



Allegato A - Controdeduzioni delle osservazioni al PUMS

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Comune di Santarcangelo di Romagna

Luglio 2022

PREMESSA

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica ai sensi del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e della L.R. 44/2021 e s.m.i. è stato adottato con Delibera della Giunta Comunale n. 02 del 13/01/2022, pubblicato a partire dal 02/02/2022 e fino alla data del 19/03/2022 oltre che all'Albo Pretorio e sul sito web del Comune di Santarcangelo di Romagna, anche sul sito della Regione Emilia-Romagna e sul BUR.

Sono pervenute **n. 12 osservazione** dal pubblico riportati negli elenchi che seguono. Si fa presente che l'ultima osservazione riporta una data di protocollo successiva in quanto, sebbene pervenuta nei tempi previsti, è stata protocollata successivamente perché non era stata inviata in prima istanza all'ufficio competente.

L'Amministrazione ha esaminato tutte le osservazioni in base ai seguenti criteri, che si sono condivisi e posti alla base della valutazione delle osservazioni:

- le osservazioni devono presentare diretta attinenza ai temi e alle aree oggetto del piano;
- le valutazioni sono state operate in coerenza con i presupposti e gli obiettivi del piano;
- la scelta rispetto all'accoglimento delle proposte puntuali è stata operata ogni qualvolta le osservazioni erano volte a migliorare o facilitare l'attuazione del piano in funzione degli obiettivi assunti.

Le osservazioni contengono spesso più di una richiesta, ciascuna delle quali è stata osservata e controdedotta singolarmente.

Le singole schede delle proposte di Controdeduzione che seguono riportano invece:

- numero dell'osservazione, nome dell'osservante, il numero di protocollo;
- sintesi dell'osservazione presentata, proposta sintetica di controdeduzione, motivazioni circa la proposta di controdeduzione; ciascun punto è articolato per specifica richiesta;
- ricadute della proposta di controdeduzione sulle tavole o sul documento del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile adottato.

Le proposte di accoglimento sono, quindi, tutte legate a miglioramenti o perfezionamenti normativi o modalità di attuazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile. L'accoglimento totale o parziale in nessun caso si traduce in modificazioni al Piano Urbano di Mobilità Sostenibile sostanziali rispetto agli oggetti generali contenuti nel Piano stesso.

Sono stati oggetto di rielaborazione e valutazione alla luce delle osservazioni presentate e/o al fine di chiarire i contenuti di tutti gli elaborati del Piano elencati di seguito:

1. Relazione di Piano
2. Processo di partecipazione
3. Rapporto Ambientale

4. Sintesi non tecnica del RA

5. Tavole del Quadro Conoscitivo e di Piano:

Tavola 1_QC_ POLI DI ATTRAZIONE e AREE DI TRASFORMAZIONE

Tavola 2_QC_ RETE CICLABILE ATTUALE e PREVISTA DAGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI

Tavola 3_QC_ TRASPORTO PUBBLICO ATTUALE

Tavola 4_QC_ TRASPORTO PRIVATO: SOSTA E INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PREVISTI DAGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI

Tavola 5_QC_ TRASPORTO PRIVATO: ZONE A TRAFFICO LIMITATO ATTUALI

Tavola 6_SP_ RETE CICLABILE DI PIANO

Tavola 7_SP_ BICIPOLITANA

Tavola 8_SP_ TRASPORTO CONDIVISO DI PIANO

Tavola 9_SP_ TRASPORTO PRIVATO DI PIANO

Tavola 10_SP_ TRASPORTO PRIVATO DI PIANO NEL CAPOLUOGO

Si allegano a seguire:

- l'elenco delle osservazioni e dei contributi pervenuti con sintesi delle proposte di controdeduzione
- le schede delle osservazioni e delle proposte di controdeduzione con le relative motivazioni

Infine, si riporta il **contributo del responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale** della Regione Emilia-Romagna che ha espresso parere motivato con determinazione **n.744 del 16/05/2022**, a cui si rimanda integralmente, in merito alla sostenibilità ambientale VAS del Piano riportando un totale di **n. 3 condizioni e 4 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.

ELENCO OSSERVAZIONI PERVENUTE

N	Protocollo	Data	Accoglimento / Non accoglimento
1	3101	02/02/2022	1.1 Presa d'atto
2	5949	24/02/2022	2.1 Parziale accoglimento dell'osservazione 2.2 Non accoglimento dell'osservazione: interesse dell'istante già tutelato dal Piano 2.3 Non accoglimento dell'osservazione: interesse dell'istante già tutelato dal Piano 2.4 Parziale accoglimento dell'osservazione 2.5 Non accoglimento dell'osservazione: interesse dell'istante già tutelato dal Piano 2.6 Non accoglimento dell'osservazione: interesse dell'istante già tutelato dal Piano
3	6123	26/02/2022	3.1 Presa d'atto.
4	6721	03/03/2022	4.1 Presa d'atto 4.2 Presa d'atto 4.3 Presa d'atto 4.4 Presa d'atto
5	8539	16/03/2022	5.1 Accoglimento dell'osservazione
6	8640	17/03/2022	6.1 Accoglimento dell'osservazione
7	8693	17/03/2022	7.1 Presa d'atto
8	8755	18/03/2022	8.1 Presa d'atto
9	8903	19/03/2022	9.1 Accoglimento dell'osservazione
10	9017	21/03/2022	10.1 Parziale accoglimento dell'osservazione

N	Protocollo	Data	Accoglimento / Non accoglimento
			10.2 Non accoglimento dell'osservazione
11	9873	29/03/2022	11.1 Parziale accoglimento dell'osservazione 11.2 Non accoglimento dell'osservazione
12	11429	12/04/2022	12.1 Accoglimento dell'osservazione 12.2 Presa d'atto 12.3 Parziale accoglimento dell'osservazione 12.4 Non accoglimento dell'osservazione. 12.5 Non accoglimento dell'osservazione 12.6 Non accoglimento dell'osservazione

ELENCO CONTRIBUTI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA IN QUALITA' DI AUTORITA' COMPETENTE

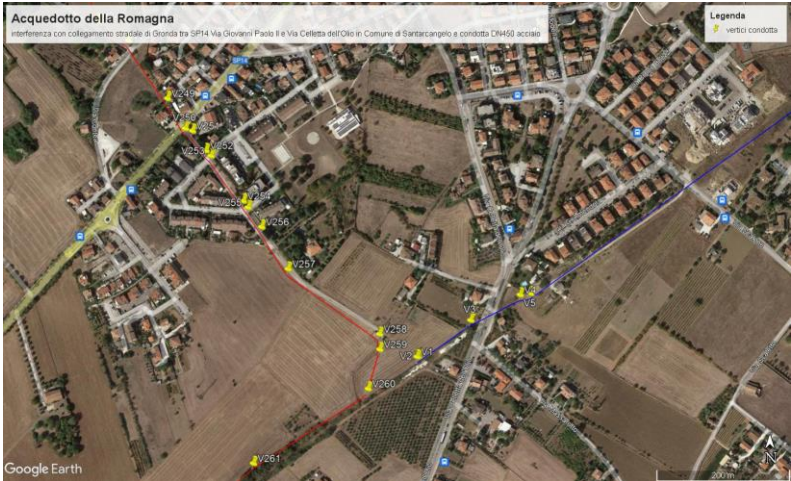
Autorità Competente VIPSA	Delibera	Data	Recepimento/Presa d'atto
Condizioni	744	16/05/2022	Condizione 1: Recepimento Condizione 2: Recepimento Condizione 3: Recepimento
Raccomandazioni			Raccomandazioni 4: Recepimento Raccomandazioni 5: Presa d'atto Raccomandazioni 6: Presa d'atto Raccomandazioni 7: Presa d'atto

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	3101	02/02/2022	1
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 1.1 Si segnala l'opportuno coinvolgimento di HERA S.p.a. e Romagna Acque Società delle Fonti S.p.a., HERA S.p.A. in qualità di Gestore del SII e Romagna Acque Società delle Fonti S.p.A., in qualità di Fornitore di Acqua all'ingrosso.		
Controdeduzione	Si propone: Osservazione 1.1: Presa d'atto. <i>N.B. In data 24/02/2022 è stata inviata la comunicazione di adozione del Piano ai soggetti indicati</i>		
Motivazione	Osservazione 1.1 Il piano non entra nel dettaglio della definizione delle opere che potrebbero interessare le infrastrutture del Servizio Idrico Integrato ma si prende nota degli enti indicati i quali saranno coinvolti nelle fasi di attuazione laddove necessario. Ad ogni modo si è ritenuto opportuno inviare la comunicazione di adozione del Piano ai soggetti indicati per ricevere eventuali osservazioni.		
Documento di ricaduta	Osservazione 1.1: Nessuno		
Azioni puntuali	Osservazione 1.1: Nessuna azione		

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	5949	24/02/2022	2
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.	Osservazione 2.1 Uno dei temi inserito nel PUMS riguarda la chiusura del tratto della “via di Piazza Ganganelli” e quindi l’allargamento della piazza stessa fino ai portici comunali. Riteniamo che il nostro centro non abbia le condizioni per sostenere il traffico a seguito di questa chiusura, in quanto non vi sono soluzioni che individuino percorsi alternativi e precludendo al traffico parte dell'arteria monte-mare, di valenza sovra comunale, di fatto si va a tagliare in due la città ed inoltre non permette ai mezzi pubblici di arrivare al capolinea e/o di proseguire per la vallata. Il disagio derivato dalla chiusura di questo piccolo tratto lo abbiamo testato, in questi ultimi due anni, nelle mattine del venerdì con la via occupata dal mercato a seguito del distanziamento covid attuato. Osservazione 2.2 Da tempo Confesercenti invita l'amministrazione a considerare definitivamente l'area Campana quale parcheggio pubblico gratuito, dotandola quindi di un sottofondo stradale accettabile e predisponendo la segnalazione con indicazioni chiare ed efficaci. Questa capiente area, a soli 300 metri del centro, se ben indicata, potrebbe essere una valida risposta alle esigenze degli automobilisti che provengono da Rimini, dal mare e dall’autostrada che, non conoscendo il paese, si trovano a percorrere più volte piazza Marconi e via De Bosis alla ricerca disperata di un posto auto libero, causando caos ed inquinamento. Osservazione 2.3 Ancora non ci sono pervenute valutazioni da parte dell'azienda di trasporto pubblico riguardo una proposta, inoltrata ai tavoli del Pums, di istituire un servizio navetta, non dedicato, ma utilizzando i mezzi pubblici che giornalmente collegano la piazza all'area Campana con circa 70 corse per ogni senso. Osservazione 2.4 Santarcangelo ha effettivamente la necessità di allargare la Ztl rendendo pedonale anche piazza Marini? Sicuramente questa domanda potremo porcela non prima di aver realizzato un parcheggio alternativo. Potrebbe essere il parcheggio Francolini. E’ in una posizione strategica, vicino al centro ed alla statale, già pieno alle prime ore del mattino, raccoglie le auto di quanti lavorano in centro, quindi ci sono i presupposti per pensare ad un raddoppio degli stalli degli attuali 244, creando un piano sotterraneo o sopra-suolo. Un livello dovrebbe rimanere gratuito, mentre l’altro potrebbe anche essere a pagamento e magari attrezzato con box.		

	Osservazione 2.5 Alla nostra città serve migliorare la raggiungibilità, anche usando le vie ciclabili di collegamento, una segnaletica efficace ed ulteriori posti auto, non solo a servizio degli eventi, che come tali hanno una breve durata, ma per tutti i giorni ed in specialmodo durante le serate di mesi estivi e durante i weekend. Osservazione 2.6 Gli operatori aderenti alla nostra associazione sollecitano quindi l'attuale amministrazione comunale ad avviare una progettazione per il parcheggio Francolini per poi procedere alla successiva ricerca dei fondi messi a disposizione dal PNRR, un'occasione imperdibile per la ripresa e per resistere al mantenimento della posizione economico-commerciale attuale che ha la nostra città, non solo in termini di vivacità ma soprattutto di opportunità lavorative.
<i>Controdeduzione</i>	Si propone: Osservazione 2.1: Parziale accoglimento dell'osservazione Osservazione 2.2: Non accoglimento dell'osservazione: interesse dell'istante già tutelato dal Piano Osservazione 2.3: Non accoglimento dell'osservazione: interesse dell'istante già tutelato dal Piano Osservazione 2.4: Parziale accoglimento dell'osservazione Osservazione 2.5: Non accoglimento dell'osservazione: interesse dell'istante già tutelato dal Piano Osservazione 2.6: Non accoglimento dell'osservazione: interesse dell'istante già tutelato dal Piano
<i>Motivazione</i>	Osservazione 2.1 Il tratto di strada in questione è identificato come asse destinato all'istituzione di ZTL e in fase di attuazione verrà specificato che i mezzi pubblici e le vetture in condivisione avranno la possibilità di transitare lungo l'asse. Per quanto riguarda la pedonalizzazione ad orario dello stesso, e quindi l'interdizione al transito di qualsiasi veicolo eccetto quelli di emergenza, il Comune si riserva di poterla attuare in quanto l'esperienza degli ultimi anni ha consentito di verificarne la fattibilità. Osservazione 2.2 Il Piano prevede di migliorare l'indirizzamento al parcheggio Campana e sono già previsti e in via di realizzazione interventi di manutenzione straordinaria della pavimentazione e dell'illuminazione; inoltre, verrà potenziata a breve la segnaletica di indicazione dei parcheggi di Santarcangelo di Romagna. Osservazione 2.3 In occasione dei futuri tavoli di dialogo per il miglioramento del TPL previsto dal piano l'amministrazione solleciterà

	all'azienda una valutazione della richiesta presentata dall'Istante. Osservazione 2.4 Istanza già tutelata dal piano, tuttavia, a scanso di equivoci, si ritiene di specificare che anche l'istituzione della ZTL di piazza Marini con la conseguente eliminazione di stalli per la sosta sarà, come anche l'istituzione del divieto di sosta nel centro storico, soggetta all'ampliamento dell'offerta di sosta in parcheggi limitrofi, fatte salve eventuali sperimentazioni temporanee. Osservazione 2.5 Istanza già tutelata dal piano. Osservazione 2.6 Istanza già tutelata dal piano.
<i>Documento di ricaduta</i>	Osservazione 2.1: Relazione di Piano (pg 130) Osservazione 2.2: Nessuno Osservazione 2.3: Nessuno Osservazione 2.4: Relazione di Piano (pg 131) Osservazione 2.5: Nessuno Osservazione 2.6: Nessuno
<i>Azioni puntuali</i>	Osservazione 2.1: Si ritiene di completare come segue il paragrafo: "L'ampliamento della ZTL nel breve periodo può riguardare i tratti di strada di pregio davanti al municipio e adiacenti a Piazza Marini senza intaccare le linee di trasporto pubblico e future vetture in condivisione che saranno esenti dalle limitazioni." Osservazione 2.2: Nessuna azione Osservazione 2.3: Nessuna azione Osservazione 2.4: Si specifica che anche "L'istituzione della ZTL di piazza Marini con la conseguente eliminazione di stalli per la sosta sarà come anche l'istituzione del divieto di sosta nel centro storico soggetta all'ampliamento dell'offerta di sosta in parcheggi limitrofi." Osservazione 2.5: Nessuna azione Osservazione 2.6: Nessuna azione

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	6123	26/02/2022	3
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.	Segnalazione interferenze tra la nuova strada "Bretella di Gronda" e l'acquedotto della Romagna. 		
Controdeduzione	Si propone: Osservazione 3.1: Presa d'atto		
Motivazione	Osservazione 3.1 La Bretella di Gronda, essendo contenuta negli strumenti urbanistici, è un'azione dello scenario programmatico. Nel caso in cui venisse confermato quanto stabilito da detti strumenti urbanistici vigenti, verrebbe indetta una CdS nelle fasi attuative e l'istante convocato e opportunamente consultato sui singoli interventi che producano interferenza con l'acquedotto della Romagna.		
Documento di ricaduta	Osservazione 3.1: Nessuna		
Azioni puntuali	Osservazione 3.1: Nessuna azione		

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	6721	03/03/2022	4
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Si osserva quanto segue: Osservazione 4.1 Verificare gli effetti del PUMS sulla base degli indicatori prescelti per la valutazione degli elementi ambientali e, quindi, per il monitoraggio del Piano medesimo, prestando particolare attenzione alle eventuali criticità emergenti dall'attuazione degli interventi; Osservazione 4.2 Verificare dagli esiti del monitoraggio le frequenze temporali secondo l'ottimale valutazione periodica del grado di raggiungimento degli obiettivi previsti dal Piano; Osservazione 4.3 Valutare nella fase di monitoraggio l'eventuale necessità di approfondimenti relativi alla mobilità veicolare ed alle emissioni (inquinamento aria, rumorosità), in considerazione dei seguenti elementi: • grado di congestione delle arterie stradali, soprattutto di nuova previsione o potenziamento, in prossimità di aree/ricettori potenzialmente esposti e di aree parcheggio; • la rilevazione e valutazione delle macro – criticità; • la rilevazione di criticità puntuali o localizzate, micro - criticità (ad esempio in prossimità dei poli attrattivi, quali stazione ferroviaria, ospedale, scuole); Osservazione 4.4 Pianificare e mettere in atto interventi di risoluzione/riduzione delle eventuali criticità rilevate.		
Controdeduzione	Si propone: Osservazione 4.1: Presa d'atto. Osservazione 4.2: Presa d'atto. Osservazione 4.3: Presa d'atto. Osservazione 4.4: Presa d'atto.		

<i>Motivazione</i>	Osservazione 4.1 Il contributo dell'istante verrà preso in considerazione in occasione del primo Rapporto Biennale di Monitoraggio. Osservazione 4.2 Il contributo dell'istante verrà preso in considerazione in occasione del primo Rapporto Biennale di Monitoraggio. Osservazione 4.3 Il contributo dell'istante verrà preso in considerazione in occasione del primo Rapporto Biennale di Monitoraggio. Osservazione 4.4: Il contributo dell'istante verrà preso in considerazione in occasione del primo Rapporto Biennale di Monitoraggio.
<i>Documento di ricaduta</i>	Osservazione 4.1: Nessuno Osservazione 4.2: Nessuno Osservazione 4.3: Nessuno Osservazione 4.4: Nessuno
<i>Azioni puntuali</i>	Osservazione 4.1: Nessuna azione Osservazione 4.2: Nessuna azione Osservazione 4.3: Nessuna azione Osservazione 4.4: Nessuna azione

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	8539	16/03/2022	5
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Mozione per la messa in sicurezza di Via Scalone, seduta 26/02/2021: la Via Scalone è priva di illuminazione, è percorsa da molti ciclisti e pedoni, ma anche notevole traffico. Chiede: Osservazione 5.1 • l'installazione dell'illuminazione pubblica • l'inserimento del progetto di messa in sicurezza nel PUMS.		
Controdeduzione	Si propone: Osservazione 5.1: Accoglimento dell'osservazione		
Motivazione	Osservazione 5.1 Si ritiene opportuno esplicitare a chiusura del paragrafo sugli interventi di <i>traffic calming</i> che gli interventi di messa in sicurezza dei percorsi ciclo-pedonali non compresi nelle aree 30 e/o nella Bicipolitana sono comunque oggetto di attenzione dell'Amministrazione per garantire la sicurezza stradale e favorire comunque la mobilità attiva.		
Documento di ricaduta	Osservazione 5.1: Relazione di Piano – pg. 110		
Azioni puntuali	Osservazione 5.1 Si integra il paragrafo come segue: “Gli interventi di messa in sicurezza dei percorsi ciclabili e pedonali per favorire la mobilità attiva non compresi nelle aree 30 e/o nella Bicipolitana saranno comunque oggetto di realizzazione graduale secondo le risorse disponibili e le priorità stabilite anche in base alle richieste emerse dai cittadini in fase di consultazione, come ad esempio via Scalone che l'amministrazione si propone di candidare a bandi per la messa in sicurezza e illuminazione.”		

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	8640	17/03/2022	6
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 6.1 I contenuti dell'osservazione sono identici a quelli dell'osservazione 5.1 cui integralmente si rimanda.		
Controdeduzione	Si propone: Osservazione 6.1: Accoglimento dell'osservazione		
Motivazione	Osservazione 6.1: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 5.1.		
Documento di ricaduta	Osservazione 6.1: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 5.1.		
Azioni puntuali	Osservazione 6.1: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 5.1.		

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	8693	17/03/2022	7
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 7.1 Per l'individuazione di criticità, comprese le eventuali interferenze con le dotazioni del Servizio Idrico Integrato o di prescrizioni progettuali, è necessario tener conto dei contributi del Gestore del Servizio Idrico Integrato Hera S.p.A. e del Fornitore di Acqua all'Ingrosso Romagna Acque Società delle Fonti S.p.A. come già segnalato con comunicazione PG.AT/2022/1113 dell'01/02/2022. A tal proposito si evidenzia che Romagna Acque Società delle Fonti S.p.A. si è espressa con nota prot. 2056 del 25/02/2022. Non sono previste opere a carico del Servizio Idrico Integrato.		
Controdeduzione	Si propone: Osservazione 7.1: Presa d'atto		
Motivazione	Osservazione 7.1: Come esplicitato nell'osservazione 1.1 gli enti indicati saranno coinvolti nelle fasi di attuazione laddove necessario.		
Documento di ricaduta	Osservazione 7.1: Nessuno		
Azioni puntuali	Osservazione 7.1: Nessuna azione		

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	8755	18/03/2022	8
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Nulla osta al piano in oggetto. Per i vari stralci di dettaglio per lo sviluppo della rete della mobilità dovranno essere presentati dei progetti specifici puntuali per l'approvazione di HERA S.p.A., in particolare sui temi relativi alle interferenze coi sottoservizi e per i sistemi di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche.		
Controdeduzione	Si propone: Osservazione 7.1: Presa d'atto		
Motivazione	Osservazione 7.1: L'ente sarà coinvolto nelle fasi di attuazione laddove necessario.		
Documento di ricaduta	Osservazione 7.1: Nessuno		
Azioni puntuali	Osservazione 7.1: Nessuna azione		

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	8903	19/03/2022	9
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 9.1 I contenuti dell'osservazione sono identici a quelli dell'osservazione 5.1 cui integralmente si rimanda.		
Controdeduzione	Si propone: Osservazione 9.1: Accoglimento dell'osservazione		
Motivazione	Osservazione 9.1: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 5.1.		
Documento di ricaduta	Osservazione 9.1: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 5.1.		
Azioni puntuali	Osservazione 9.1: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 5.1.		

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	9017	21/03/2022	10
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 10.1 Si propone pertanto la realizzazione lungo tutto il tracciato della Via Scalone di pista ciclopedonale, ciclabile monodirezionale o realizzazione di marciapiede Osservazione 10.2 l'interdizione della Via al traffico intercomunale e di attraversamento. PROPOSTA DI COMPLETAMENTO DELLA PISTA CICLABILE SU VIA SCALONE 		
Controdeduzione	Si propone: Osservazione 10.1: Parziale accoglimento		

	Osservazione 10.2: Non accoglimento
<i>Motivazione</i>	Osservazione 10.1 La Via Scalone presenta un primo tratto di pista ciclabile (lato Via Togliatti) esistente e un successivo che verrà a breve realizzato come opera legata al comparto del PUA. Inoltre, verrà realizzato un tratto della pista sul sedime dell'ex Ferrovia. Nella Bicipolitana (Tav. 7 PUMS) via Scalone, infatti, non è visto come asse strategico per la mobilità ciclistica, dato che le ciclovie che si intersecheranno in zona saranno l'Ex Ferrovia e la via Trasversale Marecchia (piste in corso di progettazione/realizzazione), per cui i residenti potranno raggiungere il centro del capoluogo, le frazioni e i sentieri sul Fiume utilizzando tali percorsi. Si conferma tuttavia la messa in sicurezza del percorso pedonale come espresso nell'osservazione 5.1. Osservazione 10.2 Non si ritiene strategico interdire via Scalone al traffico intercomunale vista anche la presenza dei poli attrattori quali il Centro Operativo Intercomunale Bassa Valmarecchia e Stazione Ecologica Hera S.p.a. Ad ogni modo tale operazione potrà essere presa in considerazione solo a valle dei risultati rilevati successivamente all'attuazione delle misure previste dal PUMS (progetto di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di un asse stradale volti a scaricare il traffico dal capoluogo, razionalizzazione del trasporto privato, implementazione di servizi di mobilità condivisa, ecc). Si conferma ad ogni modo il divieto di transito ai mezzi pesanti
<i>Documento di ricaduta</i>	Osservazione 10.1: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 5.1. Osservazione 10.2: Nessuno
<i>Azioni puntuali</i>	Osservazione 10.1: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 5.1. Osservazione 10.2: Nessuna azione

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	9873	29/03/2022	11
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 11.1 I contenuti dell'osservazione, sebbene con diverse argomentazioni, sono identici a quelli dell'osservazione 10.1 e 10.2 cui si rimanda.		
Controdeduzione	Si propone: Osservazione 11.1: Parziale accoglimento dell'osservazione Osservazione 11.2: Non accoglimento dell'osservazione		
Motivazione	Osservazione 11.1: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 10.1 Osservazione 11.2: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 10.2		
Documento di ricaduta	Osservazione 11.1: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 5.1. Osservazione 11.2: Nessuno		
Azioni puntuali	Osservazione 11.1: Si rimanda a quanto esplicitato per l'osservazione 5.1. Osservazione 11.2: Nessuna azione		

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	11429	12/04/2022	12
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 12.1 Nella Tavola 1 la perimetrazione “Aree di trasformazione previste dal POC 1” presso il Lago Azzurro non sembra coincidere con l’analoga perimetrazione negli elaborati di POC. Si propone di modificare di conseguenza la planimetria. Osservazione 12.2 In merito alla Stazione FS, il progetto di riqualificazione ed il connesso progetto di integrazione con la rete ciclabile previsto dal PUMS sono certamente condivisibili ed auspicabili, ma per avere una maggiore efficacia deve necessariamente essere accompagnata da una forte interlocuzione con il gestore ferroviario al fine di garantire un incremento del numero dei treni in fermata presso Santarcangelo. Osservazione 12.3 Considerando la presenza della scuola Pascucci, avente anche funzione di seggio elettorale, è possibile che una pedonalizzazione totale delle Vie Marini e Mazzini (nella porzione di fronte al Municipio) possa comportare notevoli disagi negli orari di accesso all’edificio in quanto i flussi di traffico verrebbero verosimilmente deviati interamente su Via Bruno e Via Pascoli in corrispondenza dell’intersezione con Via Mazzini. Sarebbe quindi necessario tenere conto anche delle necessità di accesso delle persone a ridotta capacità motoria prevedendo, nell’ottica della massima inclusione sociale, qualche forma di deroga ai divieti di accesso o un differente assetto della viabilità circostante. La pedonalizzazione di Via Marini renderebbe inoltre impossibile l’accesso al parcheggio di Piazza delle Erbe. Non è chiaro se tale parcheggio verrà mantenuto oppure no (sempre in caso di pedonalizzazione totale e non temporanea). Osservazione 12.4 L’area individuata come Fascia PUMS, nella quale introdurre un limite orario per la sosta su strada per le auto dei visitatori e per le terze e quarte auto dei residenti interessa anche aree prevalentemente residenziali che generalmente non sono impiegate per la sosta dei visitatori o dei turisti ed appare particolarmente estesa, forse anche troppo per le finalità individuate. Osservazione 12.5 L’obiettivo relativo al numero di giorni di sfioramento limiti europei di PM10 (obiettivo B2) nello scenario di piano è uguale a quello previsto per lo scenario di riferimento (entrambi inferiori al valore attuale): forse si tratta di un refuso; in caso contrario se il Piano non dispiegasse effetti su questo parametro la definizione di un obiettivo non sarebbe rappresentativa dell’efficacia delle misure previste. Osservazione 12.6		

	Nel capitolo 5 dedicato alla valutazione degli impatti, per una maggiore comprensione di lettura, sarebbe necessario chiarire quali criteri di valutazione hanno portato ad attribuire i giudizi (nella scala da -5 a +5) ad ogni singola misura. A titolo esemplificativo si segnalano i seguenti aspetti: • i diversi interventi di realizzazione delle piste ciclabili (interventi 1.11-1.17) determinano impatti positivi sulla qualità dell'aria giudicati con gradi di significatività differenti, ma i giudizi non sembrano essere correlati a fattori quali la lunghezza del tracciato (ossia la dimensione dell'azione); • di contro gli interventi di realizzazione di nuove strade (interventi 5.7-5.10) non sono stati giudicati impattanti sulla stessa componente ambientale (giudizio pari a 0); • gli impatti sulla qualità dell'aria e sull'inquinamento acustico hanno generalmente lo stesso grado di significatività (giudizio) sebbene caratterizzati da diffusione territoriale decisamente differente (in particolare se si considerano le emissioni di CO₂, inquinante globale). Nel testo è specificato che "si tratta di giudizi espressi sulla base di ragionevoli deduzioni, basate su analogie con casi simili e sull'esperienza del gruppo di lavoro", tuttavia si suggerisce di approfondire la premessa metodologica chiarendo meglio i criteri di valutazione adottati.
<i>Controdeduzione</i>	Si propone: Osservazione 12.1 Accoglimento dell'osservazione Osservazione 12.2 Presa d'atto Osservazione 12.3 Parziale accoglimento dell'osservazione. Osservazione 12.4 Non accoglimento dell'osservazione. Osservazione 12.5 Non accoglimento dell'osservazione. Osservazione 12.6 Non accoglimento dell'osservazione.
<i>Motivazione</i>	Osservazione 12.1 La perimetrazione indicativa delle aree di trasformazione riportata nella tavola 1 del PUMS viene rettificata al fine di garantire coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti. Osservazione 12.2 Il coinvolgimento del gestore ferroviario è stato già avviato durante le attività di partecipazione relative alla redazione del PUMS. Tale necessaria interlocuzione è quanto più preziosa in fase di attuazione e sarà cura dell'Amministrazione renderla il più possibile efficace e fluida. Osservazione 12.3 L'istituzione della ZTL con varchi elettronici consentirà l'eventuale disattivazione da parte dell'Amministrazione per eventi e funzioni specifiche, come quelle citate dall'istante. Come per l'attuale ZTL, sarà possibile fare richiesta per il permesso di

circolazione riservato a determinate categorie secondo quanto sarà riportato nella relativa pagina web del Comune una volta attivata. Si specifica che tale misura è volta a migliorare le condizioni di accessibilità e qualità degli spazi urbani ridotti spesso frammentati dalle automobili e dagli spazi di manovra proprio al fine di favorire l'inclusione sociale.

Per quanto concerne l'istituzione della ZTL di piazza Marini (ed eventuale pedonalizzazione ad orario), essa implicherà l'eliminazione degli stalli per la sosta ma, come specificato nell'osservazione 2.4, tale azione sarà conseguente all'ampliamento dell'offerta di sosta in parcheggi limitrofi. A scanso di equivoci, si ritiene di specificare nella relazione di piano quanto già riportato nella controdeduzione 2.4.

Osservazione 12.4

La fascia PUMS rappresenta una misura restrittiva a supporto delle misure di mobilità condivisa previste dal Piano. Al fine, infatti, di rendere competitivi e sostenibili i futuri investimenti sulla mobilità condivisa e favorire il re-appropriamento dello spazio urbano da parte degli utenti della mobilità attiva, si rende necessario limitare parzialmente la possibilità dei veicoli privati di occupare spazio pubblico senza alcuna forma di regolamentazione.

Osservazione 12.5

Non essendo presenti centraline di monitoraggio della qualità dell'aria sul territorio di Santarcangelo che possano misurare le concentrazioni di inquinanti, sono stati considerati i valori delle centraline poste nei Comuni limitrofi; viceversa, la riduzione di emissioni determinata dal PUMS è relativa a spostamenti localizzati principalmente nel territorio comunale di Santarcangelo. Nelle centraline poste al di fuori di Santarcangelo, dunque, la riduzione delle concentrazioni determinata dal calo delle emissioni risulterà minima, in particolar modo se si considera che tali concentrazioni dipendono anche da altre fonti di emissione (una su tutte i riscaldamenti), nonché da fattori geomorfologici, dal vento e da numerosi altri elementi. Il valore indicato per lo scenario di Piano è stato, dunque, intenzionalmente mantenuto pari a quello dello scenario di riferimento. Si è, tuttavia, ritenuto opportuno mantenere comunque l'indicatore all'interno del PUMS per coerenza con le Linee Guida nazionali e per rappresentare l'efficacia delle misure previste.

Osservazione 12.6

In generale, tenendo conto delle caratteristiche degli interventi, spesso caratterizzati da indeterminatezza, si è preferito di non creare degli automatismi valutativi basati su caratteristiche specifiche solo parzialmente note e non per tutti gli interventi, preferendo un approccio argomentativo scaturito dal confronto fra gli specialisti che hanno contribuito alla valutazione. Tenendo conto della positività generale degli impatti si ritiene fra l'altro ampiamente accettabile considerare un certo range di tolleranza nell'espressione dei giudizi che, anche se formulati diversamente, non cambierebbero l'esito della

	valutazione “strategica” del PUMS che, nel suo complesso, sicuramente sviluppa ampi benefici ambientali. Criteri più specifici, invece, verranno utilizzati nella valutazione degli impatti ambientali in fase di progettazione dei singoli interventi al fine di poter individuare gli aspetti critici da poter mitigare mediante l’adozione di soluzioni progettuali opportune.
<i>Documento di ricaduta</i>	Osservazione 12.1: TAV1_Poli attrattori Osservazione 12.2: Nessuno Osservazione 12.3: Si rimanda nell’osservazione 2.4 Osservazione 12.4: Nessuno Osservazione 12.5: Nessuno Osservazione 12.6: Nessuno
<i>Azioni puntuali</i>	Osservazione 12.1: Si modifica il perimetro dell’area in questione. Osservazione 12.2: Nessuna azione Osservazione 12.3: Si rimanda alle azioni puntuali contenute nell’osservazione 2.4 Osservazione 12.4: Nessuna azione Osservazione 12.5: Nessuna azione Osservazione 12.6: Nessuna azione

Parere motivato	N. Determinazione regionale	Data
	744	16/05/2022
Autorità competente per la VAS	VIPSA - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale	
Sintesi/Estrapolazione sintetica dei contenuti dell'osservazione <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Esprime 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 Santarcangelo di Romagna, adottato con deliberazione di Giunta Comunale n.2 del 13 gennaio 2022, con le condizioni di seguito elencate: Condizione 1 1) debbano essere inseriti <i>i target quantitativi</i> della Strategia regionale “dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%)”, “ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato”, “ridurre almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per il PM10” e “ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050” nei target da raggiungere e monitorare dal PUMS di Santarcangelo di Romagna; Condizione 2 2) per monitorare il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile occorre inserire i seguenti indicatori: • tasso di feriti per incidente stradale (per 10'000 abitanti); • persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati; • percentuale riduzione delle emissioni climalteranti (rispetto al 1990); • Km di piste ciclabili rispetto al 2020; • numero nuove colonnine di ricarica elettriche sul territorio regionale; Condizione 3 3) al fine di verificare “lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nazionale e regionali” (art. 18, comma 3-bis del D.lgs. 152/06) dovrà essere presentato, ogni 2 anni, un monitoraggio ambientale sul quale ci si esprimerà entro 30 giorni, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del D.lgs. 152/06; e le seguenti raccomandazioni:	

	Raccomandazioni 4 4) ai fini dell’attuazione del Patto di Glasgow si ritiene debbano essere messe in atto, prioritariamente, tutte le azioni del PUMS, che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili; Raccomandazioni 5 5) proseguire con un elevato livello di coinvolgimento dei cittadini e stakeholders tramite la prioritaria attivazione degli strumenti di partecipazione ex-post (cruscotto di monitoraggio e rapporti di monitoraggio con cadenza biennale) e l’attuazione dell’azioni previste relative alla “promozione della cultura della mobilità sostenibile e diffusione della cultura connessa alla sicurezza” (più cultura della mobilità) che avranno particolare importanza per l’efficace attuazione del PUMS; Raccomandazioni 6 6) in merito al Piano di monitoraggio si ritiene che: – sia necessario definire nel Piano di Monitoraggio gli indicatori di realizzazione necessari alla verifica dell’attuazione delle misure previste dal PUMS; tali indicatori di processo dovranno permettere il monitoraggio del grado di attuazione delle misure previste ed essere definiti in particolare per: • gli interventi che prevedono un’implementazione progressiva nel tempo (in particolare per quanto riguarda gli interventi di tipo infrastrutturale) o per i quali sono già note le modalità di attuazione; • gli interventi di cui valutare lo stato di avanzamento (studio di prefattibilità, progettazione, ecc.) le modalità di attuazione previste o l’eventuale recepimento in specifici provvedimenti da parte dell’Amministrazione Comunale; – gli indicatori inseriti nel piano di monitoraggio dovranno essere caratterizzati con la definizione della componente ambientale relativa o il tema progettuale, i dati di base per l’elaborazione, la fonte di riferimento, la metodologia per il calcolo e l’eventuale riferimento a strumenti di pianificazione e programmazione di livello comunale o di livello sovra comunale cui è demandata l’attuazione degli interventi pianificati dal PUMS e il relativo monitoraggio; – infine, si ricorda che è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale, anche per dare concretezza al principio del “riscontro”; in particolare, nella fase di attuazione e monitoraggio del PUMS riconsultare, ove possibile, i gruppi di partecipazione precedentemente coinvolti per un confronto aperto sui risultati dei monitoraggi, anche per condividere eventuali riorientamenti del PUMS alla luce delle nuove esigenze e delle modifiche intervenute; Raccomandazioni 7 7) i progetti attuativi del piano che potrebbero interessare l’area protetta della Rete Natura 2000IT4090002 - ZSC – “Torriana, Montebello, Fiume Marecchia” dovranno essere assoggettati a valutazione di incidenza;
<i>Controdeduzione</i>	Si propone:

	Condizione 1: Recepimento Condizione 2: Recepimento Condizione 3: Recepimento Raccomandazioni 4: Recepimento Raccomandazioni 5: Presa d'atto Raccomandazioni 6: Presa d'atto Raccomandazioni 7: Presa d'atto
Motivazione	Condizione 1: Ai fini di rendere evidente l'allineamento del PUMS di Santarcangelo con la Strategia regionale si provvede ad integrare il documento con i target quantitativi della Strategia dalla stessa. Sebbene non esplicitati in precedenza, i target regionali sono il riferimento a cui il Comune mira e pertanto si ritiene renderlo esplicito. In particolare si segnala i target vengono raggiunti come emerge dalla tabella degli indicatori a pagina 151 e si segnala che erano presenti due refusi che vengono pertanto corretti relativi a: - dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%) sarà soddisfatto come riportato nella tabella di pagina 151 che precedentemente riportava un refuso. - ridurre almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per il PM10 sarà soddisfatto come riportato nella tabella di pagina 151 che precedentemente riportava un refuso. Condizione 2: Condividendo quanto affermato si recepisce parzialmente quanto indicato in quanto alcuni indicatori sono già individuati. In particolare: - Il tasso di feriti per incidente stradale (per 10'000 abitanti) viene inserito e fa riferimento ai dati già riportati. - Le persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati è espresso nel dato della quota modale di utilizzo dell'auto che include anche (e principalmente) il casa-lavoro - la percentuale riduzione delle emissioni climalteranti è stimata al 2030 rispetto al 2021 (circa 25%) in quanto i dati di base sono stati stimati a partire dai dati raccolti in fase di redazione del piano; - Il Km di piste ciclabili rispetto al 2020 è già presente; - Il numero nuove colonnine di ricarica elettriche sul territorio regionale viene inserito come indicatore in quanto misura esistente nel piano e si stima di triplicare la dotazione dello scenario di riferimento. Condizione 3: Condividendo pienamente quanto affermato il PUMS esplicita le tempistiche e la struttura del piano di monitoraggio al Capitolo 13. Per maggior chiarezza si integra i paragrafi di tale capitolo con le indicazioni riportate dall'ente

competente come previsti dai commi introdotti dall'art. 28, comma 1, lettera d), della legge n. 108 del 2021.

Raccomandazioni 4: Condividendo l'importanza di allineare e dare attuazione agli indirizzi nazionali ed internazionali in equilibrio con le esigenze locali della cittadinanza e del territorio comunale si darà attuazione in via prioritaria alle azioni che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili. Si fa presente, ad ogni modo, che tutte le misure nel loro insieme sono volte a perseguire tale obiettivo e che è difficile qualificare alcune misure più efficaci di altre in quanto è necessaria all'attuazione sinergica per ottenere risultati.

Raccomandazioni 5: Condividendo pienamente quanto affermato dall'Autorità Competente VAS, come riportato nel capitolo 13 e più volte ribadito durante il processo di partecipazione l'attuazione del PUMS può avvenire in maniera efficace e significativa se è capace di coinvolgere tutta la Comunità. In questo senso i rapporti biennali di monitoraggio sono strumenti che oltre necessitare il contributo degli stakeholder formalizzata mediante protocolli di collaborazione, costituiranno la base per ingaggiare i cittadini comunicando mediante social, sito web e il periodico comunale i risultati ottenuti di volta in volta.

Raccomandazioni 6:

Al paragrafo 13.2.1.1 sono esplicitati i soggetti responsabili dei dati e quindi la fonte degli stessi. Per quanto concerne i dati funzionali al calcolo degli indicatori di realizzazione necessari alla verifica dell'attuazione delle misure previste dal PUMS il soggetto è di fatto lo stesso comune di Santarcangelo che per ogni intervento previsto avrà cura di verificare il grado di attuazione dello stesso, sia in funzione dell'implementazione progressiva nel tempo sia in funzione dello stato di avanzamento.

Per quanto concerne il Piano di Monitoraggio, al paragrafo 13.2.1.1 sono esplicitati, oltre al Comune di Santarcangelo, gli ulteriori i soggetti depositari dei dati e quindi la fonte degli stessi.

Inoltre allo stesso paragrafo è esplicitato che per garantire l'operatività del piano di monitoraggio, il Comune di Santarcangelo di Romagna, dopo l'approvazione del PUMS, siglerà un accordo con tutti i soggetti elencati che definisca, per quei dati non disponibili in rete, un protocollo per la fornitura dei dati necessari a produrre i report biennali di monitoraggio del PUMS. Tale accordo definirà, per ciascun soggetto: il referente deputato alla fornitura del dato; la descrizione del dato richiesto; la modalità e la tempistica di fornitura.

Per quanto riguarda l'evidenza pubblica dei risultati del monitoraggio si condivide l'importanza di dare continuità al percorso partecipativo in fase di attuazione e di monitoraggio, al paragrafo 13.2 infatti ci si impegna a dare solidità a tale intendimento stipulando dei protocolli di collaborazione con gli stakeholder.

Raccomandazioni 7: Condividendo pienamente quanto affermato e in coerenza con la normativa vigente, gli interventi che interesseranno l'area protetta "Torriana, Montebello, Fiume Marecchia" verranno in apposite sedi soggette a valutazioni di

	incidenza.
<i>Documento di ricaduta</i>	Condizione 1: Relazione di Piano. pag 96 e pag.151 Condizione 2: Relazione di Piano, pagg. 98 e pagg. 150-151 Condizione 3: Relazione di Piano, pag 153 Raccomandazioni 4: Relazione di Piano pg. 149 dopo il quadro sinottico Raccomandazioni 5: Nessuno Raccomandazioni 6: Nessuno Raccomandazioni 7: Nessuno
<i>Azioni puntuali</i>	Condizione 1: Si aggiunge il seguente paragrafo a pag.96: Il PUMS fa suoi i target quantitativi della Strategia regionale: • dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (dal 50% a 25%)” • “ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato” • “ridurre almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per il PM10” • “ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050” A pagina 151 si aggiunge il seguente paragrafo: Al 2030 si prevede di raggiungere i seguenti target della Strategia regionale: • dimezzare il numero di feriti da incidenti stradali rispetto al 2020 (quindi da 50% a 25%) sarà soddisfatto come riportato nella tabella di pagina 151 • ridurre di almeno il 20% il traffico motorizzato privato sarà soddisfatto in quanto la quota modale dell’auto privata diminuisce del 23% tra lo scenario programmatico e quello progettuale, passando da 64 utilizzi ogni 100 persone a 49 ($49 - 64 = -15$ a $-15/64 = -23\%$) • ridurre almeno a 35 il numero di giorni di superamento del valore limite previsto per il PM10 sarà soddisfatto come riportato nella tabella di pagina 151 • ridurre le emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 al fine di raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050. La percentuale riduzione delle emissioni climalteranti è stimata al 2030 rispetto al 2021 (circa 25%) in quanto i dati di base sono stati stimati a partire dai dati raccolti in fase di redazione del piano; e tale riduzione garantisce il raggiungimento del target della Strategia regionale.

Condizione 2: Si integrano le tabelle degli indicatori come segue:

Si inserisce nella tabella a pag. 98

Obiettivo	Obiettivo	Indicatore di risultato
B1	Contenimento dei consumi energetici	numero nuove colonnine di ricarica elettriche sul territorio regionale

Si inserisce nella tabella a pag. 151

Obiettivo	Indicatore di risultato	unità	SA	SR	SP
B1	numero nuove colonnine di ricarica elettriche sul territorio regionale	unità	7	7	21
B2	Numero giorni di sfioramento limiti europei PM10	giorni/anno	41	35	35
C1	Indice annuo di lesività stradale	n° feriti/n° incidenti/anno	1,32	1,32	0,66
		n° feriti/10.000 abitanti/anno	51,8	51,8	25,9

Condizione 3: Si integra il paragrafo introduttivo del Capitolo 13 come segue:

Il monitoraggio ambientale biennale dovrà essere presentato all'autorità competente in materia ambientale la quale si esprimerà entro 30 giorni sul rapporto presentato, come disposto dall'art. 18, comma 2-ter del D.lgs. 152/06

Raccomandazioni 4: Si integra il paragrafo come segue:

“Nel rispetto delle esigenze locali della cittadinanza e del territorio comunale, si darà attuazione in via prioritaria alle azioni che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili ai fini dell'attuazione del Patto di Glasgow. Si fa presente, ad ogni modo, che tutte le misure nel loro insieme sono volte a perseguire tale obiettivo e che è difficile qualificare alcune misure più efficaci di altre in quanto è necessaria all'attuazione sinergica per ottenere risultati.”

Raccomandazioni 5: Nessuno

Raccomandazioni 6: Nessuno

Raccomandazioni 7: Nessuno