

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 393 del 18/03/2019

Seduta Num. 11

Questo lunedì 18 **del mese di** marzo
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) Gualmini Elisabetta	Vicepresidente
3) Bianchi Patrizio	Assessore
4) Caselli Simona	Assessore
5) Corsini Andrea	Assessore
6) Gazzolo Paola	Assessore
7) Mezzetti Massimo	Assessore
8) Petitti Emma	Assessore
9) Venturi Sergio	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore: Bianchi Patrizio

Proposta: GPG/2019/427 del 13/03/2019

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 PROPRIE DELIBERAZIONI DI GIUNTA DAI
COMUNI DI FIORANO MODENESE, FORMIGINE, MARANELLO E
SASSUOLO

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, è stato adottato con deliberazione n. 165, del 13 dicembre 2018 dalla Giunta del Comune di Formigine, con deliberazione n. 201, del 13 dicembre 2018 dalla Giunta del Comune di Maranello, con deliberazione n. 263 del 13 dicembre 2018 dalla Giunta del Comune di Sassuolo, con deliberazione n. 158 del 13 dicembre 2018 dalla Giunta del Comune di Fiorano Modenese;

- 1.7 con nota, acquisita al P.G. della Regione Emilia-Romagna n. 0759194 del 21 dicembre 2018, il Comune di Formigine, a nome anche degli altri Comuni di Fiorano, Maranello e Sassuolo, ha trasmesso al Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e relativi 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 i Comuni di Formigine, Fiorano, Maranello e Sassuolo hanno elaborato il Rapporto Preliminare Ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2018); funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del PUMS del Distretto delle Ceramiche, e sugli effetti e impatti ambientali ad essi conseguenti, previste dagli artt. 13 e 14 del D. Lgs 152/2006, sono state adeguatamente sviluppate nel processo di formazione del Piano, nonché durante la fase di deposito del piano;
- 1.2 su tale elaborato è stata svolta la fase di consultazione dei soggetti con competenze ambientali, al fine di definire il dettaglio e la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale, con la predisposizione di un contributo finale (esito di scoping), da parte del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione sostenibilità Ambientale, trasmesso ai quattro Comuni, con determina dirigenziale n. 11271 del 13/07/2018;
- 1.3 in data 6 febbraio 2019, presso la sede del Comune di Formigine, in via Unità d'Italia 26 a Formigine, 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, ai sensi dell'art.13 del D.lgs.152/06;
- 1.4 a tale riunione, convocata con nota prot. PG.2019.0105296 del 25.01.2019 a firma del Dirigente Area Tecnica del Comune di Formigine 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
 - Servizio trasporto pubblico e mobilità sostenibile,
 - PROVINCIA DI MODENA
 - Servizio Pianificazione Urbanistica e cartografica

- PROVINCIA DI REGGIO EMILIA
- Servizio Pianificazione Territoriale
- Comune di MODENA
- Comune di CASTELNUOVO RANGONE
- Comune di CASTELVETRO
- Comune di MARANO SUL PANARO
- Comune di PRIGNANO SUL SECCHIA
- Comune di CASTELLARANO
- Comune di CASALGRANDE
- Comune di SERRAMAZZONI
- ARPAE - Sezione Provinciale di Modena
- ARPAE - SAC
- Azienda AUSL - Distretto di Sassuolo
- SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara.
- aMo - Agenzia per la Mobilità di Modena
- SETA
- TPer - Trasporto passeggeri Emilia Romagna
- FER - Ferrovie Emilia Romagna
- CONSORZIO DELLA BONIFICA BURANA
- CONSORZIO DELLA BONIFICA DELL'EMILIA CENTRALE
- ANAS Compartimento della Viabilità per l'Emilia-Romagna
- Comune di FORMIGINE
- Comune di FIORANO
- Comune di MARANELLO
- Comune di SASSUOLO

1.5 gli Enti partecipanti a tale riunione, di seguito elencati, hanno fornito contributi che sono stati tenuti in considerazione nelle valutazioni di cui ai successivi punti:

- aMo - Agenzia per la Mobilità di Modena;
- Azienda Ausl di Modena;
- FER - Ferrovie Emilia-Romagna
- ARPAE;
- TPER;
- ARPAE, SAC di Modena;
- SETA;

2. PRESO ATTO INOLTRE CHE:

3.1 Fin dalla fase di scoping si è ritenuto non fosse necessario effettuare la valutazione di incidenza (e quindi elaborare il relativo Studio di Incidenza Ambientale) in quanto la definizione puntuale delle opere e delle infrastrutture previste nei piani di settore rimane di competenza degli

stessi, comprese le necessarie valutazioni (VALSAT, VIA, VINCA);

3.2 nei territori dei Comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo sono presenti i seguenti SIC (Siti di Interesse Comunitario):

- Oasi del Colombarone (Comune di Formigine)
- Salse di Nirano (Comune di Fiorano Modenese e Sassuolo);

3.3 in ogni caso le infrastrutture considerate nell'ambito del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) non interessano nessuna delle due aree sopraelencate, ad eccezione di opere già previste in altri strumenti di pianificazione approvati e sottoposti alle proprie specifiche valutazioni ambientali (VALSAT, VIA, VINCA). Esse infatti derivano dalla pianificazione locale (PSC approvati) e da quella nazionale. In particolare, per ciò che attiene l'autostrada Campogalliano-Sassuolo, essa è stata oggetto in tal senso di specifica delibera del CIPE che ha considerato (nella VIA) anche gli impatti ambientali sul territorio, ivi compresi gli effetti sull'Oasi del Colombarone per i quali sono state individuate specifiche azioni di mitigazione;

3.4 fermo restando che tutti gli interventi conseguenti alle azioni dei piani che potrebbero avere una possibile interferenza con i siti Natura 200 saranno sottoposti a successive valutazioni di incidenza dagli enti competenti.

3. PRESO ATTO ALTRESI' CHE:

4.1 coerentemente con le Linee Guida europee "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", durante la costruzione del quadro diagnostico del PUMS 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.

4.2 Il percorso partecipativo è stato strutturato di concerto con le Amministrazioni Comunali in modo da coinvolgere:

- gli stakeholders, o portatori d'interesse privilegiati, appartenenti a quattro categorie - le istituzioni, gli attori economici, gli operatori del settore trasporti, gli operatori sociali - coinvolti in un "dialogo strutturato" organizzato in due workshop orientati a produrre una definizione condivisa di un quadro di obiettivi e quindi di un set di strategie attuative, in cui far emergere le sensibilità e le istanze

rispetto ai livelli di importanza e priorità da assegnare ai temi strategici;

- i cittadini, attraverso la predisposizione di un questionario on-line con domande sulle abitudini di mobilità e con richieste di giudizio sui diversi modi di trasporto all'interno dell'area del PUMS.

4.3 I portatori d'interesse privilegiati sono stati individuati dalle Amministrazioni con l'obiettivo di ottenere un "panel" con una composizione trasversale per sensibilità, competenze e istanze rappresentate. Questo è l'elenco dei soggetti invitati, appartenenti a ognuna delle quattro categorie previamente individuate: istituzioni (Comune di Formigine, Comune di Fiorano Modenese, Comune di Maranello, Comune di Sassuolo, Provincia di Modena, Regione Emilia-Romagna, Comune di Modena), attori economici (Ditta System, Ferrari, LAPAM, CNA, CONFCOMMERCIO, CONFESERCENTI, CGIL, CISL, CONFINDUSTRIA CERAMICA), operatori del settore trasporti (aMo, Mobility Manager d'Area, SETA, TPER, FER, Saima Avandero), operatori sociali (ANFFAS, AUSER, ASL - Distretto Sassuolo, Scuole Fiorano - Formigine, Rappresentante Istituti Comprensivi Sassuolo, Rappresentante Scuole Superiori Sassuolo, Legambiente e WWF, FIAB). La metodologia del "dialogo strutturato", gestita dai professionisti incaricati, si basa sulla proposizione di alcuni schemi di valutazione dei temi oggetto di lavoro, che vengono compilati in modo individuale o collettivo dopo un dibattito e un confronto aperto tra i presenti.

4.4 la condivisione del quadro degli obiettivi. Nel corso del primo workshop sono stati illustrati ai presenti gli obiettivi del percorso partecipativo, è stato presentato brevemente lo strumento PUMS e gli indirizzi europei che ne guidano la stesura, sono stati esposti alcuni dati significativi sulla mobilità nell'area del PUMS tra quelli raccolti nella precedente fase di indagine. Il cuore del primo workshop ha visto i presenti lavorare, prima in gruppi di lavoro e poi in sessione plenaria, per definire una gerarchia di valori rispetto ad una griglia di obiettivi da assegnare al processo del PUMS.

Tale griglia, o schema di valutazione, contiene 14 obiettivi articolati su quattro "dimensioni" nelle quali si declina il concetto di sostenibilità; dimensioni che sono rispettivamente quella della "accessibilità", della "vivibilità" (dimensioni, queste due, nelle quali si articola opportunamente una più generale dimensione sociale della mobilità), della "sostenibilità ambientale" e della "sostenibilità economica".

4.5 Al primo posto tra gli obiettivi per la mobilità sostenibile risulta **"Ridurre il consumo di territorio causato dalla crescita urbana"** con una valutazione di massima priorità che è stata espressa in tutte e quattro le dimensioni della

sostenibilità essendo una delle principali problematiche che interessa il Distretto.

"Facilitare gli spostamenti con i mezzi pubblici (treno, bus, tram, metro, taxi) in particolare tra urbano ed extra-urbano" e **"Migliorare la governance del sistema di mobilità"** hanno raggiunto il secondo posto a pari merito con una valutazione di massima priorità per tutte le dimensioni ad eccezione della sostenibilità economica che considera entrambi gli obiettivi importanti, ma non prioritari. L'esigenza del miglioramento del trasporto pubblico risulta essere una forte richiesta che si registra nel territorio e la valutazione elevata dell'obiettivo che riguarda la *governance*, esprime una sensibilità, per certi aspetti più astratta e sofisticata, a testimoniare un elevato livello di consapevolezza che nella realtà locale si esprime sugli aspetti più propriamente istituzionali ed organizzativi del problema e che si traduce anche in spunti propositivi che la dimensione territoriale del PUMS deve necessariamente affrontare.

Immediatamente a ridosso di questi, ai vertici nella gerarchia delle preferenze, si situano al quarto posto l'obiettivo di **"Ridurre le emissioni atmosferiche nocive per la salute umana generate dai trasporti"**. Al quinto si attesta **"Rendere sostenibile la gestione economica del sistema di trasporto pubblico"**, che raggiunge il massimo della priorità nei gruppi dedicati alla sostenibilità economica ed ambientale.

L'ultimo tra gli obiettivi che superano la soglia dei 10 punti (due terzi del massimo punteggio conseguibile di 16 punti) è **"Facilitare gli spostamenti non motorizzati in bici e a piedi"**. Si è registrata nei gruppi una percezione ambivalente dello sviluppo della ciclabilità, ritenuta da alcuni una strategia non applicabile oggi al contesto di studio, anche se importante, a causa della mancanza delle adeguate condizioni di sicurezza per i ciclisti e delle distanze da percorrere.

In posizione intermedia si attesta l'obiettivo di **"Ridurre gli incidenti causati dai trasporti"**, la cui priorità è stata considerata massima per le dimensioni dell'accessibilità e della vivibilità, mentre i gruppi che hanno discusso l'aspetto della sostenibilità economica e ambientale hanno valutato diversamente l'importanza dell'obiettivo assegnando priorità più basse. Seguono poi gli obiettivi di **"Ridurre le emissioni di gas clima-alteranti (CO2) generate dai trasporti"**, **"Aumentare le alternative alla mobilità"**, mentre **"Ottimizzare gli spostamenti con i mezzi privati (auto e moto) aumentando l'integrazione modale"** da alcuni *stakeholder* è ritenuto prioritario, mentre altri lo considerano importante ma difficilmente calabile nel territorio delle ceramiche.

Obiettivi scarsamente considerati dagli *stakeholder* intervenuti sono invece quelli che riguardano **"Ridurre la spesa dei cittadini e delle imprese per la mobilità"**, **"Aumentare gli**

spazi liberi da mezzi motorizzati", "Ridurre gli incidenti causati dai trasporti" e "Migliorare la gestione dei rifiuti generati dai trasporti".

Una notazione particolare la merita la collocazione nella parte finale della classifica dell'obiettivo che riguarda l'ampliamento degli spazi pedonali. I partecipanti del gruppo di lavoro sull'accessibilità [unicamente stakeholders e non cittadini, NdR] hanno sottolineato l'importanza di questo obiettivo, ma allo stesso tempo hanno evidenziato il timore che questo si traduca in una riduzione dell'accessibilità ai centri storici e della sua attrattività soprattutto dal punto di vista dei commercianti.

Inoltre il gruppo della sostenibilità ambientale ha evidenziato l'esigenza di aggiungere un quindicesimo obiettivo focalizzato sull'educazione ambientale.

4.6 La gerarchia emersa dal confronto si presta ad alcune considerazioni interpretative che le pongono in relazione con la peculiarità del contesto del Distretto Ceramico.

Innanzitutto, il primato del consumo di suolo testimonia, ad un tempo, la sensibilità diffusa e ormai matura su questo tema da parte di un territorio che ha subito, più di ogni altro in Regione, dinamiche di urbanizzazione particolarmente impattanti, dall'altro proietta su una dimensione di lungo periodo l'orizzonte delle azioni necessarie, richiedendole ad altri strumenti di governo del territorio, in particolare quelli urbanistici.

Altra notazione rilevante è l'emergere delle questioni del trasporto pubblico sottolineate per il loro rilievo, ma anche per la difficoltà di trovare soluzioni adeguate almeno nell'esperienza fin qui condotta, anche e soprattutto per le questioni inerenti la sua sostenibilità economica. L'alto giudizio assegnato dagli stakeholders è legato quindi anche alla percezione della necessità di una revisione sistemica ed innovativa del trasporto pubblico.

Da ultimo l'enfasi sulla *governance* è indice delle difficoltà sul sistema urbano, qual è il Distretto Ceramico, frammentato tra competenze amministrative distinte che, qui più che altrove, richiedono importanti azioni di coordinamento delle politiche e della gestione.

4.7 l'individuazione delle strategie. Alla luce della gerarchia degli obiettivi rappresentata e delle considerazioni interpretative che ne sono conseguite, è stato individuato un set di strategie utili a perseguire gli obiettivi identificati dagli stakeholders come più prioritari (con punteggio maggiore o uguale di 10). Le dieci strategie individuate sono elencate, insieme ai risultati della valutazione, nella Tabella 5.3. Per ciascuna di esse sono stati predisposti da parte dei tecnici dei materiali organizzati con dei dati di partenza, la sintesi

delle criticità riscontrate, gli obiettivi da perseguire e le possibili strategie o misure da attuare.

Ad integrazione dei materiali illustrati, sulla matrice di valutazione, consegnata ai partecipanti, sono stati assegnati da parte dei tecnici dei giudizi sommari di sintesi sulla fattibilità della strategia, in termini di risorse e tempi richiesti per l'attuazione, e di possibilità da parte dei Comuni del Distretto di agire in autonomia (autonomia assoluta) o piuttosto di dover interagire con altri Enti (autonomia condizionata) o di non avere potestà per occuparsene (strategia "esogena").

Durante l'incontro all'illustrazione dei materiali di lavoro da parte dei tecnici sono seguiti gli interventi dei partecipanti, in primis di quelli che per ruolo istituzionale hanno maggior voce in capitolo rispetto ai diversi temi affrontati. Chiuso il momento del confronto aperto, ognuno dei presenti è stato chiamato ad appuntare sulla scheda consegnata il proprio giudizio individuale (da 0 "per nulla" a 4 "molto") su tre criteri:

- la rilevanza, ossia l'importanza della strategia per il perseguimento degli obiettivi del PUMS;
- l'urgenza, ossia la priorità di attuazione rispetto alle altre strategie;
- l'efficacia, ossia la valutazione sulla possibilità di raggiungere i risultati prefissati tenendo conto del contesto e di possibili rischi nella fase attuativa.

In generale, al di là della classifica che ne emerge, tutte le strategie hanno ottenuto punteggi maggiori di 2, e la maggior parte ha ottenuto punteggi superiori a 3 per quel che riguarda la loro rilevanza rispetto agli obiettivi del PUMS. Mediamente inferiori i punteggi assegnati all'urgenza (solo cinque maggiori di 3) e decisamente più bassi quelli relativi all'efficacia (solo due maggiori di 3), aspetto che lascia pensare ad una preoccupazione di fondo sulla capacità di reazione del sistema territoriale e dei suoi abitanti all'attuazione delle strategie proposte.

Se la logistica, il trasporto pubblico su ferro e su gomma e l'assetto viario rappresentano i temi strategici di maggior rilevanza per gli stakeholders, le valutazioni sull'urgenza e l'efficacia fanno emergere una maggior fiducia nella "capacità operativa" su temi strategici come la sicurezza stradale, la mobilità lenta ciclabile e pedonale.

4.8 Le strategie che ottengono una valutazione migliore delle altre sono le seguenti.

1. **L'innovazione logistica in chiave di sostenibilità ambientale (E)** ottiene il punteggio maggiore per rilevanza, il secondo per urgenza e il terzo per efficacia. Gli investimenti per un sistema logistico del comparto produttivo distrettuale in grado di impattare meno sulla qualità dell'aria e di

interferire meno con la viabilità locale sono quindi ritenuti una componente fondamentale nelle politiche per la mobilità sostenibile. È altrettanto evidente come questo metta in gioco risorse molto consistenti e possa produrre effetti nel medio e lungo termine.

2. La **strategia integrata per la sicurezza stradale (I)** risulta prima classificata per i criteri di urgenza ed efficacia e quarta per rilevanza. Il tema della pericolosità della viabilità e dell'impatto indiretto che questo ha anche sul pieno sviluppo della mobilità lenta ciclabile e pedonale, inibite anche dalla carenza di infrastrutture sufficientemente sicure, è evidentemente percepito come una questione di primaria importanza su cui è possibile intervenire in modo efficace e veloce con azioni dedicate da parte dei Comuni.

3. Il **potenziamento del trasporto pubblico sull'asse pedemontano (B)** risulta la strategia terza classificata per tutti e tre i criteri di giudizio. Nonostante l'autonomia di azione condizionata da parte dei Comuni, perché connessa alla disponibilità di risorse economiche adeguate, l'incremento qualiquantitativo del servizio del trasporto pubblico su gomma, con particolare riguardo all'asse pedemontano Sassuolo - Fiorano - Maranello, è visto come un tassello importante nell'offerta di mobilità sostenibile per il territorio.

4. Il **miglioramento dell'accessibilità ai servizi e ai poli culturali per la mobilità lenta ciclabile e pedonale (G)**, ottiene punteggi superiori a 3 in tutti e tre i criteri di giudizio e risulta strategia seconda classificata per efficacia. Il basso utilizzo della bicicletta ed in generale la quota molto ridotta del modal share coperta da pedonalità e ciclabilità è ritenuto un nodo da risolvere innanzitutto garantendo percorsi sicuri e confortevoli per l'accesso ai servizi ed ai poli attrattori interni ai centri abitati, lavorando sulla qualità degli spazi urbani e investendo sulla promozione della bicicletta anche a livello culturale.

Il **miglioramento dell'assetto viario territoriale (F)** orientato alla fluidificazione della viabilità primaria ed alla riduzione degli impatti sui centri abitati, che ha nella Bretella autostradale Campogalliano - Sassuolo e nella Tangenziale Sud di Formigine due elementi di riferimento già programmati, è valutato come una strategia rilevante ma ottiene punteggi più bassi in termini di urgenza e di efficacia. In qualche modo pare quindi matura negli stakeholders la consapevolezza che il lavoro sull'assetto viario rappresenta un aspetto importante ma non fondamentale per la promozione della mobilità sostenibile nel territorio.

Considerazione analoga vale per il **rilancio del sistema di trasporto pubblico sulla dorsale ferroviaria Reggio - Sassuolo**

-Modena (A), che punta ad incrementare l'attrattività del treno con gli interventi sul materiale rotabile, gli interventi gestionali e il miglioramento dell'intermodalità alle stazioni ed a ridurre le interferenze con il sistema viario mediante interventi infrastrutturali. Se la strategia è seconda per rilevanza, i punteggi più bassi per urgenza ed efficacia sembrano far emergere una percezione più fredda delle reali possibilità di miglioramento in parte forse legata alle difficoltà passate di intervenire sul treno.

La riduzione e il rinnovo del parco veicolare (D), da ottenersi con la promozione della mobilità elettrica e condivisa e l'adozione di misure di mobility management, ottiene giudizi positivi per rilevanza ed urgenza, ma viene valutata come strategia meno efficace rispetto ad altre.

I punteggi più bassi, anche se, come stigmatizzato in premessa di paragrafo, sempre tutto sommato "positivi" rispetto alla scala di giudizio proposta da 1 a 4, sono assegnati dagli stakeholders alla **adozione di misure di limitazione al traffico veicolare (J)** ed alla **densificazione urbana sostenibile (C)**. Nel caso delle limitazioni al traffico si rileva quindi una fiducia relativa nei reali benefici ottenibili, ma rimane il fatto che alcune di queste misure dovranno essere obbligatoriamente adottate per rispettare il PAIR. La strategia della densificazione urbana, che prevede di fornire indirizzi utili al nuovo strumento urbanistico per adottare un modello di sviluppo urbano meno impattante sotto il profilo della mobilità, è ritenuta evidentemente una prospettiva meno pragmatica ed efficace per le risorse e i tempi che richiede.

4.9 il risultato del questionario ai cittadini. Il questionario realizzato per la cittadinanza è stato reso accessibile su web attraverso un link pubblicato sui siti istituzionali dei Comuni. Il Comune di Fiorano, visto l'interesse specifico dell'Amministrazione anche per la stesura del PGTU, ha provveduto anche ad organizzare una distribuzione nelle scuole che ha consentito, come si vedrà, di raccogliere un numero di questionari compilati molto elevato. Il questionario rappresenta una base dati importante per l'individuazione di opinioni e segnalazioni sul tema della mobilità che saranno, insieme a quanto emerso dal percorso di partecipazione con gli stakeholder, le basi e l'indirizzo su cui sviluppare il PUMS.

Si riporta in seguito una breve descrizione dell'articolazione del questionario e quanto emerso dalle risposte degli intervistati con l'ausilio di tabelle e grafici esplicativi.

Il questionario è articolato in sette parti, cinque delle quali destinate a tutti i cittadini residenti nei comuni del distretto ceramico e due riservate agli abitanti di Sassuolo e Fiorano, con domande più specifiche attinenti il livello di pianificazione comunale del PGTU. Il numero maggiore di questionari compilati si è raccolto proprio a Fiorano, che ha

provveduto alla distribuzione massiva di questionari nelle scuole, e a Sassuolo. Il tasso di campionamento risulta quindi rilevante solo per il comune di Fiorano con il 24% degli abitanti raggiunti.

4.10 come ti muovi. La seconda sezione riguarda una raccolta di informazioni sugli spostamenti prendendo in considerazione il Comune di residenza e di lavoro/studio, il mezzo utilizzato per raggiungere il luogo di lavoro/scuola, il mezzo utilizzato nel tempo libero e il calcolo del tempo di spostamento per raggiungere le destinazioni.

La destinazione dei viaggi abituali casa-lavoro o casa-scuola avviene per il 79,6% all'interno dell'ambito del PUMS. Circa un quinto degli spostamenti avviene al di fuori del distretto e prevede un flusso verso il comune di Modena, la sua provincia e quella di Reggio Emilia.

Da un'analisi più approfondita emerge che i residenti dei Comuni di Sassuolo e Fiorano siano diretti maggiormente nell'ambito PUMS (81-82%), mentre quelli di Formigine e Maranello subiscono maggiormente l'attrazione di Modena (rispettivamente il 21,7% e il 13,5%). La provincia di Reggio Emilia invece attrae circa un decimo del flusso proveniente da Sassuolo (8,9%).

Il mezzo di trasporto più utilizzato per raggiungere il luogo di lavoro o la scuola è l'automobile che, sommando l'utilizzo fatto come conducente o passeggero, è utilizzata nell'85,7% dei casi. La mobilità pedonale riguarda il 5,3% degli intervistati. Anche i mezzi pubblici e la bicicletta sono scarsamente impiegati (5% e 3,5% rispettivamente).

Analizzando invece i dati relativi alla corrispondenza tra mezzo e età dell'intervistato si nota come la fascia che utilizza maggiormente la macchina come conducente è quella d'età compresa tra i 25 e 64 anni. La percentuale di utilizzo della macchina come passeggero è invece alta tra la fascia giovane (sotto i 24 anni, con il fenomeno dell'accompagnamento particolarmente rilevante per i bambini sotto i 14 anni) e tra quella anziana (sopra i 64). La fascia più giovane prevede un utilizzo elevato del trasporto pubblico su gomma mentre la fascia più anziana ha elevati indici di utilizzo della bicicletta. Entrambe le fasce precedentemente citate inoltre si muovono spesso a piedi.

Dal confronto tra mezzo e occupazione emergono risultati simili a quelli desunti dal rapporto tra mezzo ed età, dove il tasso di utilizzo della macchina come conducente è elevato per i lavoratori e come passeggeri tra studenti (quasi la metà degli intervistati), pensionati e disoccupati. Gli studenti non accompagnati in automobile utilizzano il servizio pubblico su gomma mentre i pensionati prediligono l'utilizzo della bicicletta. Inoltre studenti, pensionati e disoccupati si muovono molto a piedi.

I tempi di spostamento si aggirano per lo più tra i 5-20 minuti e prevedono quindi una tipologia di spostamento prevalente a medio-basso raggio.

4.11 giudizio sulla mobilità. La terza sezione riguarda i giudizi sulla mobilità attuale, indagando le modalità di spostamento abituale, richiedendo in seguito se vengono scelti come forma di spostamento la bicicletta, l'autobus e il treno, richiedendo valutazioni sulla situazione attuale e le motivazioni della scelta o del rifiuto dei diversi modi di trasporto.

La maggior parte degli intervistati giudica in modo soddisfacente il comfort relativo alle modalità di spostamento. Satisfacenti sono anche i giudizi sulla sicurezza e sui tempi di viaggio, con percentuali di insoddisfatti inferiori al 15%. Giudizi meno positivi si hanno nei confronti dell'economicità degli spostamenti dove la percentuale degli insoddisfatti si attesta attorno al 25%.

I dati precedentemente riportati risultano da giudizi espressi per lo più da automobilisti che, a fronte della comodità e della flessibilità offerta dal mezzo motorizzato privato, lamentano maggiormente i costi sostenuti.

La valutazione generale della mobilità della bicicletta nel territorio risulta fondamentalmente non sufficiente (voto medio 5). Le votazioni più positive, pur senza forti differenze, derivano dagli utilizzatori della bicicletta.

I principali ostacoli percepiti relativi all'uso della bicicletta vanno da motivazioni generali come la pericolosità e la carenza di piste ciclabili a motivazioni più soggettive quali la lunghezza del percorso e alla mancanza di funzionalità per le esigenze personali.

La valutazione generale rispetto all'utilizzo dell'autobus risulta non sufficiente con una votazione media di 4,9. Voti vicino alla sufficienza derivano dagli utilizzatori sporadici del trasporto pubblico su gomma.

Le maggiori problematiche legate all'utilizzo dell'autobus derivano da motivazioni soggettive come l'inadeguatezza alle esigenze degli utilizzatori e da motivazioni di carattere generale come l'assenza di copertura delle linee della zona di provenienza o destinazione dell'intervistato e la necessità di maggior tempo per lo spostamento.

Il giudizio generale riguardante l'utilizzo del treno risulta insufficiente e inferiore rispetto ai mezzi precedentemente analizzati, con una votazione media pari a 4,7 punti. Giudizi più che sufficienti derivano dagli utilizzatori usuali del trasporto pubblico su ferro, molto pochi rispetto al totale.

Le maggiori problematiche legate all'utilizzo del treno sono generali come la distanza dal luogo di partenza o di destinazione e soggettive come gli orari non adeguati alle esigenze degli intervistati, lo scarso comfort offerto dal mezzo di trasporto e la durata totale dello spostamento.

4.12 propensione al cambiamento. La terza sezione riguarda i giudizi sulla mobilità attuale, indagando le modalità di spostamento abituale, richiedendo in seguito se vengono scelti come forma di spostamento la bicicletta, l'autobus e il treno, richiedendo valutazioni sulla situazione attuale e le motivazioni della scelta o del rifiuto dei diversi modi di trasporto.

La maggior parte degli intervistati giudica in modo soddisfacente il comfort relativo alle modalità di spostamento. Satisfacenti sono anche i giudizi sulla sicurezza e sui tempi di viaggio, con percentuali di insoddisfatti inferiori al 15%. Giudizi meno positivi si hanno nei confronti dell'economicità degli spostamenti dove la percentuale degli insoddisfatti si attesta attorno al 25%.

I dati precedentemente riportati risultano da giudizi espressi per lo più da automobilisti che, a fronte della comodità e della flessibilità offerta dal mezzo motorizzato privato, lamentano maggiormente i costi sostenuti.

La valutazione generale della mobilità della bicicletta nel territorio risulta fundamentalmente non sufficiente (voto medio 5). Le votazioni più positive, pur senza forti differenze, derivano dagli utilizzatori della bicicletta.

I principali ostacoli percepiti relativi all'uso della bicicletta vanno da motivazioni generali come la pericolosità e la carenza di piste ciclabili a motivazioni più soggettive quali la lunghezza del percorso e alla mancanza di funzionalità per le esigenze personali.

La valutazione generale rispetto all'utilizzo dell'autobus risulta non sufficiente con una votazione media di 4,9. Voti vicino alla sufficienza derivano dagli utilizzatori sporadici del trasporto pubblico su gomma.

Le maggiori problematiche legate all'utilizzo dell'autobus derivano da motivazioni soggettive come l'inadeguatezza alle esigenze degli utilizzatori e da motivazioni di carattere generale come l'assenza di copertura delle linee della zona di provenienza o destinazione dell'intervistato e la necessità di maggior tempo per lo spostamento.

Il giudizio generale riguardante l'utilizzo del treno risulta insufficiente e inferiore rispetto ai mezzi precedentemente analizzati, con una votazione media paria 4,7 punti. Giudizi più che sufficienti derivano dagli utilizzatori usuali del trasporto pubblico su ferro, molto pochi rispetto al totale.

Le maggiori problematiche legate all'utilizzo del treno sono generali come la distanza dal luogo di partenza o di destinazione e soggettive come gli orari non adeguati alle esigenze degli intervistati, lo scarso comfort offerto dal mezzo di trasporto e la durata totale dello spostamento.

4.13 suggerimenti al PUMS. La quinta sezione propone di formulare dei suggerimenti alla redazione del PUMS, indagando la

conoscenza di tale strumento di pianificazione, una valutazione sull'importanza degli obiettivi strategici.

La conoscenza del PUMS si è dimostrata limitata. Solo il 12,6% degli intervistati dice di sapere cos'è, il 31,1% ne ha solo sentito parlare mentre circa la metà non lo conosce.

Il tema della qualità dell'aria è molto sentito dai cittadini e segnalato come prioritario nello sviluppo delle strategie da seguire nel PUMS, ponendosi al primo posto nel sondaggio relativo ai temi rilevanti del piano, con un numero di voti tali da distaccare notevole gli altri temi.

Seguono i temi relativi al miglioramento della sicurezza stradale, alla promozione degli spostamenti in bicicletta, alla riduzione della congestione dovuta al traffico e al miglioramento del trasporto pubblico.

Il grafico sottostante rappresenta la graduatoria, mostrando i risultati ottenuti sia sommando il totale di segnalazioni complessivo sia utilizzando una somma pesata che tiene conto se il tema sia stato segnalato come prima, seconda o terza scelta.

5. DATO ATTO INOLTRE CHE:

5.1 ai Comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo sono pervenute, entro la data del 25/02/2019, scadenza dei 60 giorni previsti dalla VAS per la consultazione, le seguenti osservazioni:

N	Firmatario	Protocollo	Data	Rilievo ambientale	Sintesi controdeduzioni
1	Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale	3687 Formigine	31/01/2019	Sì	Parzialmente accolta
2	Legambiente Circolo Chico Mendes	4792 Formigine	11/02/2019		Parzialmente accolta
3	Giusti Pier Giorgio - Lista Civica Per Cambiare Formigine	5651 Formigine	20/02/2019		Non accolta
4	Sig. Gibertoni Cristian	6012 Formigine 3685 Fiorano	21/02/2019 21/02/2019		Sostanzialmente accolta
5	Tper	6085 Formigine	22/02/2019		Sostanzialmente accolta
6	ARPAE	6161	22/02/2019	Sì	Parzialmente

		Formigine			accolta
7	Movimento 5 stelle	3725 Maranello	22/02/2019		Parzialmente accolta
8	FIAB	3881 Fiorano	25/02/2019		Parzialmente accolta
9	Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara	6431 Formigine	25/02/2019	Sì	Sostanzialmente accolta
10	aMo - Agenzia Mobilità di Modena	6464 Formigine	26/02/2019		Sostanzialmente accolta
Osservazione d'ufficio					
	Comune di Fiorano Modenese	3736 Fiorano	22/02/2019		Accolta
	Comune di Formigine	6087 Formigine	22/02/2019		
	Comune di Maranello	3804 Maranello	25/02/2019		
	Comune di Sassuolo	7707 Sassuolo	25/02/2019		

5.2 oltre i termini del deposito sono pervenute le seguenti ulteriori osservazioni:

Osservazione d'ufficio					
	Comune di Fiorano Modenese	4866 Fiorano	11/03/2019		Accolta
	Comune di Formigine	7707 Formigine	7/03/2019		
	Comune di Maranello	4748 Maranello	11/03/2019		
	Comune di Sassuolo	9463 Sassuolo	8/03/2019		

5.3 i Comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo hanno inviato una sintesi delle osservazioni ad essi pervenute e la proposta di controdeduzioni, con nota acquisita al P.G. 2019/0223753 del 05/03/2019;

5.4 la sintesi delle osservazioni, pervenute ai Comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo, 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", marzo 2019, a cui si rinvia;

6. CONSIDERATO CHE:

6.1 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;

6.2 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;

6.3 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;

- 6.4 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;
- 6.5 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.

7. CONSIDERATO ALTRESI' CHE:

- 7.1 gli elaborati che costituiscono il PUMS del Distretto Ceramico raggruppano per fasi: Rapporto di sintesi dei risultati delle indagini, Rapporto Diagnostico e Proposta di Piano, insieme al Rapporto Ambientale della procedura di VAS;
- 7.2 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;
- 7.3 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;
- 7.4 il cuore della proposta di piano è rappresentato dal set di dieci strategie con le quali si è chiuso il Rapporto Diagnostico, per ciascuna delle quali si sono individuate le azioni più efficaci da un lato e gli obiettivi con i relativi indicatori di risultato che andranno monitorati nel tempo;
- 7.5 se la dimensione distrettuale di macroarea è sicuramente quella corretta per analizzare un fenomeno articolato e complesso come quello della mobilità, come già emerso nel Rapporto Diagnostico, è altrettanto evidente quindi che la "governance" delle decisioni e dell'attuazione delle politiche per la mobilità sostenibile costituisce un aspetto cruciale della partita da giocare nei prossimi anni;
- 7.6 il percorso intrapreso dalle Amministrazioni a partire dal 2016 è un percorso impegnativo e ambizioso che vuole dar vita ad un'azione congiunta di pianificazione strategica e di governo del territorio a partire da una delle sue componenti - quella della mobilità - più sfuggenti e difficili da regolare, essendo affidata - oltre che alle determinanti strutturali

delle condizioni economiche e geografiche - ai comportamenti individuali;

- 7.7 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;
- 7.8 nella proposta configurata si distinguono alcuni punti di forza su cui i Comuni potranno con iniziative autonome (ma condivise e costruite collegialmente nel Distretto) lavorare fin dal breve termine. A questi si associano alcune "sfide" che rappresentano altri temi rilevanti della proposta di piano, su cui pendono però variabili "esogene" rispetto al campo di competenza dei Comuni (dalle risorse ai tempi di attuazione alla condivisione delle scelte) e che richiederanno quindi un lavoro tecnico-politico impegnativo;

8. VALUTATO CHE:

- 8.1 il prospetto presentato mostra gli obiettivi specifici adottati in riferimento alle diverse strategie del PUMS e gli indicatori di risultato con i valori relativi allo stato di fatto ed agli scenari di piano di breve, medio e lungo termine. (In esso la colonna "macroobiettivo D.M. 4/08/2017 di riferimento" riporta il codice del macroobiettivo di cui alla Tabella 1 del Decreto stesso);

Strategia	Obiettivo specifico
A - Rilancio del sistema di trasporto pubblico sulla dorsale ferroviaria Reggio - Sassuolo - Modena	Aumentare gli utenti sulla linea Modena - Sassuolo
	Aumentare i saliti e discesi a Sassuolo sulla linea Reggio Emilia - Sassuolo
	Migliorare la soddisfazione degli utenti del treno / sistema di trasporto di massa
B - Potenziamento del trasporto pubblico con particolare riguardo all'asse pedemontano con misure dirette e indirette	Catturare nuovi utenti del TPL
	Aumentare il numero di abbonati
C - Densificazione urbana sostenibile	Contenere la dispersione insediativa
	Incrementare l'accessibilità con modi di spostamento sostenibili

D - Riduzione e rinnovo del parco veicolare	Ridurre il tasso di motorizzazione
	Rinnovare il parco veicolare privato
	Rinnovare il parco veicolare pubblico
	Ridurre i consumi e l'impatto del traffico motorizzato sui gas climalteranti
	Ridurre l'impatto del traffico motorizzato sulla salute umana
	Riduzione dell'inquinamento acustico
E - Innovazione logistica, in chiave di sostenibilità ambientale	Rinnovare il parco veicolare dei mezzi pesanti
	Incrementare il trasporto delle merci su ferro
F - Miglioramento dell'assetto territoriale viario	Ridurre la congestione stradale sulla viabilità primaria
	Ridurre i tempi di percorrenza
	Ridurre il traffico veicolare sulla viabilità locale
G - Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ed ai poli culturali per la mobilità lenta ciclabile e pedonale	Aumentare la dotazione procapite di piste ciclabili sicure
	Aumentare il numero di spostamenti casa-scuola a piedi o in bicicletta
	Aumentare la dotazione procapite di isole ambientali
	Garantire l'accessibilità alle persone con disabilità psicomotorie
H - Incentivo all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro	Aumentare il ricorso alla bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro
I - Strategie integrate per la sicurezza stradale	Riduzione dell'incidentalità stradale
	Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
	Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e

	feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
	Riduzione dell'incidentalità
J - Adozione di misure di limitazione al traffico veicolare	Riduzione dei flussi veicolari all'interno dei centri storici
	Riduzione del traffico veicolare nei centri abitati
	Miglioramento della qualità dello spazio pubblico sottratto all'uso dell'automobile

8.2 la sua lettura illustra in una forma compatta quali siano i target che il PUMS di prefigge di raggiungere. Si tratta di "valori obiettivo" stimati sulla base di procedure di calcolo, assunzioni e ipotesi che poggiano sia su analisi di contesto e proiezioni sia sulle stime degli indicatori di realizzazione delle singole azioni sia su entrambi.

Alcuni indicatori assumono un significato ed una rilevanza maggiore di altri, che merita quindi di essere messa in risalto per quel che riguarda i valori obiettivo associati al lungo termine:

- i 6000 utenti/giorno sulla linea Modena-Sassuolo, stimati a partire dall'idea che il rilancio del sistema di trasporto di massa non possa che puntare a riempire all'80% i convogli nelle ore di punta (a fronte di una capacità di 300 persone per treno), con tassi di occupazione che poi si abbasserebbero naturalmente nelle ore di morbida;
- il 12% di quota modale assegnata al trasporto pubblico su gomma (contro il 7.5% di oggi), da raggiungere anche con un importante aumento degli abbonati, che dovrebbe raddoppiare rispetto ad oggi, visto l'esiguo rapporto tra abbonati e popolazione residente;
- la percentuale di persone (residenti + addetti) servite dalla rete dei percorsi ciclabili, che si alzerebbe al 72% dal 65% attuale, a fronte di una rete ciclabile di 164 km (+ 36 km rispetto ad oggi), che consente di raggiungere la dotazione di 1,50 m/abitante;
- il 40% di spostamenti casa-scuola eseguiti a piedi o in bicicletta e il 15% di spostamenti casa-lavoro eseguiti in bicicletta;
- il 18% della popolazione residente (circa la metà di quella oggi servita dal TPL) che usufruirà di un servizio con frequenza di 15 min sull'asse pedemontano Sassuolo - Fiorano - Maranello;
- la riduzione del 60% delle autovetture e del 20% dei mezzi pesanti di categoria inferiore o uguale alla Euro 3 portata dal

rinnovo del parco veicolare, stimata sulla base dell'andamento storico negli ultimi anni e delle proiezioni future;

- la riduzione del 26% dei chilometri di strade con rapporto flusso/capacità superiore all'80%, individuata come soglia critica per l'ingenerarsi di fenomeni di congestione, stimata con le simulazioni modellistiche per l'ora di punta del mattino;

- la riduzione del 30% degli incidenti e del 32% del costo sociale ad essi imputabile;

- la riduzione del 12% del traffico veicolare, in termini di percorrenze chilometriche (ve x km), all'interno dei centri abitati, stimata grazie all'uso del modello di simulazione;

- la riduzione del 14% della CO2/abitante/anno e del 43% delle PM10/abitante/anno, obiettivi ai quali contribuiscono sia il rinnovo del parco veicolare sia le politiche per la variazione del modal split attivate dal PUMS e che tengono comunque conto degli scenari di riferimento (crescita della domanda di mobilità e del traffico pesante e realizzazione delle infrastrutture programmate);

8.3 leggendo in altro modo i grafici si può attestare che il PUMS porterà a:

- una riduzione dal 75% al 57% del ricorso al mezzo motorizzato privato per gli spostamenti interni, l'equivalente di circa 8.000 spostamenti, che si tradurrà in un aumento di ciclisti (dal 4% al 15%) e di utenti del trasporto pubblico (dal 7% al 13%), ipotizzando quasi inalterato il numero degli spostamenti a piedi; ciò significa che gli spostamenti in auto si riducono del 25%, e quindi 20-25 automobilisti su 100 (considerando la quota dei passeggeri) lasceranno l'auto per utilizzare la bicicletta o il trasporto pubblico.

- una riduzione dall'80% al 67% degli spostamenti con il mezzo motorizzato privato totali, l'equivalente di circa 10-11.000 spostamenti (inclusi gli 8.000 interni di cui sopra), che si tradurrà in un aumento di ciclisti (dal 3% al 10%) portato in realtà quasi esclusivamente dagli spostamenti interni al Distretto di cui sopra, e di utenti del trasporto pubblico (dal 9% al 15%, con un contributo del sistema di trasporto di massa Modena-Sassuolo compreso tra il 2-3% degli spostamenti globali);

8.4 le strategie e le politiche attraverso le quali i comuni (e le comunità) del Comprensorio Ceramico vogliono raggiungere gli obiettivi di sostenibilità che il PUMS delinea devono naturalmente incorporare, tra le dimensioni della sostenibilità da considerare, anche quella della sostenibilità economica e finanziaria, richiesta anche dalla procedura di VAS.

Non a caso il PUMS considera come aspetti fondamentali della fattibilità delle politiche la dimensione delle risorse impegnate, l'orizzonte temporale della realizzazione prevista e il livello di autonomia o invece di necessario coinvolgimento

di altri attori con cui le quattro Amministrazioni di Fiorano, Formigine, Maranello e Sassuolo si misurano nella costruzione del Piano.

Mentre si attrezza per concertare e negoziare con gli altri livelli istituzionali e le altre agenzie le decisioni e gli investimenti "più grandi di lui", il PUMS si propone di fare i conti con oculatezza e realismo sulle opzioni praticabili facendo conto anche sulle forze del sistema locale, entro il quadro delle risorse e delle competenze esistenti e ragionevolmente prevedibili.

Di qui l'esigenza di dedicare attenzione alla spesa storica che è stata dedicata alle politiche per la mobilità, per come sono ricostruibili nello scenario regionale come in quello locale. Attenzione necessaria per interpretare con piena consapevolezza i caratteri, i limiti e le tendenze della spesa e per trarne riferimenti per gli scenari di prospettiva.

La dimensione della sostenibilità macro-economica della strategia delineata è sicuramente in primo piano e rappresenta il vincolo ineludibile con il quale una previsione che non voglia essere velleitaria deve ragionevolmente misurarsi;

8.5 nel contesto di particolare complessità descritto nei capitoli precedenti si muove l'azione del PUMS del Distretto Ceramico, rivolta ad avvicinare gli obiettivi generali di sostenibilità che - attraverso la sua formazione - sono stati fissati a livello europeo e nazionale, e i più stringenti vincoli operativi con cui a livello regionale le istanze di sostenibilità si sono drammaticamente concretizzate nelle indicazioni del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) per un orizzonte temporale così ravvicinato come quello del 2020.

Il Piano può cimentarsi con un orizzonte tanto impegnativo e gravoso solo enfatizzando nella misura maggiore possibile il proprio orientamento strategico.

Nell'assumere questo rilevante impegno per il prossimo futuro, il PUMS non può che rappresentare il punto di partenza di un processo che inevitabilmente non potrà trarre i target del PAIR entro il 2020 ma che stabilisce un deciso cambio di passo nelle politiche locali per la mobilità sostenibile e si pone obiettivi in grado di migliorare progressivamente la qualità dell'aria e l'ambiente nella direzione tracciata dal PAIR.

A questo proposito è doveroso assumere tra gli elementi di valutazione del rapporto tra il PUMS e il PAIR alcune considerazioni qui di seguito esposte:

- l'area del PUMS si caratterizza per dinamiche socioeconomiche, flussi di traffico, capacità attrattiva e vitalità tipiche di una città (la "città-distretto" appunto). Ciononostante, né la governance territoriale né quantità e qualità dei servizi di trasporto pubblico sono minimamente paragonabili a quelli di una città ordinaria,

come quelle alle quali le misure del PAIR sembrano esplicitamente rivolgersi;

- il Distretto Ceramico rappresenta una realtà produttiva di livello internazionale. Produzione e logistica delle merci costituiscono attività che difficilmente gli Enti Locali possono orientare nelle loro dinamiche, che sono invece governate dalla necessità di innovazione e competitività sul mercato globale. Se da un lato il PUMS sollecita la ricerca continua e condivisa con le imprese di soluzioni per ridurre l'impatto di un settore produttivo così rilevante anche nel campo dei trasporti, ad oggi non risulterebbe credibile assumere obiettivi troppo ambiziosi;
- si tenga presente infatti che, oltre ai flussi scambiati dal distretto con l'esterno (in ingresso e in uscita), una quota molto rilevante del traffico pesante riguarda spostamenti di merci e materiali internamente al distretto o tra le aziende e gli scali intermodali (Dinazzano in primis). Il calcolo degli indicatori di traffico richiesti dal PAIR risente quindi dell'assunzione di questo scenario, al quale corrisponde un aumento del traffico pesante dell'ordine del 10% nel lungo termine;

8.6 per quanto riguarda il raffronto tra gli obiettivi del PUMS e del PAIR, nel contesto di particolare complessità descritto nei capitoli precedenti si muove l'azione del PUMS del Distretto Ceramico, rivolta ad avvicinare gli obiettivi generali di sostenibilità che -attraverso la sua formazione - sono stati fissati a livello europeo e nazionale, e i più stringenti vincoli operativi con cui a livello regionale le istanze di sostenibilità si sono drammaticamente concretizzate nelle indicazioni del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) per un orizzonte temporale così ravvicinato come quello del 2020;

8.7 il PUMS identifica 10 strategie che rappresentano il punto di convergenza tra un insieme assai più articolato di 31 obiettivi (di cui monitorare il successo, attraverso un opportuno apparato di indicatori di risultato) ed un ancora più esteso campo di 86 azioni (anch'esse da seguire nella loro implementazione con una sistematica azione di monitoraggio).

Dieci strategie che, con qualche semplificazione, possono essere ricondotte a cinque fondamentali campi tematici:

a) quello della diversione della mobilità - in particolare di quella sistematica - verso un trasporto pubblico locale reso più performante e attrattivo, con una specifica sottolineatura per ciò che riguarda il vettore ferroviario (Strategia A) che può rappresentare un canale di integrazione con la mobilità urbana dell'area modenese e un miglioramento delle condizioni di integrazione interne (Strategia B);

b) quello della innovazione e del ri-orientamento della mobilità automobilistica tradizionale, promovendo un uso più intenso di un parco veicolare da rinnovare nelle prestazioni

(Strategia D), una migliore fluidità di una rete infrastrutturale da decongestionare negli usi (Strategia F) l'introduzione di limitazioni alla circolazione volte ad aumentare la qualità ambientale e sociale dello spazio urbano (Strategia J);

c) quello del massiccio potenziamento della mobilità ciclabile (e pedonale) che può forse rappresentare, sin dal breve periodo, la innovazione più radicale ed efficace anche per la sua possibile incisività sui comportamenti (e sugli orientamenti) della popolazione sia nella accessibilità ai servizi di uso quotidiano (Strategia G), che per servire le relazioni casa-lavoro entro un territorio dall'insediamento produttivo distribuito ma non disperso (Strategia H);

d) quello del miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione, cruciale di per sé ed essenziale per consentire il successo di un nuovo orientamento della mobilità verso mezzi e modi più esposti ai rischi di comportamenti aggressivi della mobilità motoristica (Strategia I);

e) quello della riorganizzazione del sistema insediativo che, puntando ad una densificazione sostenibile degli spazi già urbanizzati contrasti i processi diffusivi da servire con la mobilità automobilistica individuale, favorendo la concentrazione delle origini e delle destinazioni a favore di un maggior uso del TPL e riduca comunque le distanze degli spostamenti a favore della mobilità dolce (Strategia C).

Ogni strategia è descritta in termini di soggetto attuatore, di tempi (BT, MT, LT) e di risorse necessarie;

8.8 nella costruzione di un piano strategico a cui è affidato un arco temporale d'azione di (almeno) 10 anni come il PUMS risulta fondamentale definire gli **scenari di riferimento** per poter valutare quali effetti produrrebbero le misure già programmate a vario livello e gli andamenti tendenziali degli indicatori socio-economici.

Gli scenari di riferimento sono associati su tre orizzonti temporali:

- il breve termine (3 anni)
- il medio termine (6 anni)
- il lungo termine (10 anni).

L'assegnazione degli interventi e delle misure ai diversi orizzonti temporali risente evidentemente di un certo margine di incertezza, che aumenta mano a mano che ci si allontana nel futuro dallo stato attuale;

8.9 per ognuno degli scenari di riferimento si sono ricostruiti i seguenti elementi di input:

- le proiezioni demografiche, sulla base di statistiche elaborate a livello regionale (v. Paragrafo 5.2);
- le stime del traffico indotto dalle operazioni urbanistiche inseriti nella pianificazione urbanistica comunale, analizzate

con gli Uffici Tecnici preposti nella loro prospettiva di realizzazione v. Paragrafo 5.3);

- le tendenze di variazione del traffico pesante indotto dal comparto ceramico, per cui si sono assunte le previsioni di Confindustria Ceramiche, come meglio descritto nella scheda della strategia E sulla logistica;

- le infrastrutture di progetto e gli interventi sulla viabilità esistente, di cui riferisce in particolare la scheda della strategia F sull'assetto viario; data la natura strategica del PUMS e il suo ambito territoriale di riferimento, sono stati considerati gli interventi ritenuti significativi per la viabilità principale e trascurati altri interventi minori sulla viabilità locale;

- le previsioni inerenti il ricambio del parco veicolare privato, utili a definire il relativo contributo alla riduzione delle emissioni inquinanti (v. Paragrafo 5.4 e scheda strategia D);

8.10 per ogni orizzonte temporale di riferimento sono stati poi costruiti gli scenari di piano, che sommano agli eventi degli scenari di riferimento gli effetti delle azioni previste dal PUMS, selezionate sulla base della loro capacità di incidere sugli obiettivi specifici previamente individuati.

In particolare, da un punto di vista numerico, gli obiettivi di modifica del modal split del PUMS sono stati utilizzati per stimare la riduzione della matrice origine/destinazione degli spostamenti da utilizzare nel modello di macrosimulazione del traffico privato, costruito per l'ora di punta del mattino;

8.11 gli indicatori per gli scenari di progetto di piano sono stati calcolati sulla base di valutazioni tecniche qualitative e, nel caso degli indicatori trasportistici e ambientali, sulla base delle risultanze delle assegnazioni modellistiche riferite all'ora di punta del mattino e poi, quando necessario, ricondotte parametricamente all'arco temporale di un anno.

Il sistema di azioni, così come suddivise nei tre orizzonti temporali, garantisce la miglior *performance* di Piano in tema di efficienza ed efficacia; facendo riferimento alla sostenibilità economica e finanziaria, si può infatti affermare (anticipando la trattazione di dettaglio che seguirà) che:

- un euro speso nel breve termine **garantisce risorse ad obiettivi urgenti** ottenendo un'altissima diversione modale verso l'uso della bicicletta (strategie H-G) favorendo l'attuazione di gran parte delle strategie per la sicurezza stradale (I) e l'accessibilità ai maggiori poli di servizi. Contestualmente garantisce il rilancio del sistema di trasporto pubblico sulla dorsale ferroviaria Reggio-Sassuolo -Modena (A) promuovendo ulteriormente ragioni per una densificazione più sostenibile (C)

- un euro speso nel medio termine garantisce il processo di miglioramento e consolidamento dell'assetto viario territoriale (F), il potenziamento del trasporto pubblico con particolare riguardo all'asse pedemontano con misure dirette e indirette (B), la riduzione e rinnovo del parco veicolare (D) continuando a promuovere l'uso di forme di mobilità più sostenibile

- un euro speso nel lungo termine garantisce il consolidamento delle azioni atte a migliorare l'accessibilità ai servizi e ai poli culturali per la mobilità lenta e la sicurezza stradale e riguarda gli obiettivi ritenuti meno urgenti.

Le percentuali riportate in tabella danno conto di quante azioni della strategia vengono previste in un determinato periodo di riferimento;

8.12 per quanto riguarda la **Sostenibilità economica e finanziaria e amministrativa**, il PUMS considera come **aspetti fondamentali della fattibilità delle politiche la dimensione delle risorse impegnate, l'orizzonte temporale della realizzazione** prevista e il **livello di autonomia** o invece di necessario coinvolgimento di altri attori con cui le quattro Amministrazioni di Fiorano, Formigine, Maranello e Sassuolo si misurano nella costruzione del Piano.

Mentre il PUMS si attrezza per concertare e negoziare con gli altri livelli istituzionali e le altre agenzie le decisioni e gli investimenti "più grandi di lui", il PUMS si propone di fare i conti con oculatezza e realismo sulle opzioni praticabili facendo conto anche sulle forze del sistema locale, entro il quadro delle risorse e delle competenze esistenti e ragionevolmente prevedibili.

Di qui l'esigenza di dedicare attenzione alla spesa storica che è stata dedicata alle politiche per la mobilità, per come sono ricostruibili nello scenario regionale come in quello locale. Attenzione necessaria per interpretare con piena consapevolezza i caratteri, i limiti e le tendenze della spesa e per trarne riferimenti per gli scenari di prospettiva.

La **dimensione della sostenibilità macro-economica** della strategia delineata è sicuramente in primo piano e rappresenta il **vincolo ineludibile** con il quale una previsione che non voglia essere velleitaria deve ragionevolmente misurarsi.

Una seconda operazione richiesta da una verifica della sostenibilità del Piano, questa volta sotto il profilo della sua dimensione più squisitamente finanziaria, riguarda il **rapporto tra lo scenario di investimenti prospettati e il quadro della finanza locale che si presenta nei quattro comuni.**

È questo un riferimento sicuramente meno stringente del primo, perché risente, tanto più in un orizzonte prospettico di così lungo periodo, delle possibili evoluzioni del contesto istituzionale. Evoluzioni che possono incidere assai pesantemente sulla distribuzione della spesa di investimento tra i bilanci dei diversi livelli di governo (come peraltro

hanno già fatto recentemente, in termini assai critici di restrizione dei trasferimenti erariali).

Il prospetto dei costi stimati del PUMS ha quindi sostanzialmente **l'obiettivo di indicare in quali campi d'azione e su quali strategie vadano orientate le risorse** per lo sviluppo della mobilità sostenibile nel territorio, per una programmazione di ampio respiro che potrà così più facilmente predisporre ad intercettare i finanziamenti regionali, nazionali ed europei che su questo fronte sono cresciuti negli ultimi anni e conosceranno verosimilmente un consolidamento ed un'ulteriore crescita negli anni a venire. Si pensi, a titolo esemplificativo, ai finanziamenti erogati nel campo delle infrastrutture e della mobilità ciclabile, della sicurezza stradale, della riqualificazione degli spazi e della rigenerazione urbana;

8.13 il PUMS è per sua stessa natura uno strumento che introduce un cambiamento di approccio rispetto ad un tradizionale Piano della Mobilità; la gestione della domanda di mobilità di persone e merci richiede un approccio integrato in grado di tener conto degli impatti sull'ambiente, dei costi sociali, della qualità urbana e della mancata efficienza nell'uso di risorse. È a partire da queste considerazioni che si è proposto in fase di *Scoping* una precisa metodologia valutativa;

8.14 circa i target del PAIR, la **valutazione delle emissioni** in atmosfera dei principali inquinanti è stata eseguita **tramite il modello di macrosimulazione** del traffico privato realizzato per il PUMS del Distretto. Nella tabella di riferimento del calcolo emissivo sono stati messi a confronto:

1. SA- stato attuale: quale caratterizzazione dell'ambito distrettuale

2. RIF: variazioni di domanda del breve termine legata a operazioni urbanistiche e sviluppo demografico ed economico + infrastrutture programmate. La Caratterizzazione dello sviluppo tendenziale dell'ambito distrettuale ivi inclusa la crescita dei mezzi pesanti

3. 02: RIF + variazioni di domanda dovute ad aumento dei modi sostenibili promossi dal PUMS + interventi di progetto sulla rete stradale. La Caratterizzazione dello sviluppo dell'ambito distrettuale con attuazione delle azioni del PUMS.

4. parco: rinnovo del parco veicolare privato leggero e pesante, senza attuazione delle politiche del PUMS. La caratterizzazione delle mutate condizioni attuali per il solo cambio del parco veicolare.

5. TOT: 02+ parco. La Caratterizzazione dello sviluppo dell'ambito distrettuale con attuazione delle azioni del PUMS e cambio del parco veicolare: la stima totale degli effetti. Le simulazioni condotte mostrano come in tutti gli archi temporali considerati sia presente una significativa **riduzione degli inquinanti emessi** e che il contributo maggiore alla riduzione

delle polveri sottili e agli ossidi di azoto provenga dal rinnovo del parco veicolare; contrariamente il contributo maggiore alla riduzione di gas climalteranti è imputabile alle politiche del PUMS.

Ogni strategia del PUMS è stata valutata in termini di incidenza sui risultati ottenuti;

8.15 il PUMS e la biodiversità urbana e territoriale. Il PUMS punta su strategie che armonizzano con la componente eco sistemica, promuovendo una spinta fortissima verso la diversione modale nei confronti della componente dolce della mobilità e quindi **di percorsi "verdi"**.

Le realizzazioni infrastrutturali sono ridotte e molte di esse hanno origine da altri strumenti di pianificazione. La strategia che più può creare effetti negative sul sistema eco paesaggistico è la **F - Miglioramento dell'assetto viario territoriale** atto a fluidificare una rete infrastrutturale da decongestionare negli usi;

8.16 relativamente al PUMS e la salute umana, è opportuno sintetizzare i risultati che più di altri raggiungono i target generali di migliorare le condizioni di vita in termini di qualità e salute.

Il PUMS:

- **riduce i consumi e l'impatto del traffico motorizzato sui gas climalteranti;** ci si attende una riduzione del 12% della produzione di CO2 nel lungo termine, portata in gran parte dalle politiche del PUMS sul modal shift (-7.5%) ma anche dal rinnovo del parco veicolare (-4.5%);
- **riduce l'impatto del traffico motorizzato sulla salute umana, abbassando le emissioni di polveri sottili (PM10 -41% e PM2.5 - 53%) e di ossidi di azoto (NOx - 38%),** con, in questo caso, un contributo molto più alto portato dal ricambio del parco veicolare rispetto alle politiche di *modal split*;
- **riduce l'inquinamento acustico** in particolare nelle zone più sensibili; grazie alle simulazioni modellistiche si è stimato che le politiche del PUMS potranno portare a ridurre del 6% circa i km di strade con pressione sonora a 5 m dalla strada superiori a 55 db e 65 db;
- favorisce gli spostamenti ciclopedonali raddoppiando lo split modale iniziale (bici+piedi attuali= 11%; bici+piedi PUMS= 28%);

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 Distretto Ceramico** che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;

9.2. si ritiene utile, in seguito alle osservazioni pervenute e alle valutazioni effettuate fornire le seguenti raccomandazioni:

1. 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. agli indicatori di monitoraggio ambientali individuati nel PUMS del Distretto Ceramico vanno 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 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. 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 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;

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 delibera della Giunta regionale:

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. 2189 del 21 dicembre 2015 avente ad oggetto "Linee di indirizzo per la riorganizzazione della macchina amministrativa regionale";
- 11.4** n. 270 del 29 febbraio 2016 recante "Attuazione prima fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";
- 11.5** n. 622 del 28 aprile 2016 recante "Attuazione seconda fase della riorganizzazione avviata con Delibera 2189/2015";
- 11.6** n. 1107 dell'11 luglio 2016 recante "Integrazione delle declaratorie delle strutture organizzative della Giunta regionale a seguito dell'implementazione della seconda fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";

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

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

ATTESTATA la regolarità amministrativa

Tutto ciò premesso, dato atto, considerato e valutato;

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

a voti unanimi e palesi

D E L I B E R A

- a) di dare atto che la valutazione ambientale del Piano in oggetto, di cui al D.Lgs n. 152/2006, è svolta ai sensi dell'art. 2, comma 2 della L.R. n. 9/2008, nonché ai sensi dell'art.15, comma 1, della L.R. 13/2015 "Riforma del sistema di governo regionale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, Comuni e loro Unioni";
- b) di esprimere il PARERE MOTIVATO di VAS, di cui all'art. 15 del D.Lgs n. 152/2006, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Distretto Ceramico, adottato con deliberazione n. 165, del 13 dicembre 2018 dalla Giunta del Comune di Formigine, con deliberazione n. 201, del 13 dicembre 2018 dalla Giunta del Comune di Maranello, con deliberazione n. 263 del 13 dicembre 2018 dalla Giunta del Comune di Sassuolo, con deliberazione n. 158 del 13 dicembre 2018 dalla Giunta del Comune di Fiorano Modenese, 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 Distretto Ceramico 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) 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 del Piano, che si pone obiettivi ambiziosi;

c) di trasmettere, ai sensi dell'art. 16, del D. Lgs 152/06 come modificato dal D. Lgs 4/08, copia della presente deliberazione ai Comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo; 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 Distretto ceramico 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 determinazione nel Bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna;

f) di rendere pubblico attraverso la pubblicazione sul proprio sito Web, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs 152/06 come modificato dal D. Lgs 4/08 la presente determinazione.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Valerio Marroni, Responsabile del SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2019/427

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/2019/427

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 393 del 18/03/2019

Seduta Num. 11

OMISSIS

L'assessore Segretario

Bianchi Patrizio

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi