta il contenuto delle Osservazioni/Raccomandazioni e predispone le relative Controdeduzioni che saranno oggetto di valutazione da parte del Consiglio Comunale per l'Approvazione del Piano.

2. Osservazioni pervenute e relative Controdeduzioni

Si riporta un quadro riepilogativo delle Osservazioni pervenute ed in sintesi l'esito alle relative Controdeduzioni, che saranno oggetto di valutazione da parte del Consiglio Comunale per l'Approvazione del Piano.

QUADRO RIEPILOGATIVO OSSERVAZIONI PERVENUTE

N°	FIRMATARIO	PROTOCOLLO FMI	DATA	RILIEVO AMBIENTALE	SINTESI CONTRODEDUZIONI
1	TAAF	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

Per tutte le Osservazioni è stata fatta pertanto una contro deduzione ed una proposta di accoglimento, di respingimento o di parziale accoglimento, come di seguito riportato

2.1. Controdeduzioni al documento di osservazioni del Tavolo delle Associazioni Ambientaliste TAAF di Forlì

Osservazione n. 1

Le Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PAIR 2020 prevedono che “il mancato recepimento delle misure di cui al presente PAIR costituisce violazione di norme attuative del diritto comunitario e rende il soggetto inadempiente responsabile ... degli oneri finanziari derivanti da eventuali sanzioni economiche della CE, sanzioni che sarebbero a carico dei cittadini forlivesi, in caso di sentenza di condanna comminata dalla Corte di Giustizia della Comunità Europea “ (art.33 c.2 delle NTA del PAIR).

Nel dettaglio gli obiettivi del PAIR a scadenza 2020 che potrebbero, se elusi, essere suscettibili di sanzione sono i seguenti:

- *“Riduzione del traffico automobilistico nei centri abitati del 20%”; per cento abitato nel PUMS di Forlì s'intende la porzione di città interclusa all'interno degli assi tangenziali (pag.74 Relazione di Progetto, Fase 2), già costruiti e di futura realizzazione.*

La Relazione del PUMS, Fase 2, Stato di Progetto, pag. 56, dice che “si tratta dell'inizio di un percorso il cui traguardo finale al 2020 è quello di limitare il traffico veicolare nel centro abitato al 50%, mentre il restante 50% dovrà essere ricondotto a mobilità fatta con altri mezzi (bus, piedi, bici, taxi...).

Attualmente la percentuale di utilizzo del veicolo privato è del 63,3%, ciò significa che un 20% circa di utenti (entro il 2020 ndr) si prevede debba passare ad un mezzo alternativo (piedi, bici, bus e altro), cui si aggiunge l'incertezza di come misurare i risultati eventualmente ottenuti. “L'incertezza della valutazione pone in evidenza la potenziale aleatorietà del monitoraggio degli obiettivi del piano, che il PUMS non sembra risolvere.

Allo stato, quindi, si può dire non esistano gli strumenti per dimostrare l'entità della eventuale riduzione del traffico motorizzato privato da oggi al 2020 ed oltre. Tale carenza, se non risolta prontamente, rende impossibile la verifica della validità del PUMS stesso per quanto riguarda la ripartizione delle modalità di trasporto e quindi la dimostrazione dell'ottemperanza al PUMS ed alla sovraordinata Direttiva Europea.

Le azioni previste riguardano, pag.57, la riorganizzazione e ri-funzionalizzazione della circonvallazione attorno al Centro Storico, con la previsione di interventi già in fase realizzativa o in fase progettuale avanzata, quali le rotatorie ed i cambi di direzione di marcia nell'asse Corridoni-Ravaldino-Salinatore-Schiavonia e strade contermini, nonché la realizzazione di nuovi parcheggi (Girolimini, Romanello, Campus, Casamorata), la riorganizzazione del transito, ancora da definire, a seguito della realizzazione del Giardino dei Musei in Piazza Guido da Montefeltro ed una parziale pedonalizzazione di Piazza Cavour, peraltro con la proposta “di far transitare i veicoli a lato del mercato coperto”.

Per quanto riguarda il Centro Abitato, il PUMS prevede interventi per la risoluzione di criticità puntuali, per la realizzazione di nuove rotatorie e di miglioramenti di quelle esistenti, per la riqualificazione e messa

in sicurezza di spazi e tratti stradali.

I suddetti interventi sono finalizzati a ridurre le congestioni da traffico, ma non a ridurre il traffico veicolare motorizzato privato. La previsione di nuovi parcheggi lo dimostra. Del resto la stessa Valutazione Ambientale Strategica (VAS) lo attesta: alle pagg 53-54, essa afferma che “per quanto riguarda i principali parametri trasportistici le politiche/azioni previste nello scenario di progetto consentono di migliorare complessivamente la performance della rete, consentendo di servire con maggiore fluidità i flussi presenti, i tempi di viaggio ridotti, le velocità medie in leggero recupero e la riduzione dei tratti in congestione”.

Dalle simulazioni di traffico, di cui il PUMS è corredato, risulta peraltro non tanto una riduzione, quanto uno spostamento del traffico veicolare motorizzato privato, benché al 2030 e non al 2020, dalle strade interne del centro abitato agli assi tangenziali che saranno completati nel prossimo decennio. Risultano altresì rinviati nel PUMS, ancorché sempre riferiti al decennio che va al 2030, l’insieme dei provvedimenti ritenuti utili alla riduzione della domanda di spostamenti con autoveicoli (pag.78 VAS) come l’estensione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e delle Aree Pedonali (AP); l’estensione delle Zone 30; l’estensione delle Piste Ciclabili e degli Stalli di Sosta a pagamento.

In proposito si osserva come, col provvedimento DGC 270/2018 ed in palese contrasto con quanto previsto dal PUMS, sia stata recentemente di fatto ampliata la sosta gratuita in Centro Storico. Il cronoprogramma, del resto, non riporta tra gli interventi previsti le estensioni di ZTL ed AP (pag. 111 Relazione di Progetto-fase 2), che rimangono perciò confinate in un limbo temporale, praticamente senza scadenza.

Vero obiettivo dovrebbe essere, al contrario, la generale riduzione degli accessi e della sosta dei veicoli e non “privilegiare i mezzi non inquinanti” (pag. 10 Fase 2 Stato di Progetto); un’auto elettrica ed una a benzina, infatti, occupano esattamente la stessa quantità di spazio pubblico. Per liberare spazio nelle vie e nelle piazze del centro abitato si sarebbe dovuto, quantomeno, programmare la realizzazione di parcheggi scambiatori nei quartieri esterni, dove maggiore è il flusso veicolare verso il centro, lì dove soprattutto dovrebbe essere incentivato l’utilizzo del bus o del bike sharing. Possibili zone a ciò deputate Vecchiazzano, Ronco e Fiera.

RISPOSTA all’Osservazione n.1

Quanto citato a pag. 74 della relazione di progetto è riferita al progetto “Mo.Me – Mobilità delle Merci in ambito urbano”, quindi è circostanziato ad un tema/argomento specifico e non a tutto il piano.

È opportuno chiarire la differenza tra *Città Compatta* e *Centro Abitato*. Quanto indicato a pag. 74 si rivolge ad una porzione ben specifica della città in cui la densità abitativa e di servizi è elevata e contigua; questa area si definisce Città Compatta.

Il PUMS, in quanto obiettivi e azioni, si propone all’interno del territorio comunale e in particolare nel centro abitato, la cui delimitazione fa riferimento a una specifica norma del codice della Strada (Art. 4 D. Lgs. 285 del 30/04/1992 - Nuovo codice della strada). Si tratta quindi, di un atto tecnico amministrativo (delibera di Giunta) che stabilisce i limiti dei compiti e dei poteri tra il Comune e gli Enti proprietari della strada. Graficamente la delimitazione del centro abitato è riportato nella TAV AV1.

In merito alle diciture riscontrate a pag. 56 della relazione di cui sopra, “l’incertezza di come validare i risultati ottenuti”, sta a significare che in ambito Regionale non era ben chiaro che parametri usare per confrontare i risultati (indicatori e come calcolarli), e ad oggi sono presenti molti indicatori da tenere monitorati che sono comuni fra i vari PUMS delle varie Amministrazioni, ma che in realtà ogni Comune calcola in maniera diversa (parametri e valutazioni soggettive); pertanto nel capitolo del PUMS di Forlì in cui si parla di monitoraggio è spiegato bene che indicatori prendere in considerazione e come calcolarli (cap. 7 pag. 96 della relazione).

In merito all'orizzonte temporale di applicazione del piano, e quindi dei suoi risultati attesi, nonostante il PAIR traguardi il 2020, i PUMS della Regione, se va bene, verranno approvati entro il 31/12/2019, quindi la loro attuazione non inizierà prima del 2020; il PUMS avendo un arco temporale di previsione di 10 anni, deve essere valutato e misurato sulla sua totale applicazione, non si può valutare il PUMS ad un anno dall'approvazione, in quanto tanti interventi contenuti al suo interno sono di medio-lungo periodo, e quindi al 2020 non avremmo sicuramente risultati tangibili e comprovati.

In merito alle conclusioni evidenziate a pag. 78 del documento di VAS emerge che con gli interventi previsti, che pur presi singolarmente possono essere associati ad interventi di spostamento del traffico e non come una vera e propria riduzione, nel complesso e combinati assieme, di fatto mirano a "ridurre" i movimenti interni e i movimenti "in penetrazione" verso il cuore della città, mentre non abbiamo una grossa previsione nel PUMS di riduzione dei movimenti in uscita, in quanto non sempre si riesce ad agire pienamente anche sulle politiche di mobilità dei Comuni limitrofi.

In merito alla citata delibera della Giunta Comunale n. 270/2018, l'iniziativa legata alla riduzione sperimentale e temporanea degli orari della sosta a pagamento era strettamente legata all'avvicinarsi delle festività natalizie, pertanto è da considerarsi del tutto estemporanea e con carattere prettamente sperimentale.

Per il PUMS di Forlì incentivare l'uso di veicoli ad emissioni Zero o limitate di CO2 è un'azione da perseguire; non si ritiene di uniformare le auto a benzina con quelle elettriche, come ipotizzato nell'osservazione presentata.

Nel PUMS sono previste diverse pedonalizzazioni e contestuali soppressioni di spazi di sosta in centro, e alcuni parcheggi scambiatori sono già di fatto attivi (es. zona fiera) con adeguate e frequenti linee del TPL che si dirigono verso il centro città.

In conclusione, l'osservazione così come articolata non si ritiene presenti ulteriori elementi utili ad un contributo positivo al piano, in quanto le tematiche richieste/critiche rimostrate, di fatto riconducono ad azioni ampiamente trattate e previste del piano della città di Forlì.

Osservazione n. 2

- *"Potenziamento del trasporto pubblico del 10% e potenziamento del trasporto pubblico su ferro del 20%".*

Il trasporto pubblico a Forlì è poco fruito dai cittadini principalmente perché non ben organizzato.

Un servizio efficiente deve prevedere tempi brevi di attesa, puntualità e percorrenza della maggior parte delle vie cittadine. L'utente deve poter avere più scelte nelle linee urbane ovvero, se non riesce a salire su un autobus, deve avere la possibilità, in un raggio di poche centinaia di metri, di prendere un altro autobus che si avvicini al suo obiettivo.

A Forlì le linee degli autobus sono troppo lunghe; ad esempio la linea 7 dal Ronco, passando per Bussecchio, arriva alla fiera. Questi lunghi tragitti, specie nelle ore di punta non consentono agli autobus di essere puntuali e tali distanze percorse dallo stesso autobus sono inutili, cioè raramente capita che un passeggero dal Ronco debba andare in Fiera.

Invece sarebbe molto più utile che gli autobus facessero tragitti più brevi e corse più frequenti in modo

che lo scambio fra una linea e l'altra fosse più veloce; ad es. il passeggero sale al Ronco, scende in stazione, riprende l'autobus per l'ospedale (suo obiettivo). Pertanto le corse dovrebbero partire dalla zona periferica e raggiungere la stazione percorrendo maggior territorio periferico. Più autobus non devono passare per le stesse vie (es. viale Roma dove passano almeno quattro linee di autobus).

In Piazza Saffi dovrebbe arrivare solo una linea di autobus: una, Stazione - Piazza e l'altra Piazza Stazione (come era stato fatto inizialmente) ed usando autobus elettrici, con corse frequenti. Altre linee non servono perché andando in stazione il cittadino ha a disposizione la linea che preferisce. Infatti le linee che passano attualmente dalla piazza vanno comunque in stazione; linea 1-2-3-4 la linea 4 ritorna in piazza per poi andare alla Cava: ma per quale motivo e che senso ha? I cittadini devono avere tutti le stesse opportunità.

Non si capisce nemmeno perché gli unici autobus elettrici (linea 6), invece di fare piazza Saffi- Stazione, vanno da via Salinatore ai Romiti; più utile sarebbe invece che da viale Salinatore ai Romiti passasse una linea che va anche in Stazione

Viene proposta la reintroduzione del passaggio dei bus in piazza Saffi (pag. 15 Fase 2 Stato di Progetto), ma questo è in contrasto con la pedonalizzazione dell'area antistante San Mercuriale (pag. 31). Il PUMS evidenzia, "Fase 2 Relazione di Progetto" (pag.49) che "appare difficile poter disporre di maggiori contributi da investire per migliorare il serviziotutte le ipotesi devono tener conto....anche degli aspetti economici". Le proposte dovranno per questo essere esaminate e discusse con i soggetti coinvolti (Comune, Provincia, Agenzia AMR, START, FMI)".... il PUMS parte, a nostro avviso, col piede sbagliato ritenendo a priori, che "l'utilizzo dei mezzi pubblici a Forlì ...non riesca ad incidere nelle abitudini dei cittadini ...riuscire a portarlo ad un livello di sistema alternativo all'auto, competitivo con la macchina o con la bici, comporterebbe ingenti mezzi economici ..." (VAS pag 18). Di certo provvedimenti amministrativi come l'ampliamento orario della sosta gratuita in CS (delibera di Giunta Comunale 270/2018) non possono che rafforzare tale pregiudizio.

Finché non si assumeranno provvedimenti di riduzione del traffico, accompagnati da controlli a tappeto ed applicando le sanzioni previste, finché non si applicheranno le norme previste all'art. 15 comma 2 NTA (estensione ZTL al 100% CS e AP al 20% CS), finché non ci saranno "nuovi collegamenti con zone residenziali in forte sviluppo....campagne informative e pubblicitarie, iniziative promozionali, abbonamenti, incentivi, premi....un buon livello di accessibilità del centro, dell'area urbana e delle frazioni periferiche" (cfr VAS pag. 50) "rinnovo del parco mezzi" come indicato a pag. 52 VAS, con elettrificazione dei mezzi, piano di calpestio ribassato per facilitare l'accesso delle categorie più deboli, pedane per la salita dei disabili, sistemi vocali per annunci sonori interni ed esterni per non vedenti od ipovedenti, tabelle informative luminose, telecamere per aumentare la percezione di sicurezza del viaggiatore e del personale, riduzione delle spese di manutenzione e ricambi, inoltre (a pag. 54 VAS) riqualificazione delle fermate autobus per facilitare l'accessibilità ad esse da parte delle categorie più svantaggiate, la dotazione di pensiline attrezzate che diano servizi in più agli utenti (infobus, infonews, infoturismo, distributori di bevande ecc.), stazioni di scambio intermodale auto-bus, bici-bus, piedi-bus, spazi pubblicitari ad alta visibilità alle agenzie pubblicitarie, finché non sarà forte e decisa la volontà politica di procedere nelle attuazioni sopracitate, è sommamente evidente che non ci saranno progressi nel TPL che, nonostante il disarmante atteggiamento rinunciatario del PUMS, è invece da considerarsi componente strategico della conversione modale del trasporto in senso ecologico.

Il PAIR, a tal proposito, al cap. 9.2.3.2. della propria Relazione testualmente riporta: "Qualunque politica di qualità dell'aria rischia di rivelarsi inefficace se non accompagnata da adeguate strategie di promozione e potenziamento del trasporto pubblico, sia su gomma (TPL) che su ferro" (il trasporto su ferro è riferito alla

rete FER, a carico Regione ER, che a sua volta dovrà esprimere concreta volontà politica nelle sedi istituzionali preposte sia per aumentare la dotazione economica finalizzata al TPL ed alla rete FER che per reperire fondi europei presentando progetti di potenziamento sia dell'uno che dell'altra ndr)

Infine, le scadenze per le voci prese in considerazione, appaiono nel cronoprogramma non sufficientemente determinate e mancano del tutto previsioni di costo e relativi programmi d'investimento.

RISPOSTA all'Osservazione n.2

Le linee del bus a Forlì sono progettate tenendo in considerazione l'esigenza di spostamento delle persone (origine/destinazione) e traguardando le risorse finanziarie a disposizione dell'Amministrazione Comunale, contestualizzando conformazioni geometriche delle zone da servire e disponibilità e caratteristiche di mezzi messi a disposizione dall'attuale gestore del TPL.

Tutte le linee TPL transitano dalla stazione FS e vi è una linea dedicata che collega Piazza Saffi, oltre ad altre linee passanti che traguardano sia la stazione che il centro storico.

Nel 2012 si è attuato il piano di rete con le caratteristiche richieste nell'osservazione, ma a distanza di sette anni la totalità della città (cittadini, rappresentati di quartiere, associazioni del commercio e associazioni di volontariato, vari partiti politici di schieramenti opposti ecc.) ha richiesto un piano di rete che preveda diversi passaggi delle linee più significative all'interno del centro storico senza avere "rottture di carico" seppur brevi e indolore, nel tragitto.

Pertanto il PUMS di Forlì ha ricalcato, fino a dove tecnicamente ed economicamente possibile, il volere manifestato dalla città nei numerosi incontri pubblici realizzati sul tema.

Dal punto di vista degli obiettivi del piano, esaudire le richieste di spostamento della città con adeguato servizio pubblico di linea è un'azione strategica che contribuisce fortemente alla riduzione degli spostamenti con auto privata ed abbassamento delle emissioni inquinanti derivate dal traffico.

In merito alla critica sulla linea 6, si specifica che nel frattempo è stata oggetto di variazione: non transita più da Piazza Saffi, mentre collega la stazione FS con il centro storico e tutta l'area universitaria e la zona di viale Salinatore, attraversando il centro storico anche dal versante di Schiavonia e C.so Garibaldi, rispettando i principi e gli orientamenti dettati dal PUMS. Si valuterà con il monitoraggio se tali modifiche saranno state incisive in termine di appetibilità del servizio e fruizione dei cittadini.

A pag. 15 della relazione, si propone la reintroduzione dei passaggi di alcuni bus in Piazza Saffi, ma a pag. 31 si propone di pedonalizzare il corridoio viabile in fronte a San Mercuriale "solo" in determinate occasioni o determinati eventi, e non in forma stabile (almeno non in un primo step di applicazione del piano), pertanto la proposta di pag. 31 è una situazione compatibile con il TPL se organizzata per tempo tramite adeguate variazioni dei tragitti in tali occasioni.

Le politiche del TPL all'interno del PUMS non sono rinunciarie, ma realistiche e tarate sull'effettivo target di utenza potenziale che si mira a coinvolgere nelle azioni di convincimento e di persuasione, al fine di poter cambiare la modalità di trasporto modale a discapito dell'uso dell'auto privata, tenendo ben presente il trend negativo di riduzione sensibile dei contributi regionali sul trasporto pubblico applicato sul nostro territorio negli ultimi 10 anni.

Il cronoprogramma del PUMS di Forlì non ha scadenze certe e definite inequivocabilmente, in quanto il PUMS è un piano di I° livello e non determina gli aspetti di dettaglio che può indicare un piano attuativo di II° o III° livello, che saranno poi studiati e applicati nella fase di attuazione.

Le scadenze delle azioni vengono definite in breve, medio e lungo periodo, nell'arco temporale dei 10 anni di validità del PUMS, e per il livello di pianificazione richiesto, risulta ampiamente sufficiente.

Nel Piano è stata prevista anche una quantificazione dei costi legati al Trasporto Pubblico, suddivisi in costi di ammodernamento del parco veicolare in capo ad AMR e a Start Romagna e in costi legati a progetti di miglioramento sia del servizio che della sostenibilità ambientale (come ad esempio il progetto di elettrificazione di una linea) in capo all'amministrazione locale e/o regionale.

In aggiunta nel PUMS sono previste diverse azioni legate al miglioramento del TPL che in gran parte richiamano gli interventi consigliati dall'osservazione in esame.

Si prende atto dell'osservazione pervenuta, si ritiene altresì di non poterla accogliere in quanto gran parte di quanto suggerito si trova già all'interno del piano in termini di previsione e valutazione degli effetti, contestualizzate nella totalità del piano.

Osservazione n. 3

- *“Quota degli spostamenti urbani in bicicletta pari al 20% della mobilità complessiva, raggiungimento di 1.5 ml/ab di piste ciclabili”.*

Manca completamente alcun riferimento ad una rete ciclabile intesa come sistema organico di ciclo piste e altri percorsi ciclabili che collegano il centro con i quartieri periferici e del forese e di ciclabili lungo i viali di circoscrizione (attualmente sono presenti solo percorsi ciclopedonali). Non sono indicate le soluzioni tecniche (almeno alcune) che facilitino e rendano sicuro l'uso della bici (parcheggi, attraversamenti ciclabili nelle intersezioni, ciclabile nelle rotonde). Si propone l'aumento delle rastrelliere ma non si parla mai di parcheggi per bici, spazi ben definiti individuati da apposita segnaletica e rastrelliere adeguate e antifurto (possibilità di assicurare telaio e ruota). Manca cioè, un progetto complessivo integrato della ciclabilità (il cosiddetto Bici-Plan), delle piste ciclabili e non solo, che abbracci tutto il territorio comunale, in grado di coordinare le azioni e gli interventi, da realizzare poi a stralci funzionali.

Peraltro, nella “Relazione Fase 2-Stato di Progetto”, da pag. 36 a pag.48, si dà atto di una previsione non trascurabile di interventi, comunque non sufficientemente fra loro collegati, tralasciata forse al 2030, e non al 2020 come sarebbe richiesto dal PAIR. Non è infatti chiarito se i suddetti interventi saranno realizzati o meno, se in tutto o in parte, nei 10 anni di durata del PUMS. Inoltre, le previsioni di incremento dell'uso della bici paiono decisamente troppo ottimistiche, tenendo conto che nelle stagioni e giornate fredde e piovose l'utilizzo della bici è trascurabile. Le indagini di traffico evidenziate, infatti, mostrano complessivamente l'attuale uso modesto della bici, soprattutto nelle stagioni e giornate climaticamente sfavorevoli.

A fronte di ciò dovrebbe funzionare più che mai un efficiente e diffuso TPL, che invece mancherà, stando alle insufficienti previsioni del PUMS. Quindi, i benefici previsti dal PUMS per la qualità dell'aria non possono che essere considerati proporzionalmente inattendibili.

Infine, le scadenze per le voci prese in considerazione, appaiono nel cronoprogramma non sufficientemente determinate e mancano del tutto previsioni di costo e relativi programmi d'investimento.

RISPOSTA all'Osservazione n.3

Il biciplan è un piano attuativo di II° livello, e tutti gli elementi di dettaglio di come realizzare, progetti puntuali, soluzioni tecniche ad hoc non possono essere contenute in un piano direttore generale

della mobilità di I° livello, soprattutto nel PUMS, in cui sono definiti le strategie, le politiche di mobilità dei prossimi 10 anni.

Tutti questi aspetti di dettaglio dovranno essere recepiti in piani di II° e III° livello e/o progetti specifici e dovranno essere conformi rispetto a quanto dettato dal piano direttore generale, di cui trattasi.

Come tutto il piano gli interventi sulla ciclabilità sono traggurdati al 2030 e non al 2020, e l'obbiettivo è realizzarli tutti nei prossimi 10 anni.

Nel piano vi sono anche le indicazioni dei costi aggregati per macro tematiche che sono la somma dei costi dei singoli interventi previsti, i cui piani di fattibilità tecnica economica di molti di essi sono già stati redatti dai nostri uffici, da cui si evince la volontà di investire e finanziare azioni di mobilità sostenibile in cui la bicicletta diventa l'elemento portante.

Tale osservazione non risulta accoglibile per le motivazioni su esposte.

Osservazione n. 4

- *“Estensione delle aree pedonali ad almeno il 20% del CS e diffusione delle ZTL al 100% dei CS”.*

Il PUMS al riguardo è completamente inadempiente. A pag. 62 VAS, si ammette che gli incrementi del 20% delle AP e del 35% delle ZTL, previsti dal PUMS, sono insufficienti (noi aggiungiamo ben lontane) da quanto prescritto dal PAIR (art. 15 NTA) e, per giunta, traggurdati forse al 2030 e non al 2020 come richiesto dal PAIR. Non è infatti chiarito se i suddetti interventi di ampliamento ZTL e AP saranno realizzati, se tutti o in parte, entro il decennio di durata del PUMS in quanto il cronoprogramma non riporta le scadenze temporali di attuazione degli ampliamenti ipotizzati e mancano del tutto previsioni di costo e relativi programmi d'investimento. Il TAAF, invece, anche con l'adesione di n°3 Quartieri del CS su 4, ha elaborato fin dal 2016 un progetto in linea con gli obiettivi del PAIR 2020, con proposta di graduale realizzazione al 2020, progetto e proposta mai prese in considerazione dall'Amm.ne comunale.

L'ampliamento dell'80% delle zone 30 e del 15% della sosta a pagamento dal PUMS, enfatizzata come misura integrativa tale da compensare l'inadempienza di cui sopra, è evidentemente un espediente per accreditare ciò che non potrà mai verificarsi, poiché nelle zone 30 è consentito il traffico veicolare privato senza condizioni, non sono indicati dal PUMS interventi strutturali in sede stradale di moderazione della velocità, i controlli dei vigili urbani sono insufficienti, come l'esperienza insegna, e non c'è un TPL che funzioni.

Nel PUMS pertanto, vengono indicati interventi apparentemente coerenti col PAIR, in realtà non in linea con esso, nonché risultati potenziali chiaramente sovrastimati ed inattendibili per i motivi esposti dalle presenti osservazioni.

RISPOSTA all'Osservazione n.4

Negli elaborati del PUMS di Forlì e negli elaborati di valutazione ambientale, è scritto e definito tutto alla luce del sole, non è stato nascosto nulla di quanto potrebbero essere considerate criticità finalizzate al raggiungimento degli obiettivi.

Di concerto con l'Amministrazione Comunale e con i rappresentanti della cittadinanza si sono operate delle “scelte” in cui si sono privilegiate in maniera forte delle azioni a cospetto di altre, tenendo ben presente da una parte l'obbiettivo finale del PUMS, dall'altra la fattibilità di quanto proposto e i

conseguenti risultati che si possono ottenere, contemplati nelle valutazioni inserite nel piano.

Il monitoraggio del piano sarà l'unico strumento che potrà misurare la bontà degli interventi e verificare la coerenza con quanto il piano si prefigge; solo in questa fase si potranno programmare eventuali interventi correttivi contestualizzati alle tematiche che risulteranno carenti.

Dal punto di vista dell'Amministrazione il PUMS è un buon piano e presenta interventi e modalità attuative in diversi campi di azione; le analisi modellistiche e le valutazioni tecniche hanno restituito buone previsioni per il futuro; per questo la volontà a realizzarle non è in discussione.

Come già ribadito nelle risposte precedenti, gli aspetti tecnici di dettaglio di come interveniamo nelle singole strade non è contenuto nel presente piano, ma è demandato alla successiva fase attuativa.

L'osservazione non viene accolta per le motivazioni sopra esposte.

Osservazione n. 5

- *“La distribuzione delle merci, la logistica delle merci a corto raggio e nei distretti produttivi, l'intermodalità per il trasporto merci a lungo raggio”.*

Con DGC 167 del 30-05-2017 la Giunta di Forlì ha approvato l'attuazione del progetto MO.ME “Mobilità Urbana delle merci a Forlì “per un importo complessivo di 1.624.800 Euro, comprendente le seguenti azioni:

- 1) sistemi automatici di controllo accessi in ZTL del CS;*
- 2) realizzazione di un sistema di van sharing per il trasporto merci in CS;*
- 3) realizzazione di sistemi di prenotazione delle piazzole di carico e scarico;*
- 4) analisi e verifica delle merci nella città compatta.*

Ad oggi solo il punto 1) è stato realizzato, nonostante la stessa delibera richiedesse “l'urgenza di procedere in tempi rapidi”. Peraltro la detta delibera applica parzialmente il Business-Plan del Progetto europeo Smart Set per il Centro Logistico delle merci per il CS di Forlì, commissionato nel 2014, pronto fin dal 2015, per rendere più efficiente e meno inquinante la circolazione delle merci nell'area urbana ed in particolare nel CS”.

Il PUMS dà indicazioni utili alla realizzazione del suddetto Progetto Smart Set, ma attesta anche che “la realizzazione di un Centro Urbano (CDU) denominato “Transit Point” per la distribuzione delle merci a basse emissioni inquinanti, inizialmente previsto in via Gordini fin dal 2008 dal Piano Energetico Comunale (PER), è stata momentaneamente sospesa” (momentaneamente fin dal 2008 ndr) (pag.71 Relazione Stato di Progetto-Fase 2).

Nonostante il PAIR preveda, ai punti 9.2.5.2., 9.2.5.3., 9.2.5.4. a pagg. 140 e 141 della Relazione di Piano, di realizzare la sostenibilità e l'ottimizzazione della logistica delle merci nell'ultimo Km, nelle ZTL e a corto raggio, con veicoli a basso impatto, che il PUMS individua giustamente anche nei cargo bike, le scadenze per le voci prese in considerazione, appaiono nel cronoprogramma del PUMS non sufficientemente determinate e mancano del tutto previsioni di costo e relativi programmi d'investimento.

RISPOSTA all'Osservazione n.5

Si ribadisce che il cronoprogramma del PUMS è tarato sul livello progettuale dei piani di 1° livello, non si entra nel dettaglio operativo delle azioni per le motivazioni già spiegate in precedenza.

Il Mo.Me. è uno dei possibili progetti che andranno a migliorare le condizioni di trasporto dell'ultimo miglio, ma è un progetto singolo e ce ne possono essere tanti altri; all'interno di tale progetto è stato dimostrato che per il bassissimo quantitativo di merci da distribuire in centro storico, il progetto di un centro di distribuzione urbano delle merci non risulta economicamente sostenibile, infatti il nuovo progetto approvato dalla Giunta Comunale a dicembre 2016 non contiene più tali indicazioni.

Non viene compresa a fondo la motivazione dell'osservazione ribadendo la bontà delle azioni proposte e quindi si ritiene di non accoglierne i contenuti.

Osservazione n. 6

- *aggravio di traffico indotto dall'aeroporto di Forlì*

In previsione della riattivazione dell'Aeroporto di Forlì, non sono prese in considerazione nel PUMS le emissioni e le congestioni veicolari, dovute al maggior traffico indotto ipotizzabile.

Sulla base di stime, riferite ad analoghe situazioni aeroportuali in Italia ed all'estero, di dimensioni comparabili con quella dell'aeroporto di Forlì, il PUMS avrebbe potuto ipotizzare l'aggravio di inquinamento potenziale, pur con un livello di aleatorietà dovuto all'incertezza dei tempi di riapertura dello scalo.

RISPOSTA all'Osservazione n.6

Ad oggi non siamo a conoscenza di una decisione certa che attesti che lo scalo possa riaprire ed in che termini.

È comunque prevista, nel caso succedesse, una viabilità di progetto adeguata al fine di non impattare sulla viabilità ordinaria, che fluisca direttamente verso il casello autostradale.

Non si ritiene di approfondire tale tematica, quindi si ritiene di non accogliere l'osservazione.

Osservazione n. 7

- *“Il Monitoraggio”.*

È previsto ogni 2 anni per tutti gli indicatori evidenziati dalle tabelle alle pagg. 113-122 della “Relazione di Progetto – Fase 2”. Eppure il PAIR a pag. 223 della Relazione di Piano, punto 12.2.1, evidenzia che “il monitoraggio annuale dello stato di realizzazione delle azioni del PAIR è necessario per poter effettuare una valutazione sull'attuazione del Piano e obbligatorio ai fini della rendicontazione alla UE e dell'informazione al pubblico, come previsto all'art. 19 del Dlgs 155/2010”.

Quanto poi alle modalità tecniche di attuazione del monitoraggio, all'affidabilità delle stesse ed alle competenze di merito ed al personale da coinvolgere in carico ai vari Enti coinvolti (FMI, START, Regione, Arpa, Vigili Urbani, Anagrafe comunale, ACI, ISTAT, MISE), il PUMS non si pronuncia.

Pare questa una inadempienza sostanziale, perché i cittadini devono essere posti in condizione di conoscere il merito, il metodo e le risultanze attendibili dei monitoraggi effettuati.

RISPOSTA all'Osservazione n.7

Si fa presente che sia il Rapporto Ambientale di Vas che la Relazione della Fase 2 del PUMS, dedicano un intero capitolo (CAP.8 per il documento di VAS, CAP.7 per il documento di PUMS) al Monitoraggio del Piano.

Attraverso la fase di controllo e quindi di monitoraggio è infatti possibile valutare l'efficacia degli interventi realizzati in ordine al raggiungimento degli obiettivi specifici posti dal Piano; l'impegno alla verifica ed all'eventuale revisione dei provvedimenti adottati costituisce infatti un passaggio essenziale nel suo processo di formazione.

Il PUMS di Forlì prevede un Monitoraggio e quindi la raccolta dei valori per ciascuno dei molteplici indicatori individuati (sia di carattere ambientale che di sostenibilità), ogni 2 anni, in coincidenza cioè con l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).

La scelta dei 2 anni pertanto è stata fatta esclusivamente per motivi di opportunità in modo che coincidesse con le tempistiche previste per l'aggiornamento del PGTU; ciò non esclude che i dati di monitoraggio saranno, almeno nella maggior parte dei casi, rilevati e raccolti con cadenza annuale.

L'insieme di questi dati e il confronto con quelli della situazione precedente, consentiranno infatti 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.

Oltre agli indicatori di contesto (TAB 8.1 nel Rapporto di VAS), nella TABELLA 8.2 (sempre nel Rapporto di VAS) vengono riportati gli indicatori distinti per componenti ambientali, al fine di verificare se e come l'attuazione del piano concorre al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, mentre nella successiva TABELLA 8.3 sono riportati gli Indicatori di attuazione delle azioni di Piano. Nella tabella 8.4 infine sono raccolti tutti gli indicatori di monitoraggio e i valori di riferimento "attuali".

Gli indicatori saranno in gran parte forniti dall'Ufficio Tecnico competente per la Mobilità (FMI) che svolgerà, anche un ruolo di controllore ed eventualmente di elaboratore dei dati raccolti anche dai diversi enti a cui competono (ISTAT; Anagrafe, ARPA, Uffici comunali, Motorizzazione, ACI, ANCI, Regione Emilia Romagna, ecc.). In molti casi i valori attuali riportati fanno riferimento a quanto misurato nella Fase 1 del Quadro Conoscitivo, mentre in altri casi, come valore attuale è stato riportato il dato di riferimento più aggiornato per fare il confronto con il successivo monitorato.

Dalla tabella 8.4 si evidenzia che la quasi totalità degli indicatori sono già misurati normalmente da Comune, FMI o disponibili in banche dati con cadenza appunto annuale. Il monitoraggio richiederà pertanto soprattutto la necessità di mettere a sistema tali dati per valutare l'attuazione del PUMS e mettere in campo attraverso il PGTU e i Piani Particolareggiati le eventuali azioni correttive che si dovessero rendere necessarie.

Infine, i risultati del monitoraggio saranno di dominio pubblico, pertanto si ritiene sufficiente quanto indicato dal piano; osservazione non accolta.

2.2. Controdeduzioni all'osservazione al PUMS di Forlì del Sig. Massimiliano Marti

Osservazione

Buonasera, in merito alla sosta dei residenti in centro storico evidenzio l'enorme difficoltà di parcheggiare, soprattutto nelle ore serali.

Abito nel quartiere Ravaldino, in via Trento, e la sera è pressoché impossibile parcheggiare in quanto gli stalli di tutta la zona (compreso Corso Diaz e tutte le laterali, piazzale Ravaldino e vie limitrofe) vengono occupati dai ragazzi che si recano al circolo Valverde e da coloro che si recano al teatro Diego Fabbri,

quindi noi residenti non troviamo posto per lo meno fino alle ore 24 circa, dovendo aspettare la fine dello spettacolo teatrale e la chiusura delle sale di lettura di Via Valverde.

Dopo una lunga giornata di lavoro, sono costretto a effettuare innumerevoli giri alla ricerca di un parcheggio a volte anche per più di un'ora.

Condivido quindi quanto contenuto nel Pums nella parte in cui prevede la sosta per i residenti dalle 20 alle ore 8 poiché consentirebbe ai residenti stessi una migliore vivibilità del quartiere.

Propongo inoltre, anche pagandoli, di istituire posti riservati ai residenti per tutta la giornata come previsto a Cesena e a Bologna.

RISPOSTA all'Osservazione

Si prende atto della problematica riscontrata e si specifica che nel piano è già inserita la previsione di riservare nella fascia notturna le aree da lei indicate a favore dei residenti.

Non si ritiene al momento di estendere tale possibilità anche nelle fasce diurne, in quanto la percentuale di occupazione degli spazi di sosta media del centro storico non supera il 60%, pertanto con l'auspicata riduzione dei veicoli privati si dovrebbe avere un miglioramento a favore dei residenti.

Terremo comunque in considerazione quanto da lei comunicato al fine di monitorare la situazione e verificare assieme l'eventuale aggravamento della situazione lamentata.

Osservazione accolta parzialmente.

2.3. Controdeduzioni all'osservazione al PUMS di Forlì direttamente da FMI

Osservazione

Al termine della fase di Approvazione del PUMS da parte del Comune di Forlì, FMI è venuta a conoscenza dell'approvazione, da parte della Provincia di Forlì-Cesena, della "Nuova Classificazione delle strade Provinciali – Tipo C e Tipo F – ai sensi dell'art.2 del Codice della Strada" (Decreto n.30 del 1 marzo 2017).

Le differenze rispetto alla precedente classificazione, utilizzata nel documento di PUMS in merito alla classificazione generale delle strade interne al Comune di Forlì, riguardano i seguenti tratti:

- SP2 "di Cervia" da Via Costanzo II a Pievequinta - passa da Tipo F a Tipo C,
- SP4 "del Bidente" da Forlì fino a Meldola - passa da Tipo F a Tipo C,
- SP72 "Monda" da Via Cavalletto a Via Para - passa da Tipo F a Tipo C,
- SP37 "Forlimpopoli Para" - passa da Tipo F a Tipo C,
- SP60bis "prolungamento Forlimpopoli Carpinello" - passa da Tipo C a Tipo F.

RISPOSTA all'Osservazione

Per coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale, si ritiene necessario adeguare la Classificazione delle strade interne al territorio comunale di Forlì (TAV AV1), sulla base delle modifiche apportate mediante decreto provinciale di cui sopra.

A seguito di opportune verifiche, si precisa che tali variazioni non comportano modifiche sia a livello qualitativo che quantitativo, all'analisi progettuale e ai risultati emersi dal Piano. Pertanto si aggiorna solo la TAV AV1.

3. Determinazione del Responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale n.1099 del 01/07/2019

Di seguito si riporta il testo integrale della Determinazione n.1099 del 02/07/2019.

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;

N°	FIRMATARIO	PROTOCOLLO FMI	DATA	RILIEVO AMBIENTALE	SINTESI CONTRODEDUZIONI
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 m², e con le nuove aree da destinare a ZTL previste dal piano, pari a circa 114 migliaia di m², si raggiungeranno circa 426 migliaia di m² controllati da ZTL, con un incremento del 36,5% rispetto all'attuale;

- l'estensione delle aree pedonali che passeranno dunque da 27 migliaia di m² dello scenario attuale a circa 32 migliaia di m² 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 m², a seguito dell'implementazione di tavoli partecipativi, potranno avere ampliamenti per una estensione complessiva almeno pari a circa 10.560 migliaia di m², 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

3.1. Controdeduzioni alle raccomandazioni previste nella determinazione regionale n.1099 del 01/07/2019

In relazione al contenuto delle Osservazioni e dei pareri pervenuti in sede di Conferenza VAS sono state impartite le seguenti raccomandazioni con il Parere motivato (punto b), espresso dall'Autorità competente per la VAS con determinazione del responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale n. 1099 del 01/07/2019:

- 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 considerati;*
- 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.*

L'Autorità procedente, ricevuto il Parere motivato ha provveduto a recepire il parere nel seguente modo:

punto b1): condividendo pienamente quanto affermato dall'Autorità Competente VAS per l'eventuale necessità di risorse specifiche per l'attività di monitoraggio. Le informazioni richieste sono pertanto riportate all'interno dei capitoli relativi al monitoraggio (cap. 7) e Stima dei costi degli investimenti (cap. 8) in cui è specificato che è prevista l'attività di valutazione e monitoraggio del PUMS, quindi il monitoraggio sia del Piano che della VAS potrà essere impostato ed implementato avvalendosi di risorse messe a disposizione direttamente dall'Amministrazione Comunale, utilizzando fin da subito le sinergie delle attività della propria Società della Mobilità FMI srl, che sarà incaricata dell'attività in questione. In ogni caso, la quantificazione delle risorse sarà puntualmente definita nella fase di attuazione del Piano e, quindi, del monitoraggio. Si evidenzia che il monitoraggio periodico a cadenza biennale, deve produrre un rapporto di sintesi sullo stato di realizzazione del PUMS e sulla sua capacità di perseguire i risultati e gli impatti fissati dai traguardi del piano stesso. Il protocollo d'intervento nel caso in cui non si raggiungano gli obiettivi prefissati è riportato nel capitolo 7 del PUMS e al capitolo 8 del rapporto ambientale;

punto b2): condividendo quanto affermato dall'Autorità Competente VAS, si specifica che un singolo indicatore potrebbe non essere in grado di descrivere il conseguimento di un determinato obiettivo e pertanto si è scelto di associare più indicatori di monitoraggio ai temi che compongono lo scenario di piano, con le relative azioni adottate, così come riportato nel capitolo 7 del PUMS. L'associazione degli

indicatori di monitoraggio ambientale alle azioni adottate nell'attuazione del PUMS, sono definiti nelle tabelle contenute nel cap. 7 della relazione di PUMS e nel Cap. 8 del rapporto ambientale, che devono essere considerati come documentazione integrata l'una all'altra. La correlazione tra azioni e indicatori monitoraggio ambientale, per quelli direttamente correlabili, si trova nella tabella 7.3. Gli altri indicatori sono di tipo generale, ovvero indicatori di risposta. In ogni caso La correlazione tra obiettivi di sostenibilità e azioni è evidenziata nella tabella 7.6.1. In ogni caso, qualora quanto già definito non fosse sufficiente, nell'attuare il primo monitoraggio, si approfondiranno le associazioni e abbinamenti fra indicatori e azioni non definite nel dettaglio in relazione di PUMS.

punto b3): condividendo pienamente quanto affermato dall'Autorità Competente VAS, il PUMS individua azioni finalizzate al miglioramento dell'accessibilità al TPL (riqualificazione e accessibilità delle fermate) e ottimizzazione delle linee, al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile (estensione della rete ciclabile, realizzazione di un sistema continuo mediante ricuciture) e conseguentemente garantisce le necessarie risorse per la loro attuazione. Si fa osservare che complessivamente il servizio del trasporto pubblico, è condizionato dai trasferimenti del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello stato agli oneri del TPL. Per quanto riguarda la promozione di nuove forme di mobilità condivisa si rileva che diversi studi danno evidenza della convenienza economica di servizi di mobilità condivisa in relazione alla dimensione delle città e, secondo tali analisi, la dimensione della città di Forlì non risulta tra quelle ottimali per proporre tali servizi che possa avere una convenienza economica. Tale esito di studio è stato confermato dalla recente sperimentazione effettuata con il servizio di car sharing "YuKo", che dopo due anni di sperimentazione ha dovuto chiudere i battenti in quanto gli utilizzi non supportavano la tenuta economica del servizio. Tuttavia, potranno essere promosse politiche che possano incentivare forme di mobilità in sharing che abbiano integrazioni anche dal punto di vista imprenditoriale/privatistico attraverso servizi di mobilità condivisa fra pubblico/privato.

punto b4): come definito dalle spiegazioni di cui sopra e come definito dalle relazioni del PUMS, l'attività di Monitoraggio terranno in considerazione le esigenze di:

- coinvolgimento delle attività con i cittadini e portatori di interesse attraverso percorsi partecipati istituzionali;
- coordinamento delle politiche di sostenibilità con gli altri strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale;
- condividere con la cittadinanza le scelte di ritaratura delle azioni nelle valutazioni dei dati di monitoraggio;
- verificare puntualmente i benefici ambientali raccolti.

punto b5): condividendo pienamente quanto affermato dall'Autorità Competente VAS, si evidenzia che sarà definito un protocollo di controllo e monitoraggio del PUMS per il confronto sulle strategie di mobilità sostenibile, in cui il coordinatore sarà direttamente il Comune di Forlì o sua società della Mobilità FMI srl ed in cui saranno presenti al tavolo le Associazioni Imprenditoriali della provincia di Forlì, le Associazioni Ambientaliste e i vari rappresentanti dei cittadini (coordinatori di quartiere); inoltre, il report periodico di monitoraggio (capitolo 7 del PUMS) rappresenta la base per la comunicazione agli stakeholders ed al pubblico. Mediante la messa a disposizione del report di monitoraggio sarà attivata la consultazione dei soggetti con competenza ambientale in merito all'efficacia delle scelte attuative del Piano ed alle eventuali azioni correttive da intraprendere.

punto b6): come definito al Punto b4), il PUMS dovrà assumere un ruolo di coordinamento rispetto a tutta la pianificazione territoriale, commerciale ed economica della città, al fine di tenere legate fra loro le politiche di sostenibilità che il PUMS di Forlì, il PAIR regionale e gli altri piani sovraordinati intendono perseguire.