

PUMS Carpi_Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Dichiarazione di Sintesi



*Carpi facile
Carpi Rischio 0
Carpi Città 30
Carpi fattibile*

Comune di Carpi - Protocollo n. 52633/2020 del 24/09/2020
Si attesta, ai sensi dell'art. 23 del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82, che la presente copia analogica è conforme in tutte le sue componenti al documento informatico originale depositato agli atti presso il Comune di Carpi

Data:		Approvazione	
Revisione		Responsabile del Servizio Dott. Ing. Antonio Morini	Dirigente Settore A3 Dott. Ing. Norberto Carboni

Comune di Carpi - Protocollo n. 52633/2020 del 24/09/2020
Si attesta, ai sensi dell'art. 23 del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82, che la presente copia analogica è conforme in tutte le
sue componenti al documento informatico originale depositato agli atti presso il Comune di Carpi.

INDICE

1.	<u>PREMESSA</u>	pag.	5
2.	<u>IL PROCESSO DI VAS: IL PARERE MOTIVATO E IL SUO RECEPIMENTO</u>	"	6
3.	<u>INTEGRAZIONE DELLA DIMENSIONE AMBIENTALE</u>	"	15

Comune di Carpi - Protocollo n. 52633/2020 del 24/09/2020
Si attesta, ai sensi dell'art. 23 del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82, che la presente copia analogica è conforme in tutte le
sue componenti al documento informatico originale depositato agli atti presso il Comune di Carpi.

1. PREMESSA

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi del processo di valutazione ambientale strategica del PUMS del Comune di Carpi.

L'articolo 9 della Direttiva 2001/42/CE è integralmente ripreso dall'art. 17 comma b) del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., che descrive la Dichiarazione di Sintesi come un documento *“in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”*.

Ai fini di garantire l'integrazione della componente ambientale nel PUMS, è stato avviato un processo integrato di Valutazione Ambientale Strategica, che fin dalle fasi iniziali, ha permesso di coordinare le valutazioni raccolte nel Rapporto ambientale a supporto del processo di programmazione e di consultazione, permettendo agli *stakeholders* coinvolti di esprimere il proprio parere.

Il PUMS è stato accompagnato infatti da un percorso partecipativo ampio ed articolato a partire dalla individuazione degli obiettivi fino alla definizione delle scelte, con una ampia partecipazione di cittadini e associazioni, anche mediante sperimentazioni sul campo.

La presente dichiarazione illustra, dunque, in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel PUMS e sviluppate nel Rapporto ambientale, insieme ai pareri espressi e ai risultati delle consultazioni.

2. IL PROCESSO DI VAS: IL PARERE MOTIVATO E IL SUO RECEPIMENTO

La Valutazione Ambientale Strategica del PUMS è stata avviata parallelamente alla sua programmazione e contestualmente alla fase preliminare di stesura del documento di Piano; a partire dalla consultazione preliminare con le autorità competenti in materia ambientale, in particolare per definire la portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale e relativo livello di dettaglio. A questo scopo è stata avviata la fase di scoping con la finalità di definire il quadro di riferimento operativo per procedere alla valutazione ambientale vera e propria. Questa prima fase si è conclusa con la redazione del Rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del Piano e la sua condivisione con l'Autorità competente, Servizio VISPA della Regione Emilia Romagna e gli altri soggetti competenti in materia ambientale

Questa fase di consultazione ha avuto inizio con convocazione di tutti i soggetti con competenze ambientali, nella quale si invitava ad un primo incontro di consultazione a Carpi per il giorno 14/02/2018 finalizzato all'approfondimento dei contenuti del Rapporto preliminare e alla definizione della portata ed al livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale inerente al PUMS.

Con Determina del Dirigente del Servizio VIPSA n. 6112 del 23/04/2018, la Regione Emilia-Romagna, sulla base dei contributi forniti dai soggetti con competenze ambientali, ha espresso, relativamente al Rapporto ambientale preliminare del PUMS del Comune di Carpi, le proprie considerazioni e raccomandazioni, richiamando puntualmente gli opportuni approfondimenti per il prosieguo del processo di valutazione e formazione del PUMS per la redazione del Rapporto Ambientale, quale suo elaborato fondante. Tale parere ha costituito la trama di sviluppo dei contenuti principali del Rapporto ambientale, mantenendo lo sviluppo del processo di VAS parallelo e contestuale all'iter di formazione del Piano, e agendo, come un vero e proprio strumento di supporto e controllo sulla sostenibilità delle scelte operate.

La proposta di Piano è stata adottata con Delibera di Giunta comunale n.27 del 19/02/2019, comprensiva del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica e in ottemperanza a quanto disposto dall'Allegato 1, art. 2, comma 1, lettera a del DM 04/08/2017, ha visto la sua pubblicazione per un intervallo di 60 giorni, con scadenza del termine ultimo di deposito del 04 Maggio 2019. La proposta di Piano con il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica è stata resa disponibile per la

consultazione alle Autorità con competenze ambientali per la presentazione di osservazioni e di ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

Per la consultazione della VAS, il Comune di Carpi ha convocato in data 03/05/2019, presso la propria sede, d'intesa con la Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione della Sostenibilità Ambientale, la seduta di consultazione dei Soggetti Competenti in materia ambientale, al fine di acquisire le rispettive valutazioni in merito ai documenti costitutivi del PUMS adottato, al relativo Rapporto Ambientale e alla Sintesi non tecnica, ai sensi dell'art.13 del D.lgs.152/06.

Il periodo di esposizione al pubblico ha dato luogo ad alcuni contributi e osservazioni che sono rimasti comunque in linea e coerenti con i contenuti del PUMS, rilanciandone l'importanza e la centralità dei temi legati alla ciclabilità, allo spazio condiviso e alla rigenerazione urbana in un'ottica di pianificazione integrata, arricchendo il Piano dal punto di vista strategico e rafforzando le azioni già in esso contenute. Con delibera di Giunta n. 185 del 26/11/2019 sono state approvate le relative controdeduzioni.

A chiusura del processo di consultazione di VAS è pervenuto il Parere motivato espresso dall'Autorità competente con determinazione del responsabile del Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale n. 253 del 18/03/2020, nel quale vengono impartite le seguenti raccomandazioni:

- 1) relativamente al processo partecipativo di coinvolgimento degli stakeholder e della popolazione, è necessario assicurare l'effettiva corrispondenza tra il risultato della programmazione e le esigenze e priorità della comunità interessata prevedendo la partecipazione, anche in fase di monitoraggio, dei soggetti con competenze ambientali, degli stakeholder e del pubblico;
- 2) per rendere efficace la partecipazione è opportuno valorizzarla dando evidenza di come la partecipazione abbia effettivamente inciso sul processo di pianificazione (Principio di "Riscontro" della Carta di Intenti del Ministero dell'Ambiente-CReIAMO PA); oltre a descrivere nella dichiarazione di sintesi come si sono tenuti in considerazione i pareri pervenuti, è utile che sia elaborato un "diario della partecipazione" che deve restituire al cittadino cosa è stato preso in considerazione di quanto emerso durante i vari momenti (nei vari incontri) del processo partecipativo;
- 3) appare necessario che il PUMS possa trovare una declinazione anche nell'affrontare, in modo adeguato, la riprogettazione della propria rete di strade urbane come spazi pubblici vivibili e completi, mirante alla riconquista dello spazio pubblico come bene comune, soprattutto intersecandosi con le attività delle prossime formazioni dei PUG dei Comuni e delle loro Unioni;

- 4) si ritiene altresì necessario che la “Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna” approvata con Delibera di Assemblea n. 187 del 29 dicembre 2019, debba essere assunta quale riferimento (insieme e quale parte di una più generale Strategia di Sviluppo Sostenibile) a cui ricondurre tutte le valutazioni così come definito dal D.lgs. 152/2006; ed in particolare si debbano prendere in considerazione le azioni proposte dalla Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici per gli interventi sulla mobilità;
- 5) Considerata l'urgenza di adottare misure per il miglioramento della qualità dell'aria e il contrasto al cambiamento climatico in atto, si rileva in generale come la tempistica di attuazione delle misure previste necessiti di una complessiva accelerazione ad un orizzonte temporale molto più ravvicinato (2022) soprattutto per le misure “soft” come il pedibus e bicibus;
- 6) si ritiene necessario sia valutata l'adozione di misure in grado di modificare la gerarchia dei mezzi circolanti, almeno nel territorio urbano, a favore del trasporto ciclabile, con interventi mirati alla modifica della circolazione dei flussi di traffico (ad es. senso unico di marcia sugli assi di attraversamento principali con realizzazione di pista ciclabile) da attuarsi con modifiche alla segnaletica orizzontale e verticale, di costo ridotto;
- 7) si ritiene che nell'attuazione del PUMS debbano essere destinate risorse in particolare:
 - al miglioramento del funzionamento del TPL (aumento delle frequenze, miglior accessibilità per le persone con disabilità, previsione di corse rapide);
 - al potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile concepita, prioritariamente, non come pista per “passeggiate domenicali – turistico - ricreative”, ma come infrastruttura sicura ed efficace per il trasporto di persone, nonché competitiva con l'infrastruttura stradale (in particolare per il tragitto casa- lavoro e casa - scuola);
 - alla promozione delle nuove forme di mobilità condivisa: car pooling, car sharing ecc.;
- 8) per il TPL, ove è previsto (rinnovo parco circolante) lo stop nel breve termine (2022) all'acquisto di mezzi diesel, si propone di anticipare l'esclusione dei mezzi diesel già dall'approvazione del PUMS, considerata la vita utile dei mezzi che sarebbero acquistati e il mancato beneficio in termini ambientali che ne deriverebbe;
- 9) in merito al Piano di monitoraggio si ritiene sia necessario:
 - 9a_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;
 - 9b_allineare ed unificare gli indicatori presenti nel Rapporto Ambientale con quelli dell'Allegato su Governance e Monitoraggio, anche in termini di nomenclatura in modo che ci sia coerenza e chiarezza per arrivare a proporre un unico cruscotto di indicatori;

9c_coinvolgere ARPAE nella valutazione del rapporto di monitoraggio, soprattutto per quanto riguarda gli aspetti relativi alla qualità dell'aria e all'inquinamento acustico; dare evidenza della correttezza delle stime restituite dal modello negli scenari di Piano, attraverso un loro aggiornamento basato su rilievi strumentali di traffico, da svolgersi sia dove è stato previsto un incremento dei flussi rispetto allo scenario attuale, che nei tratti urbani dove invece dovrebbe verificarsi un decremento; dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale;

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

1) Per le fasi di attuazione e monitoraggio del PUMS è stata predisposta una **Partecipazione ex-post** volta ad assicurare la effettiva corrispondenza tra programmazione ed esigenze della comunità come previsto dalle Linee Guida Ministeriali.

Le modalità di gestione del futuro processo partecipato sono descritte nell'Allegato 4 Governance e Monitoraggio e sono in continuità con il processo partecipativo attivato nelle fasi di elaborazione e aggiornamento di Piano. Riportiamo il paragrafo 3 dell'Allegato 4:

La partecipazione ex-post si articolerà secondo le seguenti modalità:

-Redazione di un Rapporto di Monitoraggio Preliminare sulla base dei risultati delle azioni intraprese nel biennio derivanti dai rilievi, dalle simulazioni e dai relativi indicatori da parte dei consulenti esterni;

-Discussione e valutazione dei risultati da parte del gruppo di lavoro interno e prima individuazione delle eventuali misure correttive e/o integrative;

-Incontro con il gruppo di lavoro esterno e condivisione del Rapporto Preliminare;

-Raccolta delle osservazioni e proposte ad integrazione del rapporto;

-Stesura da parte del gruppo interno in stretta collaborazione con i consulenti del Report di Monitoraggio nella versione definitiva;

-Incontro con il gruppo di lavoro esterno per la validazione del Rapporto di Monitoraggio Finale.

I soggetti coinvolti nella governance di attuazione e monitoraggio del PUMS di Carpi sono:

il gruppo di lavoro interno formato:

-dai tecnici del Settore A2 e A3 Ambiente, Lavori Pubblici, Infrastrutture, Patrimonio, Viabilità e Trasporti sotto la direzione dell'Ing. Norberto Carboni;

-dalla Polizia Municipale sotto la direzione del Comandante dott.ssa Susi Tinti;

-da aMo: Agenzia per la Mobilità di Modena;

- di ENEL X

affiancati da consulenti esterni per le attività specifiche: simulazioni di traffico, valutazioni sulla qualità dell'aria e sull'inquinamento acustico tramite modellistica e indagini di mercato e motivazionali.

il gruppo di lavoro esterno formato dai rappresentanti:

- di Arpae (da aggiungersi)
- di Autostrada del Brennero SPA;
- di Lega Ambiente;
- di Fiab;
- delle associazioni e Cittadini, di volta in volta, interessati agli interventi.

Il Monitoraggio periodico deve produrre un rapporto biennale sullo stato di realizzazione del PUMS e incentrato sulla sua capacità di perseguire gli obiettivi e i relativi target fissati.

Per rispondere inoltre con più forza alla raccomandazione (punto 1), oltre alla Partecipazione ex post descritta ora che termina con il Report di Monitoraggio biennale, si svilupperanno attività integrative di disseminazione del lavoro in itinere rivolte alla cittadinanza con speciale attenzione ai temi dell'accessibilità. Le modalità e tempi di disseminazione di questa implementazione verranno puntualizzati, nella logica del piano-processo, a valle della approvazione. A tal proposito si cercherà di mettere in atto una serie di strumenti che saranno utilizzati come elementi di risposta del PUMS al fine di creare un elemento di comunicazione diretta, tramite una piattaforma web dedicata rivolta alla cittadinanza, in grado di raccogliere informazioni utili dai cittadini interessati. A questo proposito si rimanda all'Allegato 0 Processo Partecipato.

Inoltre si rimanda alla Relazione di Piano al Capitolo 2 Indirizzi E Strategie:

- *Costruzione della condivisione sociale,*
- *Interim Use Planning come strumento di condivisione sociale*
- *Successione ritmata proposta-risposta*

2) Verrà formulato e condiviso con il gruppo di lavoro esterno e la cittadinanza tutta, nella fase di Partecipazione Ex-Post il nuovo Diario per le fasi successive di monitoraggio ed attuazione di breve medio e lungo termine(si rimanda alla piattaforma di cui sopra). Si seguirà la metodologia di Diario già adottata durante lo sviluppo del progetto pilota Colombo e del processo partecipato vincolato ad esso che ha coinvolto studenti di scuola, abitanti del quartiere e le categorie del gruppo di lavoro esterno già specificato. Si ritrova corrispondenza al principio di “riscontro della Carta di Intenti del Ministero dell'Ambiente-CReIAMO PA” sia nell'Allegato 0 Processo partecipato che nell'Allegato 1 Case Study Progetto Pilota Zona 30 Colombo dove si enucleano i pareri pervenuti dal processo e poi inclusi nella pianificazione. In particolare si rimanda alle pagine 3,4,5,6 dell'Allegato 1.

- *E le persone raccontano_Sintesi del processo partecipato svolto*
- *Le osservazioni dei tecnici_Lavoro sul campo*
- *Per le persone c'è bisogno di..._Sintesi delle necessità*
- *Macro obiettivi_obiettivi definiti dai tecnici in base al percorso partecipato*

Nel Case Study viene descritta la modalità sperimentale di coinvolgimento del gruppo di lavoro esterno ed interno svolta nel Quartiere Colombo con test sul campo per possibili attuazioni del Piano. Si è discusso e ri-tarata la strategia dove il riscontro non è stato positivo.

3) L'intero Piano è strutturato sulla intenzione di riprogettare la rete di strade urbane di Carpi ed in particolare la viabilità locale per avere spazi pubblici vivibili e completi, come un bene comune. Applicheremo la metodologia dei processi partecipati sopra descritti per realizzare isole ambientali che rispondano alle suddette caratteristiche e sarà intenzione della P.A., in fase di redazione del PUG, tenere conto delle previsioni previste nel PUMS integrandole ulteriormente rispetto a nuovi progetti o linee di indirizzo frutto del processo partecipato propedeutico al PUG stesso.

Gli indici di mobilità sono interpretati nel Piano come indici urbanistici che determinano le inter-relazioni tra destinazioni d uso e la generazione di mobilità.

In particolare l'amministrazione ha inserito nella propria programmazione prossima le seguenti azioni che sono in linea con il PUMS e che lo potenziano e lo integrano con maggior efficacia attuativa:

- Smart city al fine di prevedere un monitoraggio ambientale e climatico della città oltre ai flussi di traffico
- Aumento della ciclabilità in particolar modo con l'approvazione del progetto RME nel 2020
- Sperimentazione piattaforma unica in via Marco Polo
- Realizzazione fase 2 zona 30 di via Colombo
- Realizzazione di ciclofficina
- Realizzazione di pista ciclabile di collegamento tra la frazione di Fossoli e la zona autotrasportatori
- Progetto scuola in autonomia

4) Si accoglie pienamente la raccomandazione come elemento chiave per la valutazione degli interventi di Piano. In particolare il PUMS si impegna ad assumere quale riferimento e ad attuare le azioni di mitigazione per la pianificazione e programmazione settoriale, contenute nella "Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia Romagna" facendone

propri principi e obiettivi. Pertanto in quest'ottica verranno integrati i documenti di Piano in particolare per quanto concerne gli obiettivi.

5) Si accoglie pienamente l'indicazione del carattere di urgenza che hanno le misure da adottare per il contrasto al cambiamento climatico. Già in fase di redazione di Piano, seguendo la logica di piano-processo sono state messe in campo azioni sperimentali riguardanti la circolazione, la segnaletica, l'uso delle strade all'interno del Case Study quartiere Colombo. Durante i test del percorso partecipato sono state provate simulazioni di pedibus con i bambini della scuola di quartiere ed altri interventi reversibile per misurarne gli effetti in modo tangibile. A questo proposito si rimanda all'Allegato 1 Case Study Quartiere Colombo Rispetto alla proposta della tempistica di attuazione si rimanda al Capitolo 4 DEFINIZIONE DELLO SCENARIO DI PIANO - STRATEGIE DI INTERVENTO DI BREVE TERMINE :della Relazione:

4.2.1 Interventi di riassetto della circolazione: ZTL e regolazione degli accessi , Panoramica ZTL in Italia , Strategie possibili per Carpi, Interventi integrati nelle Isole Ambientali

6) La logica del Piano è assolutamente in linea con la raccomandazione avanzata. Negli scenari di Piano a breve termine di immediata attuazione (2021) compare infatti la volontà di completamento delle ciclabili di lunga percorrenza Migliarina-Fossoli-San Marino e la realizzazione delle zone 30 delle zone individuate dal PGTU. Per le zone 30 oggetto di intervento la volontà è di promuovere l'uso promiscuo delle strade con convivenza tra pedoni e ciclisti attraverso la riprogettazione degli spazi pubblici e della segnaletica preposta anche con interventi immediati a basso costo ma a forte impatto. Si precisa infatti che in anticipo rispetto alla data sopraindicata sarà approvato entro il 2020 il RME. Si rimanda

al Capitolo 2 LA CASSETTA DEGLI ATTREZZI: APPROCCIO METODOLOGICO della Relazione di Piano:

2.2.4 Approccio globale di riqualificazione delle Zone 30 Dimensione Rionale isole 30

Spazio pubblico come piattaforma unica Ciclopedonalità diffusa Ingressi e Uscite
Rallentamenti e Segnaletica

e al Capitolo 4 DEFINIZIONE DELLO SCENARIO DI PIANO della Relazione di Piano

4.2.2 Interventi integrati nelle Isole Ambientali dove è dettagliata la politica della circolazione proposta per modificare le gerarchie del mezzi circolanti che è stata testata nel Case Study Quartiere Colombo.

In termine di livello di servizio per le varie modalità di trasporto il Piano vuole pervenire ad una chiara competitività della ciclabilità rispetto all'auto privata agendo anche sul coefficiente di

gradevolezza urbana penalizzando fortemente l'attraversamento delle isole ambientali da parte dell'utenza motorizzata non ivi destinata. Confrontasi le simulazioni realizzate nella Relazione di Piano del Capitolo 3. COSTRUZIONE DELLO SCENARIO DI RIFERIMENTO:

3.1 MESSA A PUNTO DEL MODELLO DI SIMULAZIONE

3.1.1 Elaborazioni sul traffico

3.1.2 Indice di accessibilità veicolare IA

7) Nel Piano sono state dedicate risorse per il miglioramento del TPL, potenziamento e messa in sicurezza della rete ciclabile presente e alla promozione di forme di condivisione della mobilità. È da tenere presente però che il miglioramento del TPL è strettamente legato alla disponibilità del fondo regionale stanziato per il TPL. Vedasi il Capitolo 4 della relazione di Piano

4.4. STRATEGIE DI INTERVENTO DI MEDIO-LUNGO TERMINE :

4.4.2 Il trasporto pubblico carpigiano visto dagli utenti e dai cittadini ,

4.4.3 Il futuro del trasporto pubblico a Carpi: strategie di implementazione e definizione degli elementi distintivi,

4.4.4 L'avvento della mobilità elettrica a Carpi: individuazione potenzialità e strategie di implementazione. Studio di fattibilità per l'installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici La sostituzione del parco veicolare: minibus elettrici e veicoli elettrici per le merci. Il car-sharing elettrico.

4.3 VERIFICA FATTIBILITÀ' ECONOMICA

Rispetto alle tematiche della condivisione della mobilità : il *car sharing elettrico* è già introdotto come politica di Piano mentre non si è presa in considerazione la risperimentazione del carpooling sulla base dei dati riscontrati.

Rispetto al tema della messa in sicurezza della rete ciclabile concepita come infrastruttura principale per lo svolgersi delle azioni quotidiane della popolazione di Carpi (lavoro e famiglia, non solo tempo libero). Vedasi

Allegato 2: INDICI DI MOBILITÀ'

Allegato 3: MANUALE GUIDA PER LA COMPILAZIONE DELL'ANALISI DI SICUREZZA.

8) Si accoglie la raccomandazione inerente le indicazioni di STOP dell'acquisto di parco veicolare con Diesel. Rispetto alla anticipazione dei tempi della suddetta operazione è necessario Concordare il processo con l'ente SETA per accelerare al massimo la fattibilità dell'esclusione dei suddetti mezzi.

E' opportuno tenere presente però che il processo di "superamento" dei mezzi diesel potrà essere accelerato in ambito urbano mentre per gli ambiti extraurbani servirà un periodo più lungo (almeno fino al 2023) in quanto anche Il Piano di Investimento della Regione Emilia Romagna di Rinnovo del parco autobus per il TPL regionale nel periodo 2020-2033, presentato il 9 giugno 2020 prevede, nella proposta di riparto risorse, di continuare a co-finanziare al 50% l'acquisto di autobus diesel fino al 2023.

9a_Per le raccomandazioni espresse riguardo alle risorse dedicate al monitoraggio vedasi Allegato 4 GOVERNANCE E MONITORAGGIO e per la metodologia il Capitolo 2 della Relazione di Piano CAPITOLO 2 CASSETTA DEGLI ATTREZZI: 2.2.2 Gestione e monitoraggio della sicurezza stradale Analisi preliminare dei Rischi: la procedura, Riferimenti normativi, Proposta operativa.

Sono stati presi in considerazione i soli costi per le strumentazioni tecniche relative alle simulazioni, alla zonizzazione acustica e alla organizzazione del report e degli incontri. Tuttavia l'amministrazione già da ora si sta adoperando per affiancare il piano strategico con piani attuativi esecutivi con risorse da dedicare a: lettura ed analisi dei dati (progetto smart-city), ri-indirizzo progettuale in ambito ambientale e i progetti attuativi di rigenerazione urbana.

9b_Verranno allineati ed unificati gli indicatori presenti nel Rapporto Ambientale con quelli dell'Allegato 4 su Governance e Monitoraggio, anche in termini di nomenclatura. Si precisa che in entrambe i documenti di VAS e di Governance venivano presi in considerazione gli stessi indicatori di valutazione e di risultato. Nel caso della VAS erano descritti più sinteticamente non specificando quanto riguardava il contesto infrastrutturale, urbanistico e ambientale. (vedi pag. 52 del Rapporto Ambientale e Capitolo 2.1 dell'Allegato 4 Governance e Monitoraggio.)

9c_La raccomandazione viene pienamente accolta e verrà coinvolta ARPAE nella valutazione del rapporto di monitoraggio, soprattutto per gli aspetti relativi alla qualità dell'aria e all'inquinamento acustico. Si sottolinea che per quanto concerne la componente ambientale nei processi decisionali durante la stesura del Piano sono stati coinvolti fino ad ora:

- tutti gli Enti Ambientali (incluso ARPAE) preposti sono stati invitati a partecipare sia alla fase di scoping che alla fase di consultazione per la VAS;
- la Consulta Ambiente è stato coinvolto durante tutto il processo di partecipazione al Piano, apportando un importante contributo al processo;
- Lega Ambiente come FIAB sono stati indicati nel gruppo di lavoro esterno per il futuro monitoraggio del Piano (cfr Allegato 4).

3. INTEGRAZIONE DELLA DIMENSIONE AMBIENTALE

Il processo di VAS è stato fondante per indirizzare l'elaborazione del Piano verso l'integrazione delle tematiche ambientali fin dalla fase preliminare. In merito alla sostenibilità ambientale, l'azione del Piano si è concentrata in via prioritaria nell'area del Comune di Carpi.

Già nelle Linee di Indirizzo e quindi nel PUMS sono presenti obiettivi centrati sul miglioramento delle condizioni ambientali del contesto urbano.

Gli obiettivi del PUMS e le relative strategie ed azioni, appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità, in particolare a favore della mobilità urbana garantendo elevati livelli di accessibilità per le persone (in particolare pedoni e ciclisti), ma anche puntando anche sulla dimensione sociale in particolare mediante la creazione delle Isole Ambientali 30.

I temi della qualità dell'aria, del rumore e dei cambiamenti climatici sono stati integrati nel Piano come obiettivi impliciti, in quanto con l'attuazione del PUMS vengono perseguiti.

In particolare il miglioramento della sicurezza stradale risulta centrale per la riduzione dell'incidentalità e la diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali, in particolare per la protezione della mobilità dolce.

Lo progettazione dello spazio condiviso e la rigenerazione urbana rappresentano le leve per aumentare la sicurezza urbana e la capacità attrattiva del Comune di Carpi, soprattutto in termini di accessibilità e fruibilità, con conseguente miglioramento della mobilità in senso sostenibile e della qualità dei luoghi verso il concetto di habitat urbano.

La visione della strada come ambiente stradale e quindi di spazio pubblico, che viene messa in campo, rimane il fondamento per raggiungere gli obiettivi di Piano e la diversione modale verso piedi e bici; con implicazione positive anche in termine di salute dei cittadini.

Centrale risulterà l'attività di monitoraggio del Piano, sia per verificare l'evoluzione del sistema della mobilità e l'efficacia delle azioni intraprese che per mantenere alta la partecipazione in un'ottica di Piano-processo.

Comune di Carpi - Protocollo n. 52633/2020 del 24/09/2020
Si attesta, ai sensi dell'art. 23 del Decreto Legislativo 7 marzo 2005, n. 82, che la presente copia analogica è conforme in tutte le
sue componenti al documento informatico originale depositato agli atti presso il Comune di Carpi.

**CITTÀ DI CARPI**

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della città di Carpi

Settore A3:
Lavori Pubblici, Infrastrutture, Patrimonio, Viabilità e Trasporti
Comune di Carpi
Provincia di Modena

**sisplan** **Progettisti:**

Ing. Luigi Stagni,
Dott. Ing. Antonio Dell'Erba
Arch. Lorenza Dell'Erba
Arch. Filena Di Tommaso

Gruppo di lavoro:

Ing. Marco Stagni,
Ing. Alberta Chierici
Arch. Susana Aristoy,
Arch. Nuria Cagigal,
Arch. Silvia Berlage