



COMUNE DI
FIORANO
MODENESE



COMUNE DI
FORMIGINE



COMUNE DI
MARANELLO



COMUNE DI
SASSUOLO



DOCUMENTO TECNICO PER LA PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED AI PARERI DI COMPETENZA PRESENTATI

marzo 2019



PUMS

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

DISTRETTO CERAMICO



CAIRE
CONSORZIO

Elaborazione a cura di
Atlante s.r.l.





PREMESSA

Con il presente documento si svolge l'analisi tecnica delle osservazioni e dei pareri degli enti competenti in materia ambientale coinvolti nella procedura di VAS pervenuti al Protocollo dei Comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo entro la data del 25/02/2019, scadenza dei 60 giorni previsti dalla VAS per la consultazione a seguito della pubblicazione degli elaborati di piano adottati dalle Giunte Comunali dei quattro Comuni nel dicembre 2018.

Complessivamente le osservazioni presentate entro la scadenza sono 10 (numerata a seguire secondo l'ordine temporale di protocollazione). A queste va aggiunta un'osservazione d'ufficio presentata congiuntamente dai quattro Comuni con rispettivi protocolli.

Il documento di controdeduzione analizza ogni singola osservazione e, dove presenti, i diversi singoli punti dell'osservazione, riportando:

- gli estremi dell'osservazione (l'intestazione con il numero assegnato, i riferimenti del protocollo e del proponente);
- il testo integrale dell'osservazione;
- il parere tecnico di controdeduzione;
- l'indicazione delle modifiche e/o integrazioni al Piano richieste dall'eventuale accoglimento delle osservazioni pervenute.

Il giudizio di sintesi sulle singole osservazioni è stato espresso utilizzando le seguenti diciture:

- “accolta” è un'osservazione che viene accolta nella sua interezza e implica una modifica agli elaborati di piano;
- “sostanzialmente accolta” è un'osservazione che viene accolta in quanto tratta di richieste, indicazioni, suggerimenti già inclusi nel PUMS, che non implicano quindi una modifica agli elaborati di piano;
- “parzialmente accolta” è un'osservazione che viene accolta in parte e implica una modifica agli elaborati di piano;
- “non accoglibile” è un'osservazione respinta nel merito;
- “non pertinente” è un'osservazione avente un oggetto che non fa parte della sfera di competenza ed azione di un PUMS.

Nel prospetto di sintesi delle osservazioni e degli esiti della procedura di controdeduzione messa in atto è indicato anche quando l'osservazione presentata ha rilievo di carattere ambientale ai fini della procedura di VAS.



N°	Firmatario	Protocollo	Data	Rilievo ambientale	Sintesi controdeduzione
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 Formigine	22/02/2019	Sì	Parzialmente 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
11	Osservazione d'ufficio				Accolta
	Comune di Fiorano Modenese	3736 Fiorano	22/02/2019		
	Comune di Formigine	6087 Formigine	22/02/2019		
	Comune di Maranello	3804 Maranello	25/02/2019		
	Comune di Sassuolo	7707 Sassuolo	25/02/2019		

Si rimanda alla lettura del documento per il dettaglio sulle singole osservazioni e relative controdeduzioni.



Per quel che concerne nello specifico la procedura di VAS, si ricorda che in data 21/12/2018 è stata data comunicazione all'Autorità Competente per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del PUMS (Servizio Valutazione della Regione Emilia Romagna) del deposito e messa a disposizione degli elaborati di Piano, del Rapporto Ambientale e della sua Sintesi non Tecnica, medesimo avviso è stato pubblicato sul BURER in data 27.12.2019. Medesima comunicazione è stata data agli Enti Competenti in Materia Ambientale. A partire da tale data la documentazione è stata depositata presso gli uffici dell'Autorità competente e dei Comuni di Formigine, Sassuolo, Fiorano Modenese e Maranello, nonché pubblicata sui relativi siti istituzionali.

In data 06.02.2019 si è tenuta una riunione con l'Autorità Competente e i Soggetti Competenti in Materia Ambientale per la presentazione del Piano e della sua Valutazione.

Ai sensi dell'art. 15 del D. Lgs 152/2006 e s.m.i e ai fini di agevolare l'attività tecnico istruttoria che l'Autorità Competente deve svolgere, in collaborazione con l'Autorità Procedente, per l'espressione del Parere Motivato per l'approvazione del Piano e della sua VAS, si è elaborato il presente documento di controdeduzioni alle osservazioni e/o contributi tecnici pervenuti. A seguito dell'espressione del suddetto parere, in coerenza con esso e prima della presentazione per l'Approvazione, il Piano e la sua VAS verranno coordinati con le opportune e prescritte revisioni.



1. PARERE DI COMPETENZA – CONSORZIO DI BONIFICA DELL'EMILIA CENTRALE

Prot. 3687 Comune di Formigine del 31/01/2019

TESTO DEL PARERE DI COMPETENZA

Come richiesto, è stata esaminata la documentazione preliminare relativa al PUMS in oggetto, agli atti di questo Ente con protocollo n. 1395 del 28/01/2018.

Si propone di integrare i contenuti della “VAS – rapporto preliminare” con uno specifico capitolo dedicato alla valutazione degli effetti ambientali del piano sul sistema idrico.

A seguito infatti della adozione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del bacino del Fiume Po (P.G.R.A.) e della D.G.R.1300/2016, una parte dei territori dei comuni di Formigine, Fiorano e Sassuolo sono mappati come potenzialmente allagabili a causa dell'insufficienza dei canali del reticolo secondario di pianura in gestione a questo consorzio di bonifica (R.S.P.).

Conseguentemente ogni intervento sulla mobilità non potrà prescindere da valutazioni di compatibilità con gli scenari di pericolosità e rischio idraulico.

Lo studio di compatibilità idraulica dovrà prendere in considerazione, secondo le disposizioni specifiche di cui al capitolo 5 della D.G.R. sopra richiamata, tutte le possibili misure volte sia alla salvaguardia della capacità ricettiva del sistema idrico sia alla difesa dei beni delle strutture esposte e a tutela della vita umana.

Si allega la lista dei canali consorziali e due files con estensione .kmz con il tracciato ed il nome dei corsi d'acqua in gestione.

CONTRODEDUZIONE (PARZIALMENTE ACCOLTA)

Il parere di competenza espresso dal Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale è finalizzato a garantire la compatibilità delle previsioni di Piano sul sistema idrico e prevenire scenari di pericolosità o rischio idraulico.

In considerazione della natura generale e strategica del PUMS, si ritiene che gli strumenti ottimali per la valutazione delle criticità evidenziate siano quelli progettuali in quanto consentono una migliore valutazione puntuale delle interferenze tra rete idraulica e infrastrutture proposte. Pertanto nel Rapporto Ambientale sarà specificato che gli approfondimenti richiesti saranno effettuati in fase di progettazione.



PROPOSTA DI MODIFICA AL PIANO

Nel Paragrafo 4.3 del Rapporto Ambientale

Condividendo il principio e l'attenzione verso la prevenzione di scenari di pericolosità e di aumentato rischio idraulico, all'interno del Rapporto Ambientale questo principio sarà rimarcato aggiungendo all'inizio del Paragrafo 4.3 del Rapporto Ambientale, quale introduzione ai sottoparagrafi, il seguente testo:

“Il PUMS è uno strumento strategico attinente al sistema della mobilità. Alcune componenti ambientali più di altre sono da considerarsi nella valutazione degli effetti, possibili impatti, che il Piano può generare.

Al fine di garantire l'ottimale gestione della rete idraulica si precisa che ogni nuova opera infrastrutturale, o sostanziale riqualificazione delle esistenti, dovrà essere accompagnata dall'idoneo livello di progettazione (esecutiva) corredata di una valutazione preventiva dei possibili effetti ambientali sul sistema idrico con la valutazione di compatibilità con gli scenari di pericolosità e rischio idraulico opportuni così come indicato nel capitolo 5 della DGR 1300/2016.



2. OSSERVAZIONE – LEGAMBIENTE Circolo “Chico Mendes”

Prot. 4792 Comune di Formigine del 11/02/2019

TESTO DELL’OSSERVAZIONE

1. Come Associazione riteniamo che a livello generale la maggior parte delle strategie, degli obiettivi e delle azioni previste dal PUMS siano condivisibili e certamente vadano nella direzione di una maggiore sostenibilità ambientale e verso una mobilità più sicura e meno inquinante.
Evidenziamo però che essere arrivati ad adottare il PUMS alla fine della legislatura rende questo strumento molto debole soprattutto se non sarà approvato formalmente dai Consigli Comunali in tempi utili prima delle elezioni amministrative.
In ogni caso, appare evidente che nei pochi mesi che ci separano dalle elezioni amministrative poco o nulla delle azioni previste sarà messo in campo e pertanto la palla passerà alle prossime amministrazioni.
Resta poi il tema dei fondi per concretizzare le tante azioni programmate, tutt’altro che certi e senza i quali le azioni previste dal PUMS rischiano di rimanere una sorta di libro dei sogni.
2. Riteniamo che uno strumento con orizzonte temporale medio/lungo dovrebbe tenere in considerazione ed essere coerente con le rivoluzioni che si prospettano, anche sulla mobilità, per la necessaria uscita dai combustibili fossili conseguente alle politiche contro il cambiamento climatico. Questo dovrebbe portare a prevedere nel PUMS obiettivi di medio/lungo termine più ambiziosi di quelli indicati.
3. Riteniamo fondamentale la coerenza tra gli obiettivi e le azioni previste dal PUMS e le decisioni quotidiane assunte dalle amministrazioni comunali, che spesso in passato sono state in palese contrasto con gli obiettivi di riduzione dell’inquinamento atmosferico e di riduzione della mobilità su gomma. Ad esempio, riteniamo che le azioni per il rilancio della mobilità su ferro siano troppo “timide” rispetto ai vari progetti di estensione della rete stradale (bretella Campogalliano Sassuolo, tangenziale sud di Formigine, ecc...). E’ tempo di scelte coraggiose, anche impopolari, ma vantaggiose per la salute e la qualità della vita delle persone.
4. Azione A15. Condividiamo la necessità di prevedere in tempi brevi uno studio di fattibilità per prolungare la ferrovia (o altra forma di trasporto pubblico in sede propria) da Formigine a Maranello e in prospettiva fino a Vignola. Riteniamo però che si debba dare particolare attenzione a rendere fin da subito gli strumenti di pianificazione territoriale coerenti con questa ipotesi, per evitare il rischio che previsioni in essi contenute possano pregiudicare questa possibilità. Si potrebbe così dar vita ad una sorta di servizio ferroviario provinciale sulla tratta Carpi – Modena – Sassuolo – Maranello. Riteniamo che i Comuni dovrebbero lavorare per ottenere l’inserimento e il finanziamento di questa infrastruttura all’interno del PRIT Regionale attualmente in fase di elaborazione.
5. Azione B3. Oltre a introdurre la possibilità di biglietti del TPL “giornalieri” per il distretto e per Distretto-Modena (azione che condividiamo), proponiamo la reintroduzione di una tessera a scalare per il TPL simile alla vecchia ATCM card. Questa tessera potrebbe avvicinare al TPL potenziali utenti che ne fanno un uso saltuario e/o su tratte diverse nelle varie giornate.
6. Azione B5. Riteniamo assolutamente prioritario e strategico lo studio e la sperimentazione di linee di trasporto pubblico a servizio delle principali zone industriali, in collaborazione con le principali aziende e con i rispettivi mobility manager, prevedendo inoltre anche forme di incentivazione e benefit per i dipendenti che le utilizzeranno.



7. Azione D1. Per quanto riguarda il rinnovo del parco auto dei comuni, per coerenza e per dare l'esempio ai cittadini chiediamo l'impegno da subito delle amministrazioni ad acquistare esclusivamente mezzi elettrici. Per i soli casi particolari in cui tecnicamente non sia ancora fattibile utilizzare l'elettrico, proponiamo di utilizzare combustibili a ridotto impatto ambientale (metano/gpl). Proponiamo la contestuale previsione di un piano di rinnovo che porti gradualmente la sostituzione dei mezzi esistenti con mezzi elettrici. Le Amministrazioni dovrebbero poi insistere con le aziende partecipate (Hera in primis) e con le aziende pubbliche (Ausl, ecc..) per ottenere obiettivi e azioni analoghe.
8. Azione D2. Ribadiamo la proposta già fatta nei mesi scorsi ad AMO e Seta di evitare da subito nuovi acquisti di bus diesel e di predisporre un piano che renda gradualmente il trasporto pubblico locale "diesel free" e con quote via via maggiori di mezzi elettrici o a emissioni zero. La scelta di arrivare ad una flotta tutta elettrica è stata fatta da diverse città tra le quali anche Milano. Riteniamo in particolare che il nuovo trasporto urbano Sassuolo-Maranello previsto dal PUMS dovrebbe essere progettato e realizzato con l'utilizzo di soli mezzi elettrici.
9. Strategia E. Relativamente alla mobilità delle merci, ribadiamo per l'ennesima volta la nostra contrarietà alla bretella autostradale Campogalliano Sassuolo per la sua evidente inutilità (è un'addoppiatura della esistente Modena Sassuolo urbana), per i devastanti impatti sul territorio e perché costruire nuove autostrade incentiva e favorisce ulteriormente la mobilità delle merci e delle persone su gomma, cioè l'esatto contrario degli obiettivi del PUMS. Riteniamo che il PUMS dovrebbe invece prevedere una specifica azione con obiettivi di spostamento di quote di merci su ferro dal nuovo scalo merci in fase di avvio a Marzaglia allo scalo di Dinazzano, prevedendo un collegamento su ferro tra i due scali.
10. Benché al punto 5.4 (p. 26) si parli di *"non disponibilità di dati relativi alla provenienza e destinazione dei flussi che [...] utilizzeranno [la bretella Campogalliano-Sassuolo] e della non adeguatezza di un modello calibrato per il distretto rispetto alla necessità di un modello costruito per una scala territoriale più ampia"*, al punto F1 la realizzazione della stessa bretella viene data per scontata, giustificando anche in questo modo la necessità di ampliamento a due corsie della Pedemontana. Questa posizione del PUMS non ignora forse la viva opposizione alla bretella presente sul territorio, con specifiche obiezioni di natura economica, ambientale e da parte dei cittadini delle aree coinvolte?
11. Azione E2. Ben venga il tavolo tecnico per la cooperazione tra le aziende per riduzione i giri di presa. Riteniamo però che dopo decenni in cui non si è riusciti a far partire i "transit point", ipotizzati da diversi studi e progetti, con questo obiettivo, più che di ridurre ed azionare i costi, le amministrazioni da accordare - forme di limitazione al traffico dei mezzi pesanti (contingentazione dei transiti e/o blocco della circolazione) soprattutto nei mesi più critici dal punto di vista dell'inquinamento.
12. Azione E3. Oltre al condivisibile obiettivo di modificare gli orari di consegna/movimento merci in giorni/orari non di punta, riteniamo si debba spingere le imprese a passare dalla vendita dei prodotti "franco partenza" alla vendita "franco destinazione". Questo cambiamento – collegato alla cooperazione di cui alla azione E2 – rivoluzionerebbe la mobilità e la logistica del comprensorio in direzione di una maggiore sostenibilità.
13. Strategia F. Riteniamo negativo continuare a ipotizzare nel PUMS potenziamenti stradali che comportano ingenti costi economici (e impatti ambientali). Riteniamo che opere come il raddoppio della Pedemontana, la tangenziale sud di Formigine, ecc... per non parlare della autostrada Campogalliano- Sassuolo siano in palese contrasto con gran parte degli obiettivi del PUMS. E' fondamentale ricordare che continuando a seminare strade si incentiva e si raccoglie altro traffico su gomma... Le ingenti risorse economiche previste per queste opere dovrebbero essere utilizzate per le azioni previste dal PUMS in grado di ridurre le auto e i camion in circolazione!



14. Il miglioramento della manutenzione ordinaria e straordinaria del fondo stradale - per intenderci, prevenzione e contrasto alle "buche" non pare adeguatamente inserita nel PUMS. Ora anche nell'ipotesi, da noi auspicata, di una ben più rapida e decisa transizione verso modalità di trasporto pubblico e privato sostenibile, questa carenza strutturale rimane un grave rischio alla sicurezza e un irrazionale aggravio di costi. In generale, piuttosto che estendere ulteriormente la rete stradale, sarebbe ragionevole e prioritario curare la *qualità* di quella esistente, che attualmente è manifestamente sotto gli standard europei.
15. Strategia G. Prendiamo atto del fatto che attualmente non risultano finanziati diversi dei collegamenti ciclabili "principali" non ancora realizzati (è il caso, ad esempio, di quello di Via Radici in piano). Considerata la strategicità assegnata giustamente dal PUMS all'incremento delle quote di spostamenti in bicicletta, riteniamo indispensabile che gli enti locali si impegnino al finanziamento totale di questi collegamenti, rendendoli prioritari all'interno dei Piani Triennali dei lavori pubblici.
16. Strategia G. Riteniamo prioritarie e condivisibili le azioni previste dal PUMS per la bicicletta e la moderazione del traffico. Per quanto riguarda l'azione G6 proponiamo di aggiungere all'elenco delle ciclabili di progetto l'ipotesi di un percorso ciclo pedonale non asfaltato che colleghi Maranello a Serramazzone e in prospettiva a Pavullo. Questo percorso, con funzione prevalentemente ricreativa/turistica, potrebbe svilupparsi sul tema della ferrovia Maranello-Pavullo costruita nel secolo scorso ma mai entrata in funzione e potrebbe portare interessanti prospettive turistiche al territorio collinare e montano legate al turismo lento e sostenibile.
17. Azione J1. Riteniamo insufficiente l'ipotesi di prevedere una zona ZTL in alcune vie del centro storico di Formigine. L'obiettivo dovrebbe essere quello di estendere significativamente l'area pedonale: ci riserviamo di trasmettere osservazioni e proposte puntuali a seguito della presentazione delle proposte di modifica della viabilità del centro storico da parte dell'Amministrazione comunale, che auspichiamo avvengano in tempi brevi. Riteniamo inoltre che, anche se non previsto da prescrizioni delle norme Fiorano e Maranello.
18. Azione J5. Riteniamo indispensabile la predisposizione in tempi brevi di un Piano per la sosta per il centro storico di Formigine che preveda un ampliamento della zona pedonale, la riduzione dei posti auto e la introduzione di parcheggi a pagamento con tariffa oraria crescente in base alla vicinanza al centro. Questo sia al fine di incentivare forme di accesso e fruizione sostenibili (a piedi ed in bici in primis), sia per rendere il centro più attrattivo dal punto di vista commerciale e sociale. Spiace constatare che i lavori in corso in queste settimane, che prevedono un inutile ampliamento dei posti auto disponibili dietro al monumento di piazza della Repubblica, vadano in direzione diametralmente opposta rispetto ai contenuti e agli obiettivi del PUMS (a proposito, si veda osservazione n.3)
19. Azione J5: Proponiamo la previsione di Piani della Sosta anche per Maranello e Fiorano in quanto riteniamo che si debba arrivare a introdurre forme di limitazione/pagamento della sosta anche in queste realtà, partendo dalle zone più di pregio e/o congestionate. Continuando a seminare parcheggi - soprattutto se gratuiti - si incentiva la mobilità su gomma. Per quanto riguarda Maranello particolare attenzione andrebbe posta all'impatto dell'enorme numero di auto dei dipendenti Ferrari: la risposta non può certamente essere quella di continuare a realizzare ovunque nuovi parcheggi, che già occupano superfici considerevoli. Le risorse che l'azienda spende per realizzare e gestire nuovi parcheggi andrebbero dirottati verso forme di incentivazione per i dipendenti ad utilizzare forme di mobilità alternative all'auto e/o condivise: gli enti pubblici dovrebbero spingere le aziende ad andare in questa direzione, ma autorizzando nuovi parcheggi si asseconda purtroppo il circolo vizioso della dipendenza dall'auto.



CONTRODEDUZIONE (PARZIALMENTE ACCOLTA)

1, 2 , 3. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTA** Un capitolo della Proposta di Piano è stato dedicato appositamente alle valutazioni economiche e finanziarie sugli impegni richiesti dal PUMS, ed è inoltre esplicitata la dipendenza di alcuni obiettivi del PUMS (soprattutto in tema di trasporto collettivo) dall’impegno di risorse altre rispetto a quelle, che i Comuni potranno mettere in campo in autonomia (soprattutto su ciclabilità e viabilità locale). Sotto questo profilo, se è chiara la strategia del Distretto Ceramico per il rilancio del sistema di trasporto pubblico sulle dorsali ferroviarie Modena – Sassuolo e Reggio Emilia - Sassuolo (Strategia A) è resa altrettanto evidente l’importanza di un intervento condiviso, e sostenuto economicamente, dalla Regione in primis, e anche dal Comune di Modena e da aMo.

Per ciò che attiene la coerenza tra gli obiettivi, le azioni previste dal PUMS e le decisioni delle amministrazioni si precisa che nell’ambito del Rapporto Ambientale è stata svolta un’analisi di coerenza tra gli strumenti di pianificazione adottati dai comuni nonché le strategie e gli obiettivi definiti dal PUMS.

4. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTA**. Fermo restando che la competenza sul PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) non è dei Comuni, il PUMS dedica già l’Azione A15 al tema dell’estensione di un sistema di trasporto di massa verso Maranello, promuovendone uno studio di fattibilità, che potrà essere considerato anche nel quadro della visione per strutturare un Servizio Metropolitan Modenese a cui aMo sta lavorando di concerto con tutti i Comuni interessati.

5. **ACCOLTA**. L’introduzione di una “tessera a scalare” elettronica sarà inserita insieme alle altre proposte incluse nell’azione B3 insieme ad aMo ed ai gestori del trasporto pubblico.

6. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTA**. Su questo fronte insiste già l’azione B5.

7. **NON ACCOGLIBILE / SOSTANZIALMENTE ACCOLTA**. Per ragioni anche di natura economica e tecnica (mezzi della Polizia Locale e della Protezione Civile), i Comuni non possono impegnarsi ad acquistare esclusivamente mezzi elettrici (osservazione non accoglibile), tuttavia già da anni stanno operando per il rinnovo del parco veicolare, ove possibile, con l’acquisto di veicoli basso-emissivi e quindi i nuovi veicoli acquistati determinano una significativa e progressiva riduzione delle emissioni rispetto all’attuale parco circolante di proprietà.

8. **NON ACCOLTA**. La scelta del tipo di nuovi mezzi del trasporto pubblico da acquistare non compete direttamente ai Comuni, le cui Amministrazioni effettueranno azioni opportune sui tavoli competenti per promuovere un rinnovo del parco circolante il più possibile migliorativo rispetto allo stato attuale.



9, 10. **NON ACCOLTA.** Le infrastrutture previste nella pianificazione e programmazione sovraordinate sono considerate nel PUMS come elementi costitutivi degli “scenari di riferimento” dei diversi orizzonti temporali. Nella fattispecie sia la bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo sia il collegamento ferroviario Dinazzano – Marzaglia (che peraltro insisterebbe in territorio reggiano) rappresentano elementi pianificatori di cui il PUMS deve tener conto, pur senza governarne i processi decisionali e realizzativi. Il PUMS non può sostituire gli atti di pianificazione regionale o nazionale.

Rispetto alla bretella Campogalliano – Sassuolo, il PUMS si preoccupa piuttosto di evidenziarne, per quanto sia possibile con i dati a disposizione, gli impatti viabilistici della sul territorio con particolare riguardo all’asse viario della Pedemontana, suggerendo di intervenire.

11. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTA.** Forme di regolazione del traffico dei mezzi pesanti sono inserite come ipotesi nell’Azione E3, da discutere con le imprese in opportuni tavoli di lavoro.

12. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTA.** Le Amministrazioni hanno peso relativo nell’incidere sul passaggio al sistema di vendita “franco destino” di un distretto industriale di rilievo internazionale. Ma simili ipotesi potranno essere oggetto di discussione ai tavoli con le imprese e/o associazioni di categoria.

13. **NON ACCOLTA.** Il PUMS non aggiunge nessun intervento che preveda realizzazione di nuove infrastrutture viarie che già non sia programmato. Altri interventi sulla viabilità (come ad esempio quelli sulla Pedemontana o sulla Circondariale di Fiorano o sulla circonvallazione di Sassuolo) vanno letti come riqualificazioni dell’esistente e rispondono agli obiettivi di miglioramento delle condizioni di circolazione e di miglioramento della sicurezza stradale. In gran parte quindi gli interventi saranno realizzati con risorse già impegnate.

14. **NON PERTINENTE.** Per quanto importante, la manutenzione delle strade non è oggetto di un piano strategico come il PUMS, ma attiene alla programmazione delle opere pubbliche dei Comuni.

15. **NON PERTINENTE.** La definizione delle priorità inserite nei Piani Triennali dei lavori pubblici, inclusa l’allocazione delle risorse necessarie a realizzarle, non è materia del PUMS.

16. **NON ACCOLTA.** Il PUMS si concentra soprattutto sulle ciclovie che, oltre ad avere un valore per il tempo libero e il turismo, assumano significatività anche per la mobilità sistematica quotidiana. Per quanto l’idea sia suggestiva, un itinerario Maranello – Serramazzoni – Pavullo non risulta rientrare in questi criteri.

17, 18, 19. **NON ACCOLTA.** Il PUMS delinea su questo fronte delle politiche generali, i cui contorni/dettagli attuativi vanno definiti con strumenti di settore come il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) e con le progettualità conseguenti.



PROPOSTA DI MODIFICA AL PIANO

Per l'accoglimento del punto 5. dell'osservazione si propone di modificare il testo dell'Azione B3 della Proposta di Piano sostituendo:

“Infine si richiederà di studiare l'introduzione di un biglietto weekend, valido per il sabato e la domenica, per incentivare l'uso di treno e autobus sia da parte dei turisti (il Palazzo Ducale di Sassuolo e il Museo Ferrari di Maranello rappresentano forse i due maggiori punti di interesse, ma non sono gli unici) sia da parte dei cittadini che nel tempo libero si recano dal Distretto a Modena o viceversa.”

come segue:

*Si richiederà **inoltre** di studiare l'introduzione di un biglietto weekend, valido per il sabato e la domenica, per incentivare l'uso di treno e autobus sia da parte dei turisti (il Palazzo Ducale di Sassuolo e il Museo Ferrari di Maranello rappresentano forse i due maggiori punti di interesse, ma non sono gli unici) sia da parte dei cittadini che nel tempo libero si recano dal Distretto a Modena o viceversa.*

*Infine si chiederà di valutare la possibilità di inserire una **“tessera a scalare”** ricaricabile per incentivare l'uso occasionale del trasporto pubblico.*



3. OSSERVAZIONE – GIUSTI PIER GIORGIO - LISTA CIVICA “PER CAMBIARE FORMIGINE”

Prot. 5651 Comune di Formigine del 20/02/2019

TESTO DELL’OSSERVAZIONE

Osservazione nr.1

Si richiede di sostituire nella proposta di Piano - Strategia A “RILANCIO DEL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO SULLA DORSALE FERROVIARIA REGGIO EMILIA - SASSUOLO – MODENA” - Azione A4 “Avvio di un tavolo tecnico-politico con Modena per l’integrazione e l’interscambio del sistema con le altre modalità di trasporto” la dicitura:

“In futuro sarà auspicabile che il dialogo con la Regione e con il Comune di Modena porti da un lato a regolarizzare le frequenze, cadenzandole ai 30 min (con orario mnemonico) durante tutto il giorno (la frequenza a 30 min va comunque confermata), dall’altro ad incrementare il numero di corse che servono anche le fermate minori.”

con quella

*“In futuro sarà **IMPORTANTE** che il dialogo con la Regione, con Tper e con i Comuni di Modena e Sassuolo, porti da un lato a regolarizzare le frequenze, cadenzandole ai 30 min (con orario mnemonico) durante tutto il giorno (la frequenza a 30 min va comunque confermata), dall’altro ad **AVERE TUTTE LE corse che servono anche le fermate minori lungo la linea ferroviaria Modena/Sassuolo: LA BERTOLA-BAGGIOVARA, CASINALBO, FIORANO, SASSUOLO-QUATTROPONTI”.***

Osservazione nr.2

Si richiede di inserire nella proposta di Piano Strategia J “ADOZIONE DI MISURE DI LIMITAZIONE AL TRAFFICO VEICOLARE” -Azione J4 “Adozione di provvedimenti di limitazione al transito delle categorie più inquinanti di veicoli omogenei per tutto i comuni”

anche il relativo testo descrittivo attualmente, per refuso, analogo a quello previsto per l’Azione J5 “Rimodulazione dell’offerta di parcheggio in prossimità dei centri storici”.

Si richiede, ovviamente, slittamento dei tempi necessari per presentare osservazioni, decorrenti dalla revisione della pubblicazione dell’azione j4.

Osservazione nr.3

Si richiede di inserire nella proposta di Piano Strategia J “ADOZIONE DI MISURE DI LIMITAZIONE AL TRAFFICO VEICOLARE” -Azione J2. “Incremento dell’estensione delle ztl”



la dicitura:

“L’ipotesi di attuazione della ZTL è, inoltre, da valutare previa consultazione delle Organizzazioni di categoria dei commercianti interessate.”

dopo l’attuale capoverso:

“L’estensione delle ZTL al 100% della superficie del centro storico è un’altra misura che il PAIR richiede per ottenere la riduzione del 20% del traffico nei centri abitati.

I Comuni interessati da questa misura sono Formigine e Sassuolo. Attualmente Formigine non ha una ZTL e l’unica area dove le auto non possono transitare è l’area pedonale di piazza Calcagni. Il PUMS ipotizza l’istituzione di una ZTL nel cuore del centro storico, perimetrata ai bordi dalle seguenti aree che resterebbero escluse, come rappresentato in figura: via Giardini e il parcheggio di piazza De Gasperi sul lato est del centro storico, via Zanfrognini e via Fiume sul lato ovest, le aree a parcheggio di piazza Caduti per la Libertà e piazza Arnò e la relativa viabilità.

Tale configurazione permetterebbe, tenendo conto anche dell’estensione dell’area pedonale, di coprire circa il 71% della superficie totale del centro storico. In figura XX è riportata l’estensione della ZTL utilizzata ai fini del calcolo delle aree.

L’ipotesi va approfondita con l’aggiornamento del PGTU e potrà essere attuata gradualmente, prevedendo in prima battuta una ZTL “leggera” a fasce orarie, che può via via irrigidirsi a fronte della crescita dei modi sostenibili a livello locale e di distretto”

CONTRODEDUZIONE (NON ACCOLTA)

1. NON ACCOLTA. Fermo restando che la competenza dell’organizzazione del servizio ferroviario non spetta ai Comuni, si ritiene che la formulazione utilizzata nel PUMS sia già adeguata ad esprimere il senso dell’azione proposta.
2. NON ACCOLTA. L’osservazione riguarda un errore materiale oggetto di un’osservazione d’ufficio, la cui correzione, trattando un contenuto non sostanziale perché già in fase di attuazione da parte dei Comuni in ottemperanza al PAIR, non richiede la riapertura dei termini per presentare le osservazioni. Si precisa inoltre che, trattandosi di un mero errore materiale, l’azione e le sue implicazioni sono state correttamente valutate nel Documento di Piano e nel Rapporto Ambientale.
3. NON ACCOLTA. Le caratteristiche del processo politico di condivisione dell’eventuale istituzione di una ZTL a Formigine saranno oggetto delle scelte dell’Amministrazione che attuerà l’azione pertanto non si ritiene necessario modificare il testo del documento di piano nel modo suggerito.



4. OSSERVAZIONE – CRISTIAN GIBERTONI

Prot. 6012 Comune di Formigine del 21/02/2019

Prot. 3685 Comune di Fiorano del 21/02/2019

* la stessa osservazione è stata protocollata al Comune di Formigine e di Fiorano

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Buongiorno, sono il Sig. Gibertoni Cristian residente a Formigine in via Achille Grandi 50, con la presente mi permetto, con assoluto spirito propositivo, di considerare la fattibilità di quanto sotto descritto.

Siccome io, la mia famiglia ad alcuni amici con bambini, residenti anche nel Comune di Fiorano Modenese, vorremmo poterci spostare esclusivamente con la bicicletta per raggiungere il posti di lavoro e per poter godere il territorio in tutta sicurezza, mi permetto di evidenziare la necessità di predisporre un collegamento “Est-Ovest” che porta dal Parco Regionale Salse di Nirano ed arrivi fino all’Oasi Naturalistica di Colombarone. Analizzando meglio il PUMS ho inoltre notato che “strategia G6” già prevede la realizzazione della “GREENWAY” Spezzano – Colombarone”. Siccome ho avuto modo di constatare che sono in corso delle opere di sistemazione e pulizia degli argini del torrente Fossa propono, alle Amministrazioni che confinano con il torrente e che sono coinvolte nel PUMS, se si potesse considerare l’idea di cantierare un tratto di ciclopedonabile che colleghi la località Comeazzo con Loc. Ponte Fossa.

Tale percorso potrebbe essere costruito o sull’ argine Torrente Fossa oppure con le stesse modalità con cui è già stata realizzata la pista ciclabile che scorre accanto al Torrente Tiepido. Segnalo inoltre che si potrebbe superare la grande arteria di comunicazione “Pedemontana” sfruttando il cavalcavia che si trova in Via Montagnani intersezione Via Sola nel Comune di Fiorano Modenese. A tal proposito si veda lo stralcio dello stradario dove si può evincere il possibile superamento della Pedemonta all’altezza di Via Montagnani/Sola.

CONTRODEDUZIONE (SOSTANZIALMENTE ACCOLTA)

Il PUMS, con la strategia G6 meglio rappresentata nella fattispecie nelle Tavole 14 e15 allegate alla Relazione di Piano, propone già la realizzazione di una “greenway” lungo il torrente Fossa.

Riguardo ai collegamenti ciclabili tra Formigine e Fiorano, che interesserebbero anche il torrente Fossa, pur avendo valutato anche di utilizzare il cavalcavia di via Montagnani, si è al momento ritenuto, nel disegno della rete ciclabile territoriale, di privilegiare l’uso dei cavalcavia di via Ghiarola Vecchia da un lato e di via del Canaletto dall’altro (già attrezzati entrambi con percorso ciclabile dedicato), anche per le possibilità di connessione con altri tratti di percorsi già esistenti, programmati o pianificati.



Tra questi due punti si è inoltre ritenuto interessante studiare una connessione utilizzando via Viazza I Tronco che, rispetto all'uso del cavalcavia di via Montagnani, ha lo svantaggio di richiedere un attraversamento ad hoc della Pedemontana (da valutare un sottopasso) ma ha il vantaggio di trovare poi un ponte già esistente sul Fossa, che consentirebbe di portarsi sulla destra orografica dove si svilupperebbe la greenway.



5. OSSERVAZIONE – Tper

Prot. 6085 Comune di Formigine del 22/02/2019

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Abbiamo esaminato i documenti di Piano con particolare riferimento alla Strategia A "Rilancio del Sistema di Trasporto sulla dorsale ferroviaria Reggio E. Sassuolo Modena".

Condividendo l'importanza e la potenzialità della linea ferroviaria per dirottare volumi di domanda maggiore, appare utile sottolineare che già da qualche anno Tper, in particolare sulla linea Modena Sassuolo, ha avviato un processo di ammodernamento del parco rotabile. Sono stati inseriti in servizio treni ETR350 ed ETR243 che hanno affiancato e si sono alternati con treni di generazione sicuramente più vecchia, ma nella disponibilità del parco aziendale. In futuro, come indicato, con l'attivazione del nuovo contratto di servizio, è previsto l'impiego di nuovi treni (Pop o ETR350).

Una specificazione va fatta anche per quanto riguarda la possibilità di trasporto bici sui treni, una necessità sempre più impellente e sentita nel sistema integrato di trasporto pubblico. Recentemente Tper ha adeguato al trasporto bici alcuni materiali in uso anche sulle linee Reggiane e in alcune realtà ha consentito il trasporto bici anche in presenza di servizi sostitutivi di ferrovia. I treni attualmente in servizio e i nuovi che arricchiranno il parco mezzi della società ferroviaria Trenitalia Tper dispongono di posti bici, ma appare limitante porre un limite inferiore del numero totale pari a 20, sapendo che ogni tipologia di treno può disporre di posti che, seppure adeguati, sono inferiori a questo valore. Citiamo a titolo di esempio l'ETR 350 che dispone di 18 posti bici.

Per quanto riguarda infine gli aspetti legati all'istituzione di nuovi treni, anche in sostituzione degli autobus, questi potranno trovare una loro valutazione nell'ambito della programmazione del trasporto regionale.

CONTRODEDUZIONE (SOSTANZIALMENTE ACCOLTA)

Raccogliendo le informazioni aggiornate riportate da Tper nell'osservazione, si ribadisce unicamente l'importanza di avere sui nuovi treni più posti bici possibile e che gli stessi posti bici siano garantiti in egual modo su tutti i convogli.

Sarà fondamentale che i nuovi treni abbiano le caratteristiche tecniche e funzionali migliori per la tipologia di linea, come quelle garantite dei treni POP.



6. CONTRIBUTO TECNICO AMBIENTALE – ARPAE

Prot. 6161 Comune di Formigine del 22/02/2019

TESTO DEL CONTRIBUTO TECNICO AMBIENTALE

Con riferimento alla richiesta del Comune di Formigine - Area tecnica – acquisita agli atti della scrivente Agenzia con prot. 13607 del 25/01/2019, di espressione dei contributi relativi alla Proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Distretto Ceramico, come insieme dei quattro comuni di Formigine, Maranello, Fiorano e Sassuolo, e del relativo Rapporto Ambientale di VAS,

tenuto conto che in data 06/02/2019, presso la Sala Consigliare del comune di Formigine, si è tenuta la Conferenza con gli Enti coinvolti nel procedimento per la condivisione del Rapporto Ambientale del Piano,

in relazione alla documentazione valutata in linea generale si valutano positivamente gli obiettivi e le strategie previsti dal Piano.

In particolare si accoglie con favore l'esplicitazione di specifici obiettivi legati alle componenti ambientali di aria e rumore: è stato definito, infatti, un obiettivo per il miglioramento della qualità dell'aria, problematica effettivamente rilevante e molto sentita dalla cittadinanza, nonché trattata anche da un Piano Regionale specifico (P.A.I.R.), ma anche per la riduzione dell'inquinamento acustico, problematica ambientale ritenuta forse di minor urgenza in questo momento, ma di sicuro impatto sulla salute e sul benessere delle persone, come recentemente evidenziato dal documento dell'OMS '*Environmental Noise Guidelines for the European Region*'.

Le misure previste all'interno del PUMS riguardano principalmente la riduzione dei veicoli circolanti su strade urbane attraverso la realizzazione di nuove opere infrastrutturali (Bretella Campogalliano-Sassuolo, Tangenziale sud di Formigine, Nuova viabilità Asse della via Statale a sud e della Circondariale a Nord nei comuni di Sassuolo e Fiorano) ed il rilancio del trasporto pubblico e più in generale della mobilità sostenibile, già previsti nei piani comunali (PSC, PGTU, PAES).

Seppur il PUMS non recepisca completamente le misure indicate all'art.15 (Altre misure limitative dei flussi veicolari nei centri abitati) delle NTA del PAIR 2020, misure che devono essere previste negli strumenti di pianificazione per i Comuni con popolazione superiore a 30000 abitanti (Formigine e Sassuolo), lo studio documenta che le azioni in programma, unitamente al rinnovo del parco veicolare, determinino una riduzione delle emissioni da traffico sul territorio dei 4 Comuni già nello scenario a breve termine (3 anni). In particolare non risulta centrato l'obiettivo del PAIR dell'estensione al 100% del centro storico delle ZTL (si raggiungerà il 71% a Formigine e il 52% a Sassuolo); viene comunque proposta, come misura integrativa, l'implementazione di nuove zone 30, zone che, seppur non modifichino i flussi di traffico nei centri abitati, dovrebbero, come argomentato, portare ad una riduzione delle emissioni inquinanti.

L'effettiva sostenibilità delle azioni PUMS potrà però essere effettivamente verificata solo attraverso un monitoraggio; nonostante il DM del 04/08/2017 lo preveda a cadenza biennale, si condivide la proposta di una frequenza più dilatata, coincidente con gli archi temporali degli scenari di riferimento valutati nel PUMS: breve termine (3 anni), medio termine (6 anni) e lungo termine (10 anni). Si ritiene indispensabile che il monitoraggio si concluda con la redazione di un report al fine di definire opportune misure correttive/mitigative in caso di insorgenza di criticità.



Contenuti del report di monitoraggio

La sostenibilità delle scelte di piano dovrà essere verificata sia attraverso gli indicatori di contesto che tramite quelli di risultato.

Si richiede un chiarimento in merito a come Arpae risulterebbe soggetto coinvolto nel monitoraggio dei seguenti indicatori di contesto: "Emissioni gas climalteranti" (tCO2 fascia oraria di punta e tCO2/anno) e "Pressione sonora" (km di strade con pressione sonora a 5 m superiore a 55 e a 65 dB).

Gli indicatori di risultato relativi alla qualità dell'aria e all'inquinamento acustico si basano sul modello di simulazione dei flussi di traffico. Nel report di monitoraggio dovrà pertanto essere data evidenza della correttezza delle stime restituite dal modello negli scenari di piano, attraverso un loro aggiornamento, basato su rilievi strumentali di traffico leggero e pesante, 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.

Qualità dell'aria

Gli indicatori di contesto sono rappresentati dai dati di qualità dell'aria; oltre a quelli misurati dalle due stazioni della rete regionale (la stazione di fondo urbano di Parco Edilcarani a Sassuolo e la stazione da traffico urbano di Circonvallazione San Francesco a Fiorano Modenese) dovranno essere riportate anche le stime a livello comunale di PESCO, modulo implementato da Arpae – Servizio Idro Meteo Clima, che integra le informazioni provenienti dalla rete di monitoraggio con le simulazioni del modello chimico e di trasporto NINFA, la cui risoluzione spaziale, pari a 1 km, non permette però di valutare specifiche criticità localizzate (hot-spot). I dati di PESCO rappresentano, pertanto, una previsione dell'inquinamento di fondo, cioè lontano da sorgenti emissive dirette. Nel report di monitoraggio dovrà essere visualizzato, per ogni inquinante e relativo indicatore (medie annuali per PM10, PM2.5, NO2 e numero di superamenti del valore medio giornaliero per i PM10), il trend, a partire dalla data di approvazione del PUMS.

Gli indicatori annuali dovranno però essere contestualizzati in base alle condizioni meteorologiche dell'anno, ossia se favorevoli o meno alla dispersione e deposizione degli inquinanti.

Per quanto riguarda gli indicatori di risultato, si condivide la metodologia di stima delle emissioni inquinanti attribuibili ai vari archi stradali, secondo la metodologia COPERT. Si richiede che il calcolo venga svolto per gli inquinanti critici per la qualità dell'aria PM10, PM2.5, NOx oltre che COV, NH3 e SO2 (precursori del particolato secondario come l'NOx) e per il benzene, inquinante tipico del traffico veicolare. Dovranno inoltre essere calcolate le emissioni dei gas serra CO2, N2O, CH4.

Le stime emissive in t/anno dovranno essere confrontate con lo scenario di riferimento in relazione al territorio complessivo dei 4 Comuni, ma dovranno anche essere restituite per singolo Comune oltre che analizzate per infrastruttura, attraverso una mappa del reticolo viario che evidenzia eventuali situazioni di incremento rispetto allo stato attuale. In particolare, per PM10 ed NOx, secondo l'art.8 delle NTA del PAIR, il proponente del piano o programma sottoposto alla procedura di VAS ha l'obbligo di valutare le conseguenze in termini di emissioni del piano o programma e le misure idonee a compensare e/o mitigare tali effetti, secondo il principio di riduzione al minimo delle emissioni determinate dai nuovi interventi nelle aree critiche (zone rosse, arancioni e gialle dell'allegato 2-A), come risultano i Comuni interessati dal PUMS.



Inquinamento acustico

In generale si può affermare che molti degli obiettivi proposti dal PUMS (in particolare la riduzione del traffico veicolare sulla viabilità locale, l'aumento della dotazione di isole ambientali e di piste ciclabili, l'estensione delle zone 30, la limitazione delle velocità in ambito urbano, l'implementazione e/o il potenziamento del TPL finalizzato a diminuire il traffico privato in ingresso alle aree urbanizzate, l'incremento del trasporto di merci su ferro, ecc.) porteranno ad una riduzione dei livelli acustici prodotti dalle infrastrutture di trasporto, tuttavia in altri casi le azioni del Piano (realizzazione di nuovi assi viari, creazione di linee TPL ad alta frequenza, potenziamento di linee ferroviarie locali, creazione di aree di sosta per l'interscambio modale) potrebbero al contrario determinare un aumento del livello acustico in vicinanza delle infrastrutture di trasporto nuove o potenziate.

Si osserva che, nella proposta di Piano presentata, è stato esplicitato un solo obiettivo riguardante la riduzione dell'inquinamento acustico: si tratta dell'obiettivo O13 'Riduzione dell'inquinamento acustico', relativo alla strategia D 'Riduzione e rinnovo del parco veicolare', mentre poteva essere considerato anche in altre strategie, ad esempio nella strategia B 'Potenziamento del trasporto pubblico con particolare riguardo all'asse pedemontano', oppure relativamente alla strategia J 'Adozione di misure di limitazione al traffico veicolare'.

Per quanto riguarda l'indicatore proposto per monitorare tale obiettivo, che consiste nel valutare il numero di km di strade che producono, a 5 m di distanza, livelli di pressione sonora superiori a 55 dBA e superiori a 65 dBA, si ritiene che esso non sia adatto nel quantificare la popolazione esposta al rumore veicolare, come sarebbe invece richiesto dal DM del 04/08/2017. Infatti considerando la carta di raffronto tra lo scenario BT02 (o LT02) e lo stato attuale (Allegato E), relativa al traffico veicolare dell'ora di punta, si osserva che, come ci si aspettava, molte strade interne ai centri urbani dei quattro comuni prevedono una riduzione del traffico transitante, mentre per altre strade di collegamento o per le infrastrutture nuove, viene stimato un aumento del relativo traffico. Questo risultato presumibilmente dovrebbe evidenziare una riduzione del numero di popolazione, esposta a livelli acustici elevati, superiore al 6%, percentuale massima stimata invece per l'indicatore proposto. La valutazione fatta evidenzia che, a seguito delle azioni/obiettivi del Piano, soli 17 km di strade in meno genereranno livelli acustici superiori a 65 dBA, e 22 km di strade in meno genereranno livelli acustici superiori a 55 dBA, come risultato netto tra le strade che aumenteranno e quelle che diminuiranno il traffico associato, ma non danno alcun riscontro della misura in cui diminuirà il numero di persone esposte a livelli acustici elevati.

Poichè nella documentazione viene specificato che non è disponibile una banca dati relativa al numero di persone residenti per edificio, un criterio per valutare l'esposizione potrebbe essere quello di considerare almeno il numero di edifici o, possibilmente meglio ancora, il numero di appartamenti, presenti sul primo fronte edificato di ciascuna strada, e quanti di questi risulterebbero esposti a livelli sonori superiori a 55 e 65 dBA, nella situazione attuale e dopo la realizzazione delle azioni del Piano, valori intesi come i massimi compatibili con la funzione residenziale.

Se tale elaborazione non sarà fattibile, si ritiene necessario che venga almeno presentata la distribuzione georeferenziata delle linee di isolivello per i valori di 55 e 65 dBA, sovrapposta alla mappa territoriale del Distretto, nei vari scenari di Piano e nelle fasi di valutazione triennale dei risultati attesi, in modo da poter apprezzare almeno qualitativamente l'aumento o la diminuzione del numero di abitazioni coinvolte dal superamento di tali livelli.

Si richiede, infine, di descrivere il modello acustico, in particolare lo standard di simulazione, utilizzato per le stime dei livelli di rumore, in quanto nella documentazione presentata non se ne fa alcuna menzione.

CONTRODEDUZIONE (PARZIALMENTE ACCOLTA)

► Report di Monitoraggio. Si conviene che il monitoraggio cadenzato sugli archi temporali degli scenari di riferimento valutati nel PUMS, così come proposto nel Rapporto Ambientale, sia ragionevolmente una periodicità utile a comprendere l'effettiva sostenibilità del Piano stesso. Come riportato nel medesimo documento il monitoraggio degli indicatori proposti, sarà rendicontato in un Report che promuoverà e aiuterà la riflessione sulle eventuali criticità



riconosciute anche in termini di mitigazioni e compensazioni possibili. Alcuni indicatori necessitano, per loro natura o costruzione, di rilievi strumentali di traffico leggero e pesante, tali rilievi sono garantiti in fase di aggiornamento del PGTU. Si segnala la presenza di un errore materiale che attribuisce ad ARPAE la competenza di monitoraggio in tema di emissioni di gas climalteranti e pressione sonora.

► Qualità dell'aria. Gli indicatori di risultato sulla qualità dell'aria, calcolati a partire dalle simulazioni del modello del traffico privato e dalla stima dei fattori emissivi calibrata sul parco veicolare circolante nel Distretto Ceramico, hanno interessato CO₂, vista la sua valenza nell'ambito della valutazione delle politiche per il contenimento dei consumi e il contrasto ai cambiamenti climatici, e PM10 e NO_x, vista la loro rilevanza nelle politiche per il miglioramento della qualità dell'aria e della salute umana. A questi, su richiesta dell'Autorità Competente a conclusione della fase di Scoping (sulla base di quanto proposto nel Rapporto Preliminare di VAS) si è aggiunto il parametro delle polveri ultrasottili PM2.5. Si ritiene che il set di questi indicatori risulti adeguato a rispondere, anche in chiave di monitoraggio, alla valutazione di impatto delle strategie ed azioni del PUMS, anche in coerenza con quanto richiesto dal PAIR.

Per quanto l'inclusione di altri inquinanti nel set di indicatori porterebbe ad una fotografia più dettagliata dei risultati previsti, è da considerarsi che il loro calcolo sia in fase di stima iniziale (vista la procedura articolata utilizzata per la stima degli altri inquinanti) che in fase successiva di monitoraggio, comporti un impegno rilevante sui Comuni. La complessità in termini di risorse e tempi impiegati fa sì che il percorso volontario intrapreso dalle quattro Amministrazioni per dotarsi di uno strumento come quello del PUMS, consenta ad oggi, di rispondere adeguatamente alle richieste cogenti (cfr. PAIR) e possa rispondere alle richieste puntuali dell'Autorità Competente (cfr. PM2,5).

Si ritiene poco utile e poco efficace eseguire delle stime emissive su base comunale o per singolo arco stradale per le ragioni qui di seguito esposte.

Il PUMS è stato volutamente predisposto congiuntamente dai quattro Comuni interessati nella consapevolezza che la questione della mobilità, e quindi anche delle sue esternalità negative tra cui in primo luogo l'inquinamento dell'aria, si possa e si debba risolvere unicamente con politiche ed azioni integrate e condivise su base territoriale, tanto più se il territorio si presenta come una "città-distretto" con forti relazioni interne intercomunali per le quali i confini amministrativi non hanno rilevanza. Il PUMS e la sua VAS danno conto dei risultati attesi dall'attuazione del PUMS in termini di riduzione di PM10 e NO_x, come richiesto dalle NTA del PAIR citate, prendendo come base territoriale l'intero ambito del PUMS in coerenza con le scelte sulle strategie e le azioni che coinvolgono i Comuni nel loro insieme.

Il Capitolo 5 della Proposta di Piano del PUMS descrive sinteticamente come i fattori emissivi per ogni inquinante siano stati stimati a partire da un'articolata analisi del parco veicolare



circolante nel Distretto Ceramico, che ha tenuto in conto sia delle diverse categorie Euro sia delle tipologie di alimentazione all'interno di ogni categoria Euro. Per ogni orizzonte temporale di riferimento (breve, medio e lungo termine) si è ipotizzata una diversa composizione del parco veicolare rispetto allo stato attuale. È evidente che questo approccio porta, con l'approssimazione del caso, ad una stima attendibile, e ad un confronto tra scenari del PUMS, se applicato alla totalità delle percorrenze (veicoli x km) all'interno di un territorio.

Se si volesse invece produrre un'elaborazione sensata ed attendibile a livello di singoli archi stradali, con i dati a disposizione si potrebbe unicamente applicare lo stesso unico fattore emissivo medio ad ogni arco, assumendo l'ipotesi che il parco veicolare circolante transiti in modo omogeneo su tutte le tipologie di strade e deformando così la realtà (evidentemente su una strada locale la tipologia di veicoli in transito è totalmente diversa rispetto ad una strada di scorrimento e transito, come ad esempio la Pedemontana).

Qualora la richiesta fosse mirata invece unicamente a far rilevare le variazioni tra i diversi scenari e lo stato di fatto sui diversi archi stradali, allora si ritiene siano sufficienti le rappresentazioni delle assegnazioni modellistiche dedicate al confronto tra scenari, che evidenziano in modo chiaro le parti e i singoli archi della rete stradale dove ci si attendono aumenti e quelli dove si stimano riduzioni del traffico veicolare (e quindi degli inquinanti prodotti).

► Inquinamento acustico.

Come spiegato all'interno del PUMS, non sono disponibili dati sui "civici", intendendo con questo non solo dati sugli abitanti degli edifici ma anche sugli edifici stessi. Si ribadisce pertanto l'impossibilità di operare nel modo suggerito e la correttezza di un'impostazione metodologica volta a verificare se il PUMS sia in grado di portare ad una riduzione dell'esposizione al rumore indotto dal traffico veicolare sulla rete viaria di riferimento.

La formulazione utilizzata per il calcolo della pressione acustica a 5 m di distanza dalla mezzera stradale è la seguente:

$$(0.21/1.609) * \text{velocità} + 10.2 * \text{LOG}(\text{flusso bidirezionale orario} * 0.8713 + 6 * \text{flusso bidirezionale orario} * 0.429) - 13.9 * \text{LOG}(5 * 100/30.48) + 49.5$$

Il calcolo è stato eseguito su ciascun arco componente il grafo stradale utilizzato per il modello di simulazione del traffico privato. Per questo è stato possibile, come riportato per iscritto nel Paragrafo 5.4 e rappresentato nella Tabella 5.5, dichiarare che i benefici in termini di riduzione di inquinamento acustico si registrano soprattutto "sulla viabilità interna ai centri abitati, dove si concentrano la residenza e i recettori sensibili". In generale è ciò che si evince anche dalla lettura delle tavole di rappresentazione delle assegnazioni modellistiche allegate al piano.



Tecnicamente risulta possibile rappresentare per ogni scenario le linee isolivello per valori di 55 e 65 dBA, ma queste rappresentazioni non potranno tener conto del modello 3D del terreno e degli edifici e ciò che si potrebbe evincere dalla loro lettura risulterebbe pertanto del tutto paragonabile, sia in senso assoluto che nel confronto tra scenari, a quanto proposto per le rappresentazioni delle assegnazioni modellistiche del traffico privato (semplificando il concetto: le curve isolivello saranno più vicine alla mezzera della strada dove il traffico veicolare è minore e viceversa).

PROPOSTA DI MODIFICA AL PIANO

Per l'accogliemnto della parte dell'osservazione in tema di Monitoraggio nel Paragrafo 5.1 del Rapporto Ambientale, all'interno della tabella degli indicatori di monitoarggio, si eliminerà la competenza di ARPAE in tema di emissioni di gas climalteranti e pressione sonora.

Per l'accoglimento della parte dell'osservazione che richiede di descrivere il "modello acustico, in particolare lo standard di simulazione, utilizzato per le stime dei livelli di rumore" si propone di inserire nel Paragrafo 5.4 il testo sotto riportato.

Dopo il capoverso:

"Per quel che concerne l'inquinamento acustico, non essendo nelle disponibilità dei Comuni i dati dei civici (che associano il numero di residenti ai singoli edifici) e ritenendo troppo grossolana una valutazione di impatto che consideri i dati delle sezioni di censimento, si è proceduto con un'elaborazione che ha consentito di stimare i chilometri di rete stradale interessati da una pressione acustica superiore alle soglie dei 55 db e 65 db a 5 m dalla strada, soglie abitualmente adottate per i periodi notturno e diurno. L'elaborazione è stata condotta sia sull'intero grafo stradale del territorio sia sulla sola viabilità urbana all'interno dei centri abitati."

Si inserisce il testo:

La formulazione utilizzata per il calcolo della pressione acustica a 5 m di distanza dalla mezzera stradale è la seguente:

*$(0.21/1.609)*velocità + 10.2*LOG(flusso\ bidirezionale\ orario *0.8713 + 6* flusso\ bidirezionale\ orario *0.429) - 13.9*LOG(5*100/30.48) + 49.5$*



7. OSSERVAZIONE – MOVIMENTO 5 STELLE

Prot. 3725 Comune di Maranello del 22/02/2019

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

PREMESSO CHE

Il PUMS è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con orizzonte temporale medio lungo, che sviluppa una visione di sistema della mobilità e si correla e coordina con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale.

CONSIDERATO CHE

I principi ispiratori del PUMS sono l'integrazione tra gli strumenti di pianificazione, la partecipazione, la valutazione ed il monitoraggio.

CONSTATATO CHE

I Comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo hanno deciso in relazione al particolare assetto territoriale che li contraddistingue di realizzare un PUMS con valenza sovracomunale. Tale Piano è stato adottato dal comune di Maranello con delibera di Giunta Comunale n.201 del 13/12/2018.

VISTO CHE

Le osservazioni al PUMS sono presentabili dal 27/12/2018 al 25/02/2019

SI OSSERVA QUANTO SEGUE

1. Non vi è stata alcuna interlocuzione con i mobility manager aziendali del territorio di Maranello. Vi sono infatti migliaia di veicoli che transitano all'interno del territorio per scopi lavorativi e non coinvolgere le aziende per intraprendere progetti di riduzione progressiva del traffico rischia di vanificare una buona parte delle azioni intraprese;
2. A pagina 37 del rapporto diagnostico è presente un grafico della distribuzione degli incidenti per fascia oraria, sviluppata su 26 ore giornaliere.
3. I rilevamenti del traffico privato sul nostro territorio svolte tra maggio e giugno 2016, risultano non attuali, visto che negli ultimi due anni abbiamo avuto un importante incremento del numero di dipendenti/collaboratori dell'azienda Ferrari e relativo ampliamento dei parcheggi a loro dedicati, che inevitabilmente hanno inciso in modo sensibile sul peggioramento della situazione viaria locale;



4. Nel PUMS è prevista l'attivazione di un nuovo distributore di metano, tale iniziativa risulta però di carattere privato e non in carico alle amministrazioni pubbliche, pertanto si denota alquanto inconsueto l'inserimento di questa proposta, in particolar modo considerando che tale distributore risultata già da tempo realizzato ma al momento non attivo;

5. Nella tavola 11 riepilogativa della rete ciclabile attuale del nostro territorio comunale è assente il tratto di ciclabile lungo via Toscana, da via Trentino a via Martinella, così come non vi è traccia del tratto lungo via Nuvolari;

6. Sempre nella tavola 11 risultano indicati percorsi e collegamenti, difficilmente definibili "ciclabili" (es percorso tra via Magellano e via dei navigatori), mentre risulta assente il tratto tratto tra via Flavio Gioia e Giovanni da Verrazzano;

7. Risultano classificati come percorsi promiscui ciclo-pedonali tratti alquanto discutibili es. via del Risorgimento, al tempo stesso alcuni tratti come quello lungo Via Terra delle Rosse viene catalogato tra i percorsi con elementi da migliorare;

Questi ed altre situazioni simili evidenziano una modalità di analisi e valutazione dei percorsi estremamente discordanti, tanto da sembrare valutati con criteri differenti rendendo poco attendibile l'analisi della situazione esistente e di conseguenza gli interventi necessari per i dovuti miglioramenti;

8. Non è stato minimamente considerata la situazione di congestione del traffico nelle ore di uscita dal lavoro dei lavoratori Ferrari in via Grizzaga, dall'intersezione con via dei navigatori fino al semaforo con via Magellano. In tale zona spesso si accumulano lunghe file e si assiste a manovre non corrette da parte degli automobilisti che percorrono decine di metri in contromano per svoltare in via Tirreno. Tale situazione doveva essere risolta con l'introduzione dell'asse est, ma non è stata risolutiva, pertanto dovrebbero essere considerate ulteriori azioni (ad esempio un tratto a senso unico) per incentivare gli automobilisti a percorrere l'asse est;

9. Tra i nuovi interventi non è stato minimamente considerato un attraversamento ciclopedonale tra via Grizzaga ed il parco delle rose (lato sud della rotonda sul grizzaga), dove si registrano quotidianamente pedoni che attraversano sulla strada e percorrono la rotonda a piedi con molteplici rischi sulla sicurezza. Tale criticità era già stata evidenziata con interpellanza n.67/2014 dove l'amministrazione ha risposto "Si ritiene dunque opportuno valutare questa ipotesi solo successivamente alla realizzazione di tutti gli interventi già previsti e a seguito di un'analisi degli effetti degli stessi." Tale analisi non è stata quindi inserita nel PUMS nonostante la problematica permanga quotidianamente;

10. All'interno dei nuovi interventi spicca il collegamento ciclo-pedonale lungo la via Vandelli tra Gorzano e Pozza, collegamento che però risulta incompleto, mancando un tratto



intermedio per una lunghezza poco inferiore ai 300 m, interruzione che rischia di vanificare l'impegno e le risorse che verranno utilizzate;

11. L'installazione sul territorio di Maranello delle ciclostazioni risulta essere un intervento economicamente dispendioso e di scarsa utilità, di cui gli utenti non sentono l'esigenza, pertanto sarebbe opportuno finalizzare tali risorse su progetti differenti.

CONTRODEDUZIONE (PARZIALMENTE ACCOLTA)

1. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTA.** La stesura del PUMS ha previsto una fase di consultazione degli stakeholders a cui sono stati invitati anche i rappresentanti delle principali aziende presenti sul territorio nonché delle associazioni di categoria. Non sono stati convocati esplicitamente i Mobility Manager delle aziende in quanto, sul territorio del Comune di Maranello, al momento della consultazione, non erano presenti soggetti privati aventi l'obbligo di individuare tale figura. Le attività svolte sono state aperte a tutti i portatori di interesse.

2. **NON ACCOLTA.** Il grafico sulla distribuzione degli incidenti per fascia oraria è stato prodotto a partire dall'elaborazione dei dati sugli incidenti avvenuti nei quattro comuni oggetto del PUMS forniti da ISTAT. Nel database originale l'orario di alcuni incidenti è stato registrato nelle ore 25 e 26, a causa evidentemente di errori materiali degli agenti delle forze dell'ordine nella compilazione dei moduli di rilevamento. Questi incidenti andrebbero in realtà associati ad altre fasce orarie, ma non c'è possibilità di conoscere quali. Il grafico riporta pertanto fedelmente quanto contenuto nel database di pertinenza.

3. **NON ACCOLTA.** I rilievi del traffico sono stati svolti nella fase iniziale del processo di stesura del PUMS (2016) e hanno coinvolto i territori di tutti e quattro i comuni redigenti con lo scopo di verificare i flussi di traffico in area vasta. La valutazione degli stessi a scala locale in relazione alle modifiche puntuali della sosta non è competenza del PUMS ma del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano). Nel corso dei futuri monitoraggi sarà possibile verificare le variazioni dei flussi veicolari misurati e/o stimati nei documenti del piano.

4. **NON ACCOLTA.** Il PUMS non contiene solamente strategie ed azioni che i Comuni possono attuare autonomamente ma, nello spirito indicato dalle linee guida, mette a sistema le iniziative, gli eventi e le azioni che riguardano il sistema di mobilità del Distretto anche quando questi sono in capo a soggetti terzi, privati o pubblici. L'attivazione di un nuovo distributore di metano, benché a carico di privati, rappresenta un evento di cui tenere conto nel quadro di una strategia generale che punta ad incentivare il ricambio del parco veicolare circolante con la diffusione di veicoli a basso impatto ambientale. Per il caso specifico, si precisa che si avvia a conclusione l'iter istruttorio funzionale all'attivazione del punto di distribuzione di metano considerato.



5-6-7. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTE.** La tavola 11 che identifica le piste ciclabili ha lo scopo di individuare solamente i principali tratti esistenti al fine di consentire una corretta identificazione degli indirizzi futuri funzionali alla redazione del Biciplan, che approfondirà l'analisi e il rilievo dei percorsi ciclopedonali esistenti anche a scala locale. Si precisa che il PUMS ha individuato solamente i percorsi identificati come previsto dal Codice della Strada.

8-9 . **NON ACCOLTA.** Il PUMS è un piano strategico che si occupa di delineare politiche, strategie ed azioni a livello di indirizzo. La problematica sollevata riguarda un livello di dettaglio e merita di essere affrontata puntualmente all'interno di una prossima revisione del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) o di uno apposito studio che analizzi le possibili soluzioni.

10. **NON ACCOLTA.** Le strategie definite dal PUMS sono state individuate anche attraverso l'analisi degli strumenti urbanistici esistenti che allo stato attuale non prevedono la realizzazione di percorsi ciclabili nel tratto considerato. Nell'ambito della stesura del BiciPlan, già avviata dai Comuni del Distretto, potranno essere meglio approfondite le diverse opzioni.

11. **NON ACCOLTA.** La Regione Emilia Romagna, nel 2018, attraverso il Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 Asse tematico E, ha emanato il Bando per la Realizzazione di ciclovie di interesse regionale e la promozione della mobilità sostenibile. Con tale strumento, nel lotto 2, ha promosso in modo esplicito la realizzazione di velostrazioni e parcheggi attrezzati per le biciclette considerandoli elementi fondamentali per lo sviluppo della ciclabilità e dei sistemi intermodali. L'amministrazione comunale di Maranello in linea con l'Azione G10 che include la realizzazione di rastrelliere, posteggi coperti pubblici e privati e ciclostazioni ha partecipato a tale bando di finanziamento allo scopo di dotare i punti chiave del territorio (particolari poli attrattori e poli di interscambio modale in primis) di cicloposteggi, elementi costitutivi della strategia di promozione della mobilità ciclabile sul territorio, sia a fini turistici e ricreativi che sistematici..



8. OSSERVAZIONE – FIAB

Prot. 3881 Comune di Fiorano Modenese del 25/02/2019

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Prima di presentare le proprie osservazioni, la nostra Associazione sottolinea lo sforzo tecnico e politico che il Distretto ed i tecnici incaricati del progetto hanno profuso nella stesura della Proposta di Piano. Questo sforzo è particolarmente rilevante se si tiene conto che il PUMS è stato avviato in modo volontario e virtuoso da parte dei comuni interessati.

Questo risulta evidente dalla efficace ricostruzione del quadro conoscitivo e dei dati di contesto e dalla serietà adottata nell'analizzare ed affrontare i temi trattati.

Tuttavia le condizioni attuali della mobilità del Distretto, impietosamente emersi dall'analisi della ripartizione modale dei mezzi utilizzati, e la complessità dei flussi di traffico quotidiani del territorio interessato, richiedono una virata della politica della mobilità da parte dei Comuni coinvolti.

L'attuale congestione della mobilità, causata dalle scelte passate che hanno privilegiato e sostenuto quasi esclusivamente i trasporti motorizzati privati su gomma, non può trovare soluzione nella prosecuzione ad oltranza delle stesse scelte.

Questo è ancora più importante ed evidente in questi mesi che vedono i territori impegnati a scegliere la allocazione delle risorse disponibili per le infrastrutture.

Le proposte di miglioramento dell'**assetto viario territoriale** (strategia F) appaiono ancora totalmente sbilanciate sulla motorizzazione privata. Appaiono inoltre ancora preminenti se confrontate con le strategie indicate per il trasporto pubblico (tutte a medio e lungo termine e da definire), l'innovazione logistica e le misure di limitazione del traffico veicolare.

Passando alle proposte di Piano, a nostro parere deve emergere con più chiarezza l'intenzione di destinare le risorse disponibili verso modalità di spostamento sostenibili.

L'efficacia del Piano sulla mobilità si può valutare infatti solo sulla base dell'allocazione delle risorse, degli attori coinvolti e dei tempi previsti.

Per sostenere la pedonalità, la mobilità ciclabile ed il trasporto pubblico, verso il riequilibrio della ripartizione modale attesa, è infatti indispensabile destinare con determinazione e continuità le risorse infrastrutturali ed organizzative sulla riqualificazione degli spazi e delle aree pubbliche. Questo non solo per migliorare l'accoglienza delle sistemazioni e delle pavimentazioni dei centri urbani, ma per realizzare una progressiva riconquista degli spazi per gli utenti "sostenibili" della strada a scapito della mobilità motorizzata. Ridare l'urbanità ai centri abitati permette infatti di migliorare la qualità urbana e di incidere concretamente sul riequilibrio modale.



Nei **centri urbani** la moderazione del traffico deve essere contemporanea al ridimensionamento delle carreggiate (indispensabile per abbassare le velocità) per ottenere una diversa ripartizione degli spazi che favorisca prima di tutto i pedoni. L'introduzione di sensi unici deve essere attentamente valutata per non aumentare le velocità ed i giri viziosi del traffico veicolare.

Per gli esercizi commerciali di Maranello – Spezzano – Fiorano, che sono centri di passaggio, è importante che la pista ciclabile prevista sia di forte impatto, unico modo di migliorare le attività commerciali.

Anche il **trasporto pubblico** che deve riguadagnare spazio e precedenza rispetto al trasporto privato, attraverso le corsie dedicate, il preferenziamento semaforico e la qualità delle fermate che devono integrarsi con le altre modalità di spostamento.

Una mancanza che abbiamo evidenziato e che riteniamo molto importante al fine di incentivare l'utilizzo del TPL è l'assenza del collegamento ciclabile per raggiungere la stazione ferroviaria di Fiorano, condizione che favorirebbe l'utilizzo del treno per i pendolari e studenti.

E' infatti ormai assodato che, a fianco di interventi per la promozione della mobilità sostenibile, devono essere adottati provvedimenti per **disincentivare il traffico automobilistico lavorando, oltre che sulle sezioni stradali, sul numero di parcheggi e sulla tariffazione della sosta.**

Su questo tema appare ancora troppo timida e impopolare la proposta di ridurre solo parzialmente la sosta di piazza Martiri a Sassuolo che rischia di non accontentare nessuno.

Sulla **ciclabilità** potrebbero essere approfonditi alcuni temi cruciali:

1. Istituzione dell'Ufficio biciclette nei Comuni o nel Distretto per offrire un servizio mirato (e non residuale) agli utenti sulle infrastrutture viarie, i portabiciclette, l'interscambio con gli altri mezzi, la lotta ai furti, le iniziative di promozione, ecc.;
2. Inserimento nei regolamenti edilizi dell'obbligo di dotare gli edifici residenziali, industriali, commerciali e di servizio di spazi per il deposito e il parcheggio delle biciclette per gli abitanti, gli operatori ed i visitatori;
3. Realizzazione di infrastrutture per la pedonalità e la ciclabilità all'interno delle opere di urbanizzazione degli insediamenti industriali per favorire il "bike to work". Evidenziata mancanza di una pista ciclabile in via Ghiarola Nuova dove ci sono molte ceramiche e quindi molti dipendenti, utile per incentivare il "bike to work";
4. Divieto di parcheggio auto in prossimità delle scuole, soprattutto in coincidenza con l'ingresso e l'uscita degli studenti;
5. Ricognizione dei portabiciclette esistenti e adozione di portabiciclette efficienti e standardizzati.

Per quanto concerne alle attività di Comunicazione riteniamo utile una costante e pressante informazione sui livelli di inquinamento atmosferico del territorio, al fine di responsabilizzare la cittadinanza e motivarla a scelte di modalità più sostenibili negli spostamenti quotidiani (Strategie G3 e A11)



Da ultimo riteniamo inopportuno e fuorviante utilizzare nel PUMS vocaboli tipo "sperimentare", "auspicabile", "se non reca disfunzioni" che non esprimono la necessaria intenzione di realizzare le scelte indicate.

La Fiab si congratula per il lavoro iniziato e offre la sua disponibilità all'ulteriore sviluppo dei progetti previsti dal PUMS ed in particolare sul tema dei collegamenti ciclabili urbani e infra comunali del Distretto.

CONTRODEDUZIONE (PARZIALMENTE ACCOLTA)

1. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTA.** Nell'ambito della strategia G sono già previste azioni relative alla comunicazione e al mobility management che potranno eventualmente essere concretizzate anche attraverso una diversa distribuzione delle funzioni dei servizi esistenti.
2. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTA.** L'Azione C2 del PUMS dà conto di quanto già fatto dai Comuni del Distretto in termini di previsioni di cicloparcheggi come standard urbanistici all'interno dei propri RUE (Regolamenti Urbanistici Edilizi) per gli usi residenziali e non nei casi di nuova edificazione e di ristrutturazione edilizia. Ulteriori norme ed accorgimenti potranno essere adottati nel tempo alla luce di una valutazione di efficacia delle misure messe in atto, come previsto dall'azione G10.
3. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTA.** Un percorso ciclabile in sede propria lungo via Ghiarola Nuova è già inserito come ipotesi di progetto nel disegno della rete ciclabile del PUMS (Tavola 15), proprio per servire le numerose aziende presenti e la stazione dei treni di Fiorano. In generale tutta la Strategia H è mirata ad incentivare il "bike to work" con attività di mobility management e elementi infrastrutturali. In particolare a queste ultime sono dedicate le azioni H4 (cicloparcheggi e spogliatoi presso le aziende) e H5 (individuazione di percorsi sicuri per raggiungere i principali poli del lavoro).
4. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTA.** La definizione delle modalità di sosta è propria di piani sottordinati quali il PGTU e il Piano della Sosta inoltre il divieto di parcheggio auto in prossimità delle scuole non può rappresentare un'azione applicabile tout court a tutti i plessi scolastici. Le Azioni G1, G4 e G5 sono esplicitamente mirate ad incentivare gli spostamenti casa-scuola a piedi e in bicicletta. In particolare l'Azione G1 definisce le linee di indirizzo per le attività da svolgersi in prossimità delle scuole distinguendo due tipologie di interventi: la limitazione alla circolazione veicolare e conseguentemente alla sosta nonché la riqualificazione complessiva del fronte scolastico. L'attuazione di questi interventi non potrà che essere valutata caso per caso con gli approfondimenti analitici necessari.
5. **SOSTANZIALMENTE ACCOLTA.** L'Azione G10 è espressamente dedicata all'"installazione diffusa di cicloparcheggi sulla base di un piano dei cicloparcheggi". Al suo interno sono già

Comuni di Fiorano Modenese | Formigine | Maranello | Sassuolo



suggeriti sia il censimento dei cicloposteggi esistenti sia l'adozione di modelli dagli standar qualitativi e funzionali adeguati.



9. OSSERVAZIONE – Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara

Prot. 6431 Comune di Formigine del 25/02/2019

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

In riferimento alla VAS del PUMS intercomunale dei comuni in oggetto per la quale sono pervenute le note indicate a margine:

- *verificati* i precedenti agli atti;
- *preso atto* dei lavori previsti consistenti in nuova viabilità, riqualificazione di aree stradali e spazi pubblici, estensione della rete ferroviaria, nuove rotonde, parcheggi e nuove piste ciclabili, nonché loro dislocazione di massima;
- *preso atto* dello stato di elaborazione progettuale che in molti casi non ha raggiunto il livello di studio di fattibilità;
- *considerato* che i territori dei Comuni interessati dal Piano in epigrafe risultano accomunati da un'alta densità di testimonianze del popolamento antico a partire dall'epoca preistorica e che presentano aree a potenzialità archeologica diversificata (v. Tav. 8.2, *Carta delle Potenzialità Archeologiche*, del PTCP della Provincia di Modena);
- *considerato* che le azioni A10, A15, F1-F10 e G6 comporteranno interventi di modifica dell'assetto del sottosuolo; tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza, per quanto di competenza e per quanto ad oggi noto e disponibile agli atti, comunica quanto segue.

Tutela monumentale e paesaggistica

Per quanto riguarda gli aspetti di tutela monumentale e paesaggistica si esprimono le seguenti considerazioni.

Il Piano in oggetto non esplicita il rapporto degli interventi previsti né con gli edifici soggetti a tutela monumentale, né tantomeno con le aree interessate da tutela paesaggistica, aspetti che sarà quindi necessario approfondire e che dovranno, comunque, essere oggetto di specifiche istanze di autorizzazione di questo Ufficio ai sensi rispettivamente della Parte II e della Parte III del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*. A titolo esemplificativo e non esaustivo, si segnalano fin da ora le seguenti criticità:

- 1) la realizzazione di una nuova rotonda prevista nel Comune di Fiorano Modenese all'intersezione fra via Viazza I tronco e via del Canaletto è stata oggetto di Conferenza di Servizi che ha visto l'espressione del parere negativo da parte di questa Soprintendenza (ns. prot. 9933 del 04.05.2018); tale intervento dovrà quindi essere oggetto di revisione;
- 2) il nuovo collegamento stradale previsto nel Comune di Fiorano Modenese fra via Motta e via Nirano, sulla quale si prevede di realizzare anche una nuova rotonda allo scopo di ridurre il traffico in corrispondenza di una scuola dell'infanzia, ricade nell' "Area di rispetto di Rocca Coccapani detta Castello di Spezzano, Casina all'Ingresso, Casa Leonardi e pertinenze, Villa Menotti-Moreali", soggetta alle relative prescrizioni di tutela indiretta (D.C.R. del 28.05.2018). Si fa presente che in data 21.01.2019 questa Soprintendenza ha comunicato al Comune di Fiorano Modenese e ai relativi proprietari il riavvio del procedimento per la rideterminazione delle prescrizioni di tutela indiretta contenute nel citato decreto (ns. prot. 1364 del 21.01.2019). L'intervento dovrà quindi tenere conto del vincolo vigente;
- 3) la realizzazione di una nuova rotonda prevista nel Comune di Formigine, fraz. Corlo, lungo la S.P. 486 via Radici in Piano all'intersezione con via Battezzate dovrà tenere conto della presenza di "Villa Teggia Droghi con pertinenze e parco", complesso architettonico sottoposto a tutela con D.S.R. del 22.02.2002. Si chiede di approfondire con elaborati di maggior dettaglio il rapporto dell'intervento con il contesto tutelato, prevedendo accorgimenti tali da garantire il rispetto di quest'ultimo.
- 4) In merito agli interventi del comune di Sassuolo si chiede la sovrapposizione con i vincoli paesaggistici, in particolare per l'interazione con il fiume Secchia, per ciò che attiene la bretella autostradale Campogalliano- Sassuolo, per lo svincolo con la SS. 467 pedemontana e per la nuova rotonda "barriera pedemontana", ai fini di una valutazione di eventuali interferenze paesaggistiche ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera c) del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.;



si chiedono, inoltre, le interferenze con i vincoli paesaggistici e le zone tutelate a livello monumentale per le seguenti proposte di intervento:

- il raddoppio della corsia della pedemontana e sottopasso della pedemontana alla ferrovia e proposta di estensione Via radici in piano;
- strada ex Cisa-Cerdisa Fiorano-Sassuolo
- rotatoria Via Palestro-Via radici in Monte e nuovo tratto Via Palestro e rotatoria di testa a sud rappresentate nella TAV 13;

Si chiedono, inoltre, chiarimenti afferenti l'inserimento delle nuove bretelle di viabilità connotate come " *altra viabilità inserita nei PSC*" relativa al centro di Magreta per ciò che attiene le interferenze con eventuali zone vincolate.

Tutela archeologica

(art. 25 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.)

Si richiede che la documentazione progettuale relativa agli interventi sottoposti alle disposizioni del D.Lgs. 50/2016 di cui alle citate azioni comprenda la relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 c. 1 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. in quanto parte integrante della documentazione progettuale che la stazione appaltante trasmette alla Soprintendenza. Solo a seguito del ricevimento di tale relazione questo Ufficio potrà esprimere il parere di competenza in merito alla sottoponibilità di tali interventi alla procedura di verifica archeologica preventiva prevista dall'art. 25, c. 8 e segg. del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., fatta eccezione per quelli già sottoposti in precedenza al parere di questo Ufficio.

La presente nota viene inviata alla Commissione regionale di garanzia ai sensi dell'art. 39, c. 3, lett. a) del D.P.C.M. 171/2014. Entro tre giorni dalla ricezione dell'atto, le Amministrazioni statali, regionali o locali coinvolte nel procedimento hanno facoltà di chiederne il riesame all'indirizzo sr-ero.garanzia@beniculturali.it specificando nell'oggetto "Commissione di garanzia - richiesta di riesame".

CONTRODEDUZIONE (SOSTANZIALMENTE ACCOLTA)

Il PUMS è per sua natura un piano strategico che definisce politiche, strategie ed azioni mirate a ridurre gli impatti della mobilità. Esso non entra nel dettaglio delle progettazioni delle infrastrutture, che dovranno evidentemente eseguire l'iter previsto dalla legge, incluso l'interlocuzione e le richieste di pareri e autorizzazioni alla Soprintendenza richiamate nell'osservazione.

L'inserimento, in forma descrittiva testuale e di rappresentazione cartografica mediante segni metaprogettuali, di opere infrastrutturali all'interno del PUMS che possano insistere su aree tutelate non solleva i soggetti che saranno preposti alla loro progettazione dagli obblighi previsti dalle norme sulla tutela monumentale e paesaggistica ed archeologica, che riguardano tuttavia fasi successive a quella pianificatoria generale (e non vincolante) del PUMS.



10. OSSERVAZIONE – aMo (Agenzia Mobilità Modena)

Prot. 6464 Comune di Formigine del 26/02/2019

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

riferimento al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dei Comuni di Formigine, Maranello, Sassuolo, Fiorano Modenese, adottato con diverse delibere dalle Giunte Comunali dei citati 4 Comuni in data 13/12/2018, si propone la seguente Osservazione:

In merito alla strategia B “Potenziamento del Trasporto Pubblico Locale”, in particolare per i punti B1, B5 e B13, in cui sono previste azioni specifiche riguardanti il TPL e la stima delle relative risorse, precisiamo che aMo, secondo le previsioni legislative regionali e su delega degli EELL modenesi, ha il compito di gestione di tutte le attività operative di progettazione, pianificazione, rimodulazione dei servizi di TPL su gomma nel Bacino di competenza; attività finalizzate all’attuazione delle scelte programmatiche degli E.L.

Le attività di riprogrammazione e di revisione dei servizi di TPL, compresa l’individuazione delle eventuali risorse necessarie, che potranno essere anche di riferimento per la prossima Gara di TPL, sono riferite all’intero Bacino Provinciale.

Pertanto aMo al fine di aggiornare il Piano di Riprogrammazione dei Servizi di TPL di Bacino da sottoporre per l’approvazione agli Enti Soci di Agenzia, dovrà tenere conto sia degli indirizzi strategici e delle scelte programmatiche contenute negli strumenti di pianificazione della mobilità sostenibile Urbani (PUMS), che dei Piani della Mobilità di Area Vasta (PUMAV) e di Bacino (PdB) che saranno approvati dagli Enti Locali.

CONTRODEDUZIONE (SOSTANZIALMENTE ACCOLTA)

Il PUMS costruisce un quadro organico di strategie ed azioni per la mobilità sostenibile nel Distretto Ceramico. Tra queste la Strategia B, che interessa il trasporto pubblico su gomma, riveste un ruolo fondamentale. Le azioni proposte rappresentano l’espressione di indirizzi condivisi dai quattro Comuni che hanno predisposto il PUMS, sulle quali il coinvolgimento di aMo, previsto dal PUMS, sarà imprescindibile, nelle forme e nel rispetto delle competenze previste dalle normative vigenti.



11. OSSERVAZIONE D'UFFICIO – Comuni di Fiorano Modenese, Formigine, Maranello e Sassuolo

Prot. 3736 Comune di Fiorano Modenese del 22/02/2019

Prot. 6087 Comune di Formigine del 22/02/2019

Prot. 3804 Comune di Maranello del 25/02/2019

Prot. 7707 Comune di Sassuolo del 25/02/2019

SINTESI DELLE OSSERVAZIONI D'UFFICIO

La presente osservazione d'ufficio riguarda la correzione di errori materiali e/o perfezionamenti del testo adottato.

Si propongono le modifiche di seguito riportate per l'elaborato "Proposta di Piano" (in rosso i testi da aggiungere, barrati e rossi quelli da eliminare)

Pag. 15 Correzione errore materiale nel testo, si propone la seguente modifica al terzo capoverso della prima colonna:

- *"...modo preoccupante, **la** preponderanza..."*

Pag. 15 è richiesto l'aggiornamento del riferimento al paragrafo, per cui si propone la seguente modifica al quarto capoverso della prima colonna:

- *"A fronte di un andamento demografico che per i prossimi anni avanzerà ad un tasso di crescita molto modesto sotto lo 0.5% annuo (v. Paragrafo ~~5.2~~ **5.2**), ma che comunque porterà...."*

Pag.17 Correzione errore materiale nella tabella che sarà modificata con l'aggiunta della dicitura "**Migliaia di Euro**" come unità di misura nell'intestazione; le parole erroneamente riportate in rosso saranno scritte in nero e sarà eliminata la linea diagonale che la attraversa..

Pag.20 Correzione errore materiale, nel testo si propone la seguente modifica al sesto capoverso della prima colonna:

"1. ~~1~~ Come detto, il PUMS è stato avviato in modo volontario..."



Pag.28 Correzione errore materiale del riferimento alla tabella ed elenco puntato, nel testo si propone la seguente modifica al quarto capoverso della terza colonna:

“Quindi in riferimento alla Tabella ~~##~~ 5.6...”

Pag.37 Correzione errore materiale, nel testo si propone la seguente modifica al secondo capoverso della prima colonna:

“...dei territori ~~servizi serviti~~ e con un ragionevole orizzonte...”

Pag.104 Correzione errore materiale, nella didascalia delle immagini

“Campagne di comunicazione per la promozione dell’uso della bicicletta a Monaco (in alto) a ~~Schie~~ Martesana (in basso)”

Pag.136 Correzione errore materiale del riferimento alla Figura nell’ultimo capoverso del testo relativo all’Azione J1. AUMENTO DELL’ESTENSIONE DELLE AREE PEDONALI

“...In Figura ~~XX~~ 6.11”

Pag.136 Correzione errore materiale del riferimento alla Figura nel secondo capoverso del testo relativo all’Azione J3. VERIFICA E REVISIONE DEI REGOLAMENTI DI ACCESSO ALLE ZTL

“...In figura ~~XX~~ 6.11...”

Pag.137 Correzione errore materiale: il testo dell’azione J4 va sostituito integralmente con il seguente:

“I Comuni adottano già i provvedimenti di limitazione alla circolazione veicolare privata nei centri abitati previsti dalla Regione (dal lunedì al venerdì dalle 8:30 alle 18:30) e i provvedimenti emergenziali nei casi previsti dalle norme attuative del PAIR. Si sottolinea quindi come i provvedimenti siano adottati non solo dai Comuni di Formigine e Sassuolo, ma anche da quelli di Fiorano e Maranello, interessando l’82% dell’area complessiva dei centri abitati nell’area del PUMS.

In futuro occorrerà adeguarsi agli aggiornamenti previsti, con particolare riguardo all’innalzamento della soglia dei veicoli che restano soggetti ai provvedimenti di limitazione, perché appartenenti alle categorie Euro più vecchie e quindi più inquinanti.



Il processo costante del ricambio del parco veicolare, incentivato sicuramente anche da questo tipo di provvedimenti, abbasserà comunque nel tempo la platea complessiva dei veicoli interessati.”

CONTRODEDUZIONE (ACCOLTA)

PROPOSTA DI MODIFICA AL PIANO

Gli elaborati di piano verranno modificati così come indicato.