



REFORM
Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

Aggiornamento sulle VAS

Gabriele Bollini

Servizio VIPSA RER

gabriele.bollini@regione.emilia-romagna.it

RER - Incontro di formazione con Enti Locali – 20 aprile 2018

VAS dei PUMS: fatte / in corso

➤ **Conclusa:** PUMS Parma e Ravenna

➤ **In corso:**

- concluso scoping: PUMS Rimini, Ferrara, Faenza, Carpi

- da chiudere scoping: PUMS Forlì e Città Metropolitana

➤ **In arrivo:** PUMS di Cesena, Reggio Emilia, Distretto Ceramico, ... Misano Adriatico e

.....

Vantaggi dell'“anomalia”

RER-VIPSA è autorità competente per la VAS di piani «comunali»

Vantaggio:

- sinergia e collaborazione con il Servizio “Trasporto pubblico locale, mobilità integrata e ciclabili” titolare dell’attuazione del «Protocollo d’intesa tra Regione Emilia-Romagna e i Comuni»
- scrittura di un «**Contributo alla valutazione e alla formazione dei PUMS (ovvero una sorta di possibili “linee guida”)**» fornito al primo incontro di «avvio» del processo di valutazione

Premessa

Posto che la VAS non è la VIA dei piani! e che il PUMS non è un “nuovo piano” ma un “piano di coordinamento strategico” che porta, da un lato, a sistema tutto quanto riguarda la mobilità di un territorio (piani, programmi, politiche-azioni), e che agisce, dall’altro, quindi non tanto sulle infrastrutture ma sui comportamenti di mobilità, e quindi anche sugli stili di vita, avendo quale obiettivo il benessere socio-ambientale dell’intera comunità.

Premessa

Le caratteristiche fondamentali che dovrebbe avere un PUMS e la sua VAS sono quindi:

- che il PUMS sia un prodotto collettivo dell'intero Comune e non di un solo settore***
- che sia effettivamente strategico e che quindi abbia un ampio ventaglio di obiettivi***
- che coinvolga non solo gli stakeholder ma anche la popolazione***
- che non cerchi quindi solo il consenso ma che cerchi la condivisione***
- che la VAS sia fortemente integrata alla formazione del piano agendo come un sistema di supporto all'elaborazione e alla decisione***
- che assuma una logica, un approccio, multicriteri***

Contenuti del contributo

1. Sintesi dei contenuti delle Linee Guida MIT per l'elaborazione e l'adozione dei PUMS (*Decreto 4 agosto 2017, Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - Serie generale - n. 233*) (allegato 1)
2. Passaggi salienti del processo di formazione e di valutazione del PUMS
 - 2.1 Percorso di partecipazione e consultazione
 - 2.2 La valutazione del piano
 - 2.3 Analisi costi-benefici estesa
 - 2.4 Gli scenari di piano sottoposti a valutazione complessiva
 - 2.5 La valutazione dei risultati attesi
 - 2.6 Progettazione del sistema di monitoraggio
3. Target, sistema di monitoraggio, VAS
 - 3.1 Indicatori di efficacia e target
 - 3.2 PUMS e possibili effetti ambientali
 - 3.3 Obiettivi e strategie. Una prima analisi di coerenza
4. Esempio di indice/contenuti di un PUMS

Un aggiornamento del contributo

Rispetto alle modalità di integrazione tra elaborazione del PUMS e la VAS (intesa come sistema di supporto alle decisioni e fondata su un approccio multicriteri).

Contenuti

1. Il Rapporto ambientale
2. Monitoraggio e stima dei costi
3. Il rapporto con il PAIR
4. Ancora sul percorso partecipativo
5. I temi rilevanti per il piano dal quadro diagnostico e dal percorso partecipativo
6. Dalle linee di indirizzo alla proposta di piano

Fra le altre cose il RA dovrebbe contenere anche **una stima dei costi**

Saranno elencate nel RA le diverse linee di intervento proposte dal PUMS, a loro volta articolate nelle azioni specifiche occorrenti per la loro realizzazione. A ciascuna azione specifica vanno associate indicazioni temporali di massima circa **il periodo di inizio e la durata della realizzazione, il costo di realizzazione e il costo di gestione per ciascun periodo di durata dell'azione.**

Si ottiene così una stima dei costi di investimento e di gestione del PUMS e il *cash flow* teorico da questi generato, **così da poterne valutare l'impatto sui bilanci comunali e verificarne in tal modo la sostenibilità finanziaria.**

In questa fase si tratta ancora, è bene precisarlo, di uno strumento finalizzato a orientare la successiva fase attuativa e non l'enunciazione di una decisione formalmente adottata dalla Amministrazione.

La necessità di distribuire temporalmente gli interventi (il complesso degli investimenti previsti e i costi di esercizio/gestione a regime) obbliga infatti a **collocare ciascuna delle azioni previste in ordine di priorità**, e fornisce in tal modo un chiaro supporto per la formulazione dei programmi triennali delle opere pubbliche, per la destinazione di parte degli oneri urbanistici oltre che per orientare più robustamente l'operato dell'Amministrazione nel concorrere alla ricerca dei finanziamenti eventualmente disponibili nei diversi ambiti (locali, nazionali ed europei).

ma sarebbe utile anche un'«analisi costi-benefici estesa»

Affrontando il tema della valutazione/comparazione delle alternative, si dovrebbe da un lato stimare come evolverebbe il sistema della mobilità (scenario di riferimento) in assenza del PUMS e dall'altro, posto che il piano è il prodotto della combinazione di una serie di politiche-azioni diverse con effetti sul sistema della mobilità differenti, compresi i costi e i benefici, il Rapporto Ambientale dovrebbe conseguentemente **provare** a stimare-valutare quanto “genera” ogni euro che metto su una politica-azione piuttosto che un'altra, in termini di effetto (efficacia) sulla mobilità (p.e. sulla bicicletta vs sul trasporto pubblico).

Una sorta di analisi costi-benefici, potrebbe essere utilizzata in particolar modo nella fase di selezione e prevalutazione delle singole azioni di piano considerate (scenari esplorativi), al fine di definire una metodologia coerente che consenta di accompagnare l'intero processo di costruzione del Piano, fornendo indicatori sintetici in grado di descrivere efficacia ed efficienza delle azioni considerate, in relazione ai differenti indicatori di risultato e in funzione del quadro degli obiettivi.

Le azioni che, avendo conseguito risultati positivi nel processo di valutazione o in base ad altre considerazioni, saranno selezionate per comporre lo scenario base di Piano e le sue varianti temporali di lungo periodo, dovrebbero a loro volta essere sottoposte a valutazione complessiva costi-benefici, per evidenziare e quantificare l'effetto combinato delle azioni selezionate.

Una metodologia di valutazione di questo tipo non solo consentirebbe di esplicitare gli elementi che porteranno alla scelta delle differenti azioni e misure che compongono il Piano, ma fornirebbe anche un possibile criterio di definizione delle priorità in fase di attuazione, in funzione dell'efficienza degli investimenti effettuati.

In tal modo, nella scelta delle azioni da realizzare, potrebbero essere privilegiate, almeno in prima approssimazione, quelle con rapporti benefici/costi più elevati.

E per finire qualcosa rispetto al rapporto con la nuova LR 24/2017



Il Piano Urbanistico Generale (PUG) e il PUMS da sponde disciplinari diverse, si occupano dei medesimi temi di organizzazione del funzionamento urbano per il benessere dei cittadini e il buon funzionamento delle attività urbane. Un benessere di cui la qualità dello spazio urbano e della mobilità sostenibile che tale spazio rende possibile, costituisce sicuramente una componente fondamentale.

La complementarietà dei due approcci e l'evidente necessità di integrazione che li lega pongono alla Strategia (della qualità urbana ed ecologico-ambientale) e alla attuazione del PUG temi nuovi.

In primo luogo è evidente la necessità che entrambi gli strumenti partano alla medesima visione del futuro della città. Il processo partecipativo necessario alla visione condivisa per il PUG potrebbe (dovrebbe) essere unico o quantomeno fortemente integrato. Infatti nella elaborazione della Strategia si confrontano e si valutano linee d'azione di cui una parte assai rilevante potrà riguardare, come si è visto, l'organizzazione della mobilità.

Occorre dunque consolidare le forme di integrazione tra PUMS e PUG per la costruzione e valutazione di tali linee d'azione, destinate a guidare gli interventi di rigenerazione urbana in termini coerenti con la visione strategica del futuro della città.

Dal momento che non ci può essere un prima e un dopo deriva che PUG e PUMS dovrebbero essere elaborati insieme. Nella attuazione “processuale” del PUG la valutazione degli aspetti trasportistici dei progetti di trasformazione urbana che saranno oggetto degli Accordi operativi, dovrebbe essere coerente con il PUMS, ma qualora la definizione dei contenuti dell’accordo fosse oggetto di un processo negoziale i “trasportisti” del PUMS dovrebbero essere chiamati a collaborare alla definizione delle alternative migliori.

Fatto che richiama ancora una volta la necessità di nuove forme organizzative, cabine di regia, attrezzature di coordinamento tra le diverse componenti della amministrazione e i diversi livelli di governo coinvolti.



REFORM

Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

Thank you!

Questions welcome



Project smedia
