

REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE SICILIANA

ASSESSORATO DEL TERRITORIO E DELL' AMBIENTE

DIPARTIMENTO DELL' AMBIENTE

- VISTO** il testo coordinato dello Statuto speciale della Regione Siciliana;
- VISTA** la legge regionale 29/12/1962, n. 28 “*Ordinamento del Governo e dell'Amministrazione centrale della Regione Siciliana*” e ss.mm.ii.;
- VISTA** la legge regionale 10/04/1978, n. 2 “*Nuove norme per l'ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione*” e ss.mm.ii.;
- VISTO** il decreto del Presidente della Regione Siciliana n. 70 del 28/02/1979 “*Approvazione del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione Siciliana*”;
- VISTA** la legge regionale 03/12/2003, n. 20 e in particolare l'art. 11 recante misure urgenti per la funzionalità dell'Amministrazione della Regione Siciliana;
- VISTA** la legge regionale 16/12/2008, n. 19 “*Norme per la riorganizzazione dei Dipartimenti regionali. Ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione*” e ss.mm.ii.;
- VISTO** il decreto del Presidente della Regione n. 777/Area 1/S.G. del 15/11/2022 con il quale è stata preposta alla nomina di Assessore Regionale del Territorio e Ambiente la dott.ssa Elena Pagana;
- VISTA** la legge regionale 12/08/2014, n. 21 e ss.mm.ii. e in particolare l'art. 68 “*Norme in materia di trasparenza e di pubblicità dell'attività amministrativa*”;
- VISTA** la legge 07/08/1990 n. 241 “*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*”;
- VISTA** la legge regionale 21/05/2019, n. 7 “*Disposizioni per i procedimenti amministrativi e la funzionalità dell'azione amministrativa*”;
- VISTO** il decreto del Presidente della Regione Siciliana n. 09 del 05/04/2022 recante l'emanazione del “*Regolamento di attuazione del Titolo II della legge regionale del 16/12/2008 n.19. Rimodulazione degli assetti organizzativi dei Dipartimenti regionali ai sensi all'articolo 13, comma 3, della legge regionale 17/03/2016 n.3*” (pubblicato sulla GURS n.25 del 01/06/2022 – Parte Prima), con il quale è stato approvato il nuovo funzionigramma del Dipartimento Regionale dell'Ambiente (nel seguito D.R.A.);
- VISTO** il D.D.G. n. 579 del 22/06/2022, con il quale è stato approvato il nuovo organigramma del D.R.A.;
- VISTO** il decreto del Presidente della Regione Siciliana n. 450 del 13/02/2023 con il quale, in esecuzione della deliberazione di G.R. n. 94 del 10/02/2023, è stato conferito l'incarico di Dirigente Generale del D.R.A. alla Dott.ssa Patrizia Valenti;
- VISTO** il D.D.G. n. 563 del 15/06/2022, con il quale è stato conferito l'incarico di Dirigente Responsabile del Servizio I “*Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali*” del D.R.A. al Dott. Antonio Patella;
- VISTA** la Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;
- VISTA** la Direttiva 2009/147/UE e del Consiglio del 30/11/2009 concernente la conservazione degli uccelli selvatici;
- VISTA** la Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001 del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- VISTA** la legge 22/04/1994, n. 146, recante: “*Disposizione per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità Europee – legge comunitaria 1993*”;

- VISTO** il decreto legislativo 03/04/2006, n. 152, e successive modifiche, recante: “Norme in materia ambientale” ed in particolare la parte seconda riguardante le “Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)” (di seguito D. Lgs. 152/2006);
- VISTO** in particolare l’art. 10 comma 3 del predetto D.lgs. 152/2006 che dispone “*La VAS e la VIA comprendono le procedure di valutazione d’incidenza di cui all’articolo 5 del decreto n. 357 del 1997; a tal fine, il rapporto ambientale, lo studio preliminare ambientale o lo studio di impatto ambientale contengono gli elementi di cui all’allegato G dello stesso decreto n. 357 del 1997 e la valutazione dell’autorità competente si estende alle finalità di conservazione proprie della valutazione d’incidenza oppure dovrà dare atto degli esiti della valutazione di incidenza (...)*”;
- VISTO** il decreto del Presidente della Repubblica 08/09/1997, n. 357 “*Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli Habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica*” e ss.mm.ii. come modificato dal D.P.R. 12/03/2003, n. 120 “*Regolamento recante modifiche ed integrazioni al D.P.R. 08/09/1997, n. 357, concernente l’attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*”;
- VISTO** il decreto legislativo 22/01/2004, n. 42 “*Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’art. 10 della legge 6/07/2002, n. 137*” e ss.mm.ii.;
- VISTA** la legge 22/05/2015 n. 68 “*Disposizioni in materia di delitti contro l’ambiente*”;
- VISTA** la legge regionale 20/11/2015 n. 29 “*Norme in materia di tutela delle aree caratterizzate da vulnerabilità ambientale e valenze ambientali e paesaggistiche*”;
- VISTA** la legge regionale 08/05/2007, n. 13, articolo 1 “*Disposizioni in favore dell’esercizio di attività economiche in siti SIC e ZPS*”;
- VISTE** le “*Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza*” predisposte nell’ambito della attuazione della *Strategia Nazionale per la Biodiversità 2011-2020 (SNB) per la corretta attuazione dell’art. 6, commi 2, 3, e 4, della Direttiva 92/43/CEE Habitat*”, pubblicate sulla G.U. del 28-12-2019 serie generale - n. 303
- VISTO** il decreto assessoriale n. 36/Gab del 14/02/2022 e s.m.i. di “*Adeguamento del quadro normativo regionale a quanto disposto dalle Linee guida Nazionali sulla Valutazione d’incidenza (V.INC.A.), approvate in conferenza Stato-Regioni in data 28 novembre 2019 e pubblicate sulla G.U.R.I. del 28 dicembre 2019, n. 303*” e ss.mm.ii.;
- CONSIDERATO** che, secondo quanto disposto dall’art. 1, comma 3, della legge regionale n. 13/07 e dall’art. 4 del D.A. n. 245/GAB del 22/10/2007, la procedura di valutazione di incidenza è di competenza dell’Assessorato Regionale del Territorio e dell’Ambiente;
- VISTO** il D.P.R. n. 23 del 08/07/2014, concernente il “*Regolamento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e programmi nel territorio della Regione Siciliana*”;
- VISTA** la Delibera di Giunta n. 48 del 26/02/2015 concernente “*Competenze in materia di rilascio dei provvedimenti di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e di Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA)*”, che individua l’Assessorato Regionale del Territorio e dell’Ambiente, Autorità Unica Ambientale, ad eccezione dell’emanazione dei provvedimenti conclusivi relativi alle istruttorie di cui all’art. 1, comma 6, della legge regionale n. 3 del 09/01/2013;
- VISTO** l’Atto di indirizzo assessoriale n. 1484/Gab dell’11/03/2015 e ss.mm.ii.;
- VISTA** la nota protocollo n. 12333 del 16/03/2015 con la quale il Dirigente Generale del Dipartimento dell’Ambiente indirizzo assessoriale n. 1484/Gab dell’11/03/2015 impartisce le disposizioni operative in attuazione della Delibera di Giunta n. 48 del 26/02/2015;
- VISTA** la legge regionale 07/05/2015 n. 9 recante “*Disposizioni programmatiche e correttive per l’anno 2015. Legge di stabilità regionale*”, ed in particolare l’articolo 91 recante “*Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale*” come integrato dall’art. 44 della legge regionale 17/03/2016, n. 3 e modificato dall’art. 52 la legge regionale 11/08/2017, n. 16 (esclusione pagamento oneri istruttori amministrazioni regionali);

- VISTA** la deliberazione di Giunta Regionale n. 189 del 21/07/2015 concernente: “Commissione Regionale per le Autorizzazioni Ambientali di cui all’art. 91 della legge regionale 07/05/2015, n. 9 - Criteri per la costituzione-approvazione”, con la quale la Giunta Regionale, in conformità alla proposta dell’Assessore Regionale per il Territorio e l’Ambiente, di cui alla nota n. 4648 del 13/07/2015 (Allegato “A” alla delibera), ha approvato i criteri per la costituzione della citata Commissione per il rilascio delle autorizzazioni ambientali di competenza regionale di cui all’Art. 91 della l.r. n. 9/2015 (di seguito C.T.S.);
- VISTO** il decreto assessoriale n. 207/GAB del 17/05/2016 di istituzione della Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale (di seguito C.T.S.), applicativo dell’art. 91 della L.R. n. 9 del 07/05/2015, così come integrato dall’art. 44 della L.R. 17/03/2016 n. 3, in conformità ai criteri fissati dalla Giunta Regionale con Delibera n. 189 del 21/07/2015;
- VISTI** i provvedimenti di nomina e/o di revoca dei componenti della C.T.S., dati *in primis* dal D.A. n. 230/Gab del 27/05/2016 ed in ultimo dal D.A. n. 333/GAB del 02/10/2023;
- VISTO** il decreto assessoriale n. 295/Gab. del 28/06/2019, con il quale è stata approvata la “*Direttiva per la corretta applicazione delle procedure di valutazione ambientale dei progetti*”;
- VISTA** la deliberazione di Giunta Regionale n. 307 del 20/07/2020 con la quale si individua nel Dipartimento Regionale dell’Ambiente l’Autorità competente all’adozione dei provvedimenti di verifica di assoggettabilità a VIA ex art 19 del D.Lgs. 152/2006, nonché all’adozione degli ulteriori provvedimenti, relativi a verifiche di assoggettabilità a VAS (art. 12 D.Lgs. 152/2006), Screening di valutazione di incidenza ex art. 5 D.P.R. n. 357/1997 e valutazione preliminare, di cui all’art. 6, comma 9, del D.Lgs. n.152/2006;
- VISTA** la legge regionale 13/08/2020, n.19 recante “*Norme per il governo del Territorio*” ed in particolare l’art. 18 che disciplina la “*Valutazione Ambientale Strategica (VAS)*” di competenza regionale;
- VISTA** la legge regionale 15/04/2021, n. 9 “*Disposizioni programmatiche e correttive per l’anno 2021. Legge di stabilità regionale*” e il supplemento ordinario n. 10 “*Bilancio di previsione della Regione siciliana per il triennio 2021-2023*” (G.U.R.S. n. 17 del 21/04/2021, Parte I), e in particolare l’art. 73 “*Commissione tecnica specialistica per il supporto allo svolgimento delle istruttorie per il rilascio di tutte le autorizzazioni ambientali di competenza regionale*”, con cui è stato disposto sia di aumentare da 30 a 60 del numero di commissari della C.T.S., sia di articolare la medesima C.T.S. in tre Sottocommissioni distinte per materia;
- VISTA** la deliberazione di Giunta Regionale n. 266 del 17/06/2021 “*Attuazione legge regionale 15 aprile 2021, n. 9, articolo 73. Commissione Tecnica Specialistica per il supporto allo svolgimento delle istruttorie per il rilascio di tutte le autorizzazioni ambientali di competenza regionale*”, con cui sono state disciplinate sia l’articolazione della C.T.S. in tre Sottocommissioni distinte per materia (Ambiente - Energia - Pianificazione Territoriale), sia l’organizzazione e la gestione interna delle attività e le modalità di distribuzione dei carichi di lavoro della medesima C.T.S.;
- VISTO** il decreto assessoriale n. 194/GAB del 30/06/2023 con il quale è regolato a decorrere dal 01/08/2023 il funzionamento e l’organizzazione della C.T.S.;
- VISTO** il quadro normativo di riferimento per redazione del “*Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Messina 2030 del Comune di Messina*”, ed in particolare:
- Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22/10/2014, sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi, recepita con decreto legislativo 16/12/2016, n. 257, il cui art. 3, comma 7, lettera c);
 - decreto legislativo 16/12/2016, n. 257 “*Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi*”;
 - decreto ministeriale 04/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di “*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*” che all’art.3 prevede “*Le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni, i comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi PUMS, secondo le linee guida di cui all’art. 1, entro ventiquattro mesi dall’entrata in vigore del presente decreto*”;
- CONSIDERATO** che il decreto ministeriale 04/08/2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti all’allegato I punto f) recante “*Valutazione ambientale strategica (VAS)*” prevede “*Secondo quanto*

stabilito dagli artt. 4 e segg. del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i., i piani ed i programmi strategici, che possano avere un impatto significativo sull'ambiente, devono essere sottoposti alle procedure di Valutazione ambientale strategica (VAS) al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile. Nel caso specifico dei PUMS, considerata la loro tematica e tenuto conto di quanto indicato dal decreto legislativo n. 152/2006, art. 6, è da valutare caso per caso l'assoggettabilità alla procedura di VAS, anche in osservanza delle disposizioni delle leggi regionali, secondo quanto previsto dagli artt. 6, 7 e 12 del decreto legislativo n. 152/2006. La VAS accompagnerà tutto il percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione.”;

VISTA l'istanza n.2134, depositata sul Portale Valutazioni Ambientali (prot. DRA n. 53806 del 13/07/2023) con la quale il Comune di Messina, nella sua qualità di Autorità Procedente (di seguito A.P.), ha trasmesso al Dipartimento dell'Ambiente di questo Assessorato la documentazione riguardante la VAS, ai sensi dell'art. 13 comma 5 del D. Lgs. 152/2006, comprensiva, ai sensi dell'art. 10 comma 3 del D. Lgs. 152/2006 della Valutazione di incidenza ambientale, ai sensi del D.P.R. 357/97, della proposta di “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Messina 2030” (nel seguito P.U.M.S.), depositando:

RS00OBB0001A0_ ISTANZA DI ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA
RS00OBB0002A0 _ SINTESI NON TECNICA
RS00OBB0003A0 _ RAPPORTO AMBIENTALE
RS00OBB0004A0 _ SHAPE FILES
RS03ADD0001A0_ DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DEL REDATTORE VAS
RS03AVV0001A0_ AVVISO DA PUBBLICARE SULLA GURS
RS03EPS0001A0 _ CONTEGGI VEICOLARI
RS03EPS0002A0 _ INDAGINI CORDONALI
RS03EPS0003A0 _ INDAGINI SOSTA
RS03EPS0004A0 _ INDAGINI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
RS03EPS0005A0 _ ESITI QUESTIONARIO ON.LINE
RS03EPS0006A0_ ATTIVITA' DI PARTECIPAZIONE
RS03EPS0007A0 _ ATLANTE DELLE PISTE CICLABILI – TRACCIATI
RS03EPS0008A0 _ ATLANTE DELLE PISTE CICLABILI – SEZIONI
RS03EPS0009A0 _ ANALISI INCIDENTALITA'
RS03EPS0010A0 _ ANALISI INCIDENTALITA' CENTRO STORICO
RS03EPS0011A0 - ANALISI INCIDENTALITA' AUTOVETTURE CENTRO STORICO
RS03EPS0012A0 _ ANALISI INCIDENTALITA' MEZZI PESANTI CENTRO STORICO
RS03EPS0013A0 _ ANALISI INCIDENTALITA' MOTO CENTRO STORICO
RS03EPS0014A0 _ ANALISI INCIDENTALITA' BICI CENTRO STORICO
RS03EPS0015A0 _ ANALISI INCIDENTALITA' PEDONI CENTRO STORICO
RS03EPS0016A0 _ PERCORSI PEDONALI - ACCESSIBILITA'
RS03EPS0017A0 _ PERCORSI PEDONALI - LARGHEZZA MASSIMA DEL PERCORSO
RS03EPS0018A0 _PERCORSI PEDONALI_OSTACOLI AL PASSAGGIO NETTO _90 CM (5.1)
RS03EPS0019A0 _PERCORSI PEDONALI_OSTACOLI AUTOVETTURE IN SOSTA (5.1)
RS03EPS0020A0 _PERCORSI PEDONALI_SUPERFICIE DELLA PAVIMENTAZIONE (3.3)
RS03EPS0021A0 _PERCORSI PEDONALI_TIPOLOGIA PARAPEDONALI (1.7)
RS03EPS0022A0 _PIAZZE DI COMUNITÀ
RS03EPS0023A0 _PIAZZE DI COMUNITÀ - FOCUS AREA CENTRALE
RS03EPS0024A0 _PERCORSI CICLABILI CLASSIFICATI
RS03EPS0025A0 _PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE NORD
RS03EPS0026A0 _PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE CENTRO
RS03EPS0027A0 _PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE SUD
RS03EPS0028A0 _TIPOLOGIA DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE NORD
RS03EPS0029A0 _TIPOLOGIA DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE CENTRO

RS03EPS0030A0 _TIPOLOGIA DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE SUD
RS03EPS0031A0 _QUADRO PROGRAMMATICO DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE NORD
RS03EPS0032A0 _QUADRO PROGRAMMATICO DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE CENTRO
RS03EPS0033A0 _QUADRO PROGRAMMATICO DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE SUD
RS03EPS0034A0 _REALIZZAZIONE DI CICLOSTAZIONI PROTETTE NEI LUOGHI DI INTERSCAMBIO MODALE
RS03EPS0035A0 _PERCORSI CICLOTURISTICI
RS03EPS0036A0 _RIORGANIZZAZIONE DELLE LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE VERSO I VILLAGGI
RS03EPS0037A0 _SICUREZZA STRADALE - ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ
RS03EPS0038A0 _SICUREZZA STRADALE - GERARCHIZZAZIONE DELLE STRADE
RS03EPS0039A0 _SICUREZZA STRADALE - INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA IN VIALE
S03EPS0040A0 _SICUREZZA STRADALE - AREE REGOLAMENTATE DI PROGETTO
RS03REL0001A0 _RELAZIONE DI PIANO PARTE 1 - QUADRO CONOSCITIVO E PROCESSO
RS03REL0002A0 _RELAZIONE DI PIANO - PARTE 2 - STRATEGIE DI PROGETTO ...
RS03RIA0001A0 _VALUTAZIONE INCIDENZA AMBIENTALE - VINCA

VISTA la documentazione di piano ed amministrativa, come depositata e pubblicata nel Portale Valutazioni Ambientali della Regione Siciliana, al codice procedura 2662;

DATO ATTO dello svolgimento della fase di scoping, di cui all'art. 13 comma 1 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., come integralmente documentato sul Portale delle Valutazioni ambientali al codice procedura n. 1408, conclusa con la notifica del parere (prot. DRA n. 21748 del 31/03/2022) della CTS n. 76 del 23/03/2022;

DATO ATTO dello svolgimento delle consultazioni di VAS, secondo le modalità previste dall'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm. ii, nel periodo dal 11/08/2023 al 25/09/2023, tramite la pubblicazione della documentazione relativa alla proposta di Piano, alla VAS ed alla VINCA sul Portale Valutazioni Ambientali e sul sito dell'A.P, come risultante dalla seguente documentazione:

- avviso pubblico sul portale delle valutazioni ambientali del 11/08/2023;
- nota prot. n. 61746 del 09/08/2023 del Servizio 1 DRA di pubblicazione avviso, adempimenti per la prosecuzione della procedura di VAS ed invito ai Soggetti Competenti ed al pubblico interessato di far pervenire entro il termine di 45 gg. i propri contributi;

DATO ATTO degli esiti delle consultazioni concluse con le seguenti osservazioni:

- Dipartimento Regionale per le Attività Sanitarie e Osservatorio Epidemiologico: nota prot. n. 28763 21/08/2023. (prot. DRA n. 63329 del 22/08/2023);
- Dipartimento Regionale Urbanistica: nota prot. n. 13330 del 06/09/2023 (prot. DRA n. 66048 del 06/09/2023);
- Dipartimento Regionale Energia: nota prot. n. 28518 del 18/09/2023 (prot. DRA n. 69260 del 20/09/2023).

VISTA la nota del Servizio 1, prot. DRA 73003 del 04/10/2023, di conclusione delle consultazioni ex art. 14 del D.Lgs.152/2006 e comunicazione alla C.T.S. di avvenuta pubblicazione sul portale delle valutazioni ambientali al codice procedura 2662 di tutta la documentazione relativa alla proposta di "P.U.M.S.";

VISTA la nota assunta al prot. DRA n. 86188 del 27/11/2023, con la quale sono stati trasmessi al Servizio 1 DRA, i pareri approvati dalla C.T.S. nella seduta plenaria del 17/11/2023, tra i quali figura anche il parere n. 586/2023 relativo al procedimento in questione;

ACQUISITO il Parere Istruttorio Conclusivo (P.I.C.) n. 586/2023 approvato dalla C.T.S. nella seduta del 17/11/2023, composto di 50 pagine, comprensivo dell'attestazione delle presenze sottoscritta dal Presidente e dal Segretario della C.T.S., che con riferimento alle previsioni dell'art. 15 del D. Lgs. 152/2006 rende parere favorevole in esito alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) e parere positivo di Valutazione di Incidenza Ambientale (ex art. 5 D.P.R. 357/1997 e s.m.i.) per la proposta di "*Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Messina 2030*";

RITENUTO di dover provvedere d'ufficio alla correzione del sopra richiamato P.I.C. n. 586/2023 che riporta, per mero errore materiale, la data del 17/12/2023 in luogo della data della seduta plenaria tenutasi il

17/11/2023, come riportato nella citata nota assunta al prot. DRA n. 86188 del 27/11/2023 di trasmissione dei pareri approvati dalla C.T.S. in tale data;

PRESO ATTO che la C.T.S. ha considerato gli esiti della fase di scoping di cui al parere tecnico n. 76/2022 rilasciato in data 23/03/2022;

PRESO ATTO dal parere della C.T.S. n. 586/2023, che il Rapporto ambientale è stato redatto e quindi valutato con riferimento ai punti da a) a j) dell'allegato VI del D.lgs. 152/2006;

VISTE le considerazioni e valutazioni conclusive, riportate nel parere CTS n. 586/2023 come di seguito elencate:

- che il PUMS in esame, in armonia con i principi generali che devono sottintendere la sua stesura ed in conformità con la normativa comunitaria e nazionale non prevede interventi di tipo strutturale o azioni che possano creare pregiudizio all'ambiente;
- che le finalità proprie dei Piani urbani della mobilità sostenibile, prevedono oltre agli interventi di razionalizzazione, efficientamento del sistema dei trasporti locali nelle aree urbane, il miglioramento delle condizioni ambientali, di vivibilità delle città ed un atteso effetto positivo sulla salute umana;
- che il PUMS di Messina risponde ai requisiti e alle finalità sopra richiamate, senza interferire negativamente con le diverse componenti ambientali;
- che il Rapporto Ambientale, ancorché non strutturato secondo lo schema di cui all'allegato I della parte seconda del T.U.A. risulta conforme con quei contenuti.
- che si può ragionevolmente ritenere che dagli interventi e dalle azioni del PUMS non possano determinarsi significativi impatti sulle componenti ambientali, ed in particolare sulla componente rumore, qualità dell'aria, salute umana, biodiversità;
- che le azioni previste dal PUMS, come peraltro documentato nel RA, anche per la natura precipua e le finalità proprie del Piano per la mobilità sostenibile, potranno contribuire positivamente all'attenuazione degli impatti negativi propri di un sistema della mobilità chiuso alle innovazioni e sostanzialmente centrato su una modalità dominata dal traffico veicolare motorizzato privato;
- che il Piano sostanzialmente prevede azioni di tipo gestionale, e non prevede interventi infrastrutturali, ma unicamente il riattamento e la rifunzionalizzazione di un vecchio tracciato ferroviario dismesso, da riconvertire in percorso ciclabile;

RITENUTO sulla base di quanto sopra esposto di poter concludere il procedimento esprimendo parere motivato (ex art. 15 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) relativamente alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ed estendendo tale parere alle finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza Ambientale (ex art. 5 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i.);

FATTI SALVI i vincoli e gli obblighi derivanti da ogni altra disposizione di legge e senza pregiudizio di eventuali diritti di terzi;

A TERMINE delle vigenti disposizioni

DECRETA

Art.1

Si dispone parere motivato favorevole, ai sensi e per gli effetti dell'art. 15 co. 1 del D. Lgs. 152/2006 per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) riguardante la proposta di "*Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Messina 2030*" presentato dalla Città di Messina nella qualità di Autorità Procedente, con le motivazioni di cui al Parere n. 586/2023 reso dalla C.T.S. durante la seduta del 17/11/2023 e di cui all'art. 2 del presente decreto, a condizione che siano ottemperate le previsioni di cui all'art. 3 del presente decreto.

Il parere motivato si estende alla Valutazione di Incidenza Ambientale e dispone parere favorevole alla VInCA. (ex art. 5 del D.P.R. 357/1997 e s.m.i.), concludendo in maniera oggettiva che non determinerà incidenza significativa, ovvero non pregiudicherà il mantenimento dell'integrità del sito/i con riferimento agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie, nei limiti ed alle condizioni indicate dal Parere della C.T.S. n. 586/2023, dalla proposta di piano, dal Rapporto ambientale, dello Studio di incidenza e delle prescrizioni di cui all'art. 3 e 6 comma 3 del presente decreto.

Art. 2

Costituiscono parte integrante e sostanziale del presente decreto il Parere Tecnico Specialistico ambientale n. 586/2023 del 17/11/2023 rilasciato dalla C.T.S., composto di 50 pagine, nel quale sono contenute le motivazioni e le considerazioni su cui si fonda la decisione di cui all'art. 1, nonché l'attestazione di presenza dei componenti della Commissione firmata dal Segretario e dal Presidente della C.T.S..

Art. 3

L'Autorità Procedente illustrerà, in sede di dichiarazione di sintesi, in che modo le considerazioni ambientali sotto formulate sono state integrate nella proposta di *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Messina 2030* “e di come si è tenuto conto del Rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, inclusive delle osservazioni contenute nel parere della CTS n. 586/2023, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate.

L'Autorità Procedente, pertanto, prima della presentazione del Piano per l'approvazione, provvederà alle modifiche ed alle integrazioni dei documenti di Piano e del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica (parti integranti del Piano) tenendo conto di tutte le risultanze del parere motivato della CTS di cui all'art. 3.

In particolare, in osservanza al Parere Tecnico Specialistico n. 586/2023 ed al presente decreto, per garantire la migliore sostenibilità ambientale del Piano, procederà in sede di dichiarazione di sintesi a:

- i. riepilogare sinteticamente il processo integrato del piano o programma e della valutazione ambientale (schema procedurale e metodologico – Valutazione Ambientale VAS);
- ii. elencare i soggetti coinvolti e fornire informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione del pubblico
- iii. dare informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione, in particolare sugli eventuali contributi ricevuti e sui pareri espressi;
- iv. descrivere quale sarebbe stato lo scenario senza l'attuazione del Programma;
- v. dichiarare come si è tenuto conto del parere motivato;
- vi. descrivere le misure previste in merito al monitoraggio ed in che modo si è tenuto conto nel Rapporto ambientale degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il Piano adottato, alla luce delle alternative possibili e la indicazione delle misure adottate e da adottare in conformità con quanto previsto per il monitoraggio di cui all'articolo 18 del T.U.A.
- vii. descrivere e chiarire i rapporti del PUMS con le aree sensibili del territorio ed in particolare con quelle della Rete Natura 2000, e in che modo non ne viene pregiudicato il mantenimento dell'integrità relativamente agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie;
- viii. descrivere e chiarire i rapporti del PUMS con aree di particolare rilevanza dal punto di vista culturale e paesaggistica, la cui integrità potrebbe essere minacciata dalla realizzazione del Piano, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228;
- ix. Richiamare la coerenza del Piano con gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al Piano, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale, indicando le parti del RA ove si è tenuto conto delle relative tematiche.

Art. 4

L'Autorità procedente porrà in atto tutte le procedure di informazione al pubblico previste dagli artt. 15, 16, 17 e 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm. ii, ed in particolare dovrà provvedere:

- alla trasmissione del Piano, del rapporto ambientale, della sintesi non tecnica, insieme con il presente parere motivato e di tutta la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, agli organi competenti all'approvazione del Piano;
- alla pubblicazione sul proprio sito web istituzionale del presente parere;
- alla pubblicazione sul proprio sito web istituzionale della “dichiarazione di sintesi”;
- a trasmettere all'autorità competente, in formato digitale, la dichiarazione di sintesi e le misure adottate in merito al monitoraggio da inserire sul proprio sito web, al fine di consentire l'attuazione di quanto previsto dall'art.17, comma 1, e 18, comma 3.

Art. 5

Ad ogni scadenza prevista dal piano di monitoraggio da redigere ed integrare secondo le prescrizioni di cui al punto 4 e 5 dell'art. 3 del presente decreto, ovvero entro un anno dall'approvazione del Piano, l'Autorità Procedente trasmetterà all'Autorità Competente i risultati del monitoraggio ambientale e le eventuali misure correttive adottate secondo le indicazioni di cui alla lettera i) dell'Allegato VI alla parte seconda, ai fini:

- dell'espressione del parere sui risultati del monitoraggio ambientale e sulle eventuali misure correttive adottate da parte dell'autorità procedente sia per la pubblicazione
- della verifica lo stato di attuazione del piano, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dalle strategie di sviluppo sostenibile nazionale e regionali di cui all'articolo 3.
- della pubblicazione attraverso il sito web dell'autorità competente dei risultati del monitoraggio

Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio sono tenute in conto nel caso di eventuali modifiche al Programma e comunque sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione relativi al Programma.

Art. 6

Il presente provvedimento è rilasciato esclusivamente per gli aspetti di natura ambientale di cui al D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. ed al D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. e solo per le previsioni di Programma indicate negli elaborati trasmessi a questo Assessorato.

Il presente provvedimento è rilasciato esclusivamente per gli aspetti di natura ambientale di cui al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. ed al D.P.R. 357/97 e s.m.i. e solo per le previsioni di Programma indicate negli elaborati trasmessi a questo Assessorato.

Pertanto, dovranno essere acquisite tutte le autorizzazioni, nulla osta e pareri necessari all'attuazione di quanto previsto nel *Piano*, in particolare l'A.P. rimane obbligata ad avviare per i singoli progetti, qualora rientranti nella fattispecie di cui ai commi 6, 7 e 8 dell'art. 6 del D. lgs n. 152/2006, le previste procedure di VIA o Assoggettabilità a VIA integrate, ove richiesto, dalla V.Inc.A.

Art. 7

Ai sensi dell'art. 17 comma 1 del D. Lgs. 152/2006, il presente decreto sarà pubblicato integralmente sul sito web istituzionali di questo Assessorato Portale Valutazioni Ambientali del Dipartimento Regionale Ambiente (<https://si-vvi.regione.sicilia.it>), [Codice di Procedura n. 2662] e, in ossequio all'art. 68 comma 4 della legge regionale n. 21/2014, per esteso sul portale della Regione Siciliana e per estratto sulla Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana. La Città di Messina, nella qualità di Autorità Procedente, provvederà alla pubblicazione del presente Decreto sul proprio sito web istituzionale.

Avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso giurisdizionale dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) entro il termine di giorni 60 (sessanta) dalla sua pubblicazione nella G.U.R.S. o, in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Regione Siciliana entro il termine di giorni 120 (centoventi) dalla medesima data di pubblicazione.

Palermo, 01 Febbraio 2024

F.to
L'Assessore
Elena Pagana



Codice procedura: 2662

Classifica: "ME_A49_VAS0053"

Proponente: Città di Messina

Autorità procedente: Città di Messina

OGGETTO: "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Messina 2030" della Città di Messina

Procedimento: "Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) e Valutazione di Incidenza Ambientale

Parere CTS n. 586 del

17/12/2023

17/11/2023



VISTA la Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

VISTA la Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;

VISTA la Direttiva 2009/147/UE concernente la conservazione degli uccelli selvatici;

VISTO il D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 di attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche e s.m.i.;

VISTO il D.A. 30 marzo 2007 "Prime disposizioni d'urgenza relative alle modalità di svolgimento della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5, comma 5, del D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 e s.m.i.";

VISTO l'art. 1, comma 3, della L.R. n. 13/07 e l'art. 4 del D.A. n. 245/GAB del 22 ottobre 2007, i quali dispongono che la procedura di valutazione di incidenza è di competenza dell'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente;

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii. ed in particolare,

LETTO l'articolo 6, comma 3: "*Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento*" ed il successivo comma 3-bis: "*L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente*";

VISTA la Legge Regionale 3 maggio 2001, n. 6, articolo 91 e s.m.i. recante norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

Commissione Tecnica Specialistica -Parere Conclusivo VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale - Codice di Procedura 2662 Classifica ME_A49_VAS 0053 - Proponente, Comune di Messina – Oggetto:" Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)- Messina 2030" della Città di Messina - Autorità Procedente, Città di Messina.



VISTA la Legge Regionale 7 maggio 2015, n. 9: “Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2015. Legge di stabilità regionale”, ed in particolare l'articolo 91 recante “Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale”;

VISTO il Decreto del Presidente della Regione n. 23 dell' 8 Luglio 2014, concernente il “Regolamento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e programmi nel territorio della Regione Siciliana”;

VISTA la Delibera di Giunta 26/02/2015, n. 48 concernente “Competenze in materia di rilascio dei provvedimenti di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e di Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA)”, che individua l'Assessorato Regionale del territorio e dell'Ambiente Autorità Unica Ambientale, con l'eccezione dell'emanazione dei provvedimenti conclusivi relativi alle istruttorie di cui all'art. 1, comma 6, della L.R. 09/01/2013, n. 3;

VISTO il Decreto Assessorile n.036/GAB del 14/02/2022, “Adeguamento del quadro normativo regionale a quanto disposto dalle Linee guida nazionali sulla valutazione di incidenza (VInCA) ed abrogazione dei decreti 30 marzo 2007 e 22 ottobre 2007” pubblicato sulla G.U.R.S. del 25/03/2022 e i relativi allegati: Allegato 1) “Procedure per la Valutazione di Incidenza (VInCA) – Direttiva 92/43/CEE «Habitat» articolo 6, paragrafi 3 e 4 nella Regione Siciliana”, Allegato 2) “Format di Supporto Screening di VInCA. per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività – Proponente”, Allegato 3) “Format Screening di VInCA per Piani/Programmi/Progetti/Interventi /Attività – Istruttoria Valutatore Screening Specifico”;

VISTO il Decreto Assessorile n. 237/GAB del 29/06/2023 “Sostituzione degli allegati al decreto n. 36 del 14 febbraio 2022, concernente adeguamento del quadro normativo regionale a quanto disposto dalle Linee guida nazionali sulla valutazione di incidenza (VInCA), pubblicato sulla G.U.R.S. del 28/07/2023

VISTO l'atto di indirizzo Assessorile n. 1484/GAB dell'11 marzo 2015 e ss.mm.ii.;

VISTA la nota prot. n. 12333 del 16/03/2015 con la quale il Dirigente Generale del Dipartimento dell'Ambiente impartisce le disposizioni operative in attuazione della Delibera di Giunta n. 48 del 26/02/2015;

VISTA la Delibera di Giunta regionale 21/07/2015 n. 189 concernente: “Commissione Regionale per le Autorizzazioni Ambientali di cui all'art. 91 della Legge Regionale 7 maggio 2015, n. 9 - Criteri per la costituzione-approvazione”, con la quale la Giunta Regionale, in conformità alla proposta dell'Assessore Regionale per il Territorio e l'Ambiente, di cui alla nota n. 4648 del 13/07/2015 (Allegato “A” alla delibera), ha approvato i criteri per la costituzione della citata Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il D.A. n. 207/GAB del 17/05/2016 di istituzione della Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, applicativo dell'art. 91 della L.R. 7 maggio 2015 n. 9, così come integrato dall'art. 44 della L.R. 17 marzo n. 3 e dei criteri fissati dalla Giunta Regionale con Delibera n. 189 del 21 luglio 2015;

VISTO il D.A. n. 311/GAB del 23 luglio 2019, con il quale si è preso atto delle dimissioni dei precedenti componenti della Commissione Tecnica Specialistica (C.T.S.) e contestualmente sono stati nominati il Presidente e gli altri componenti della C.T.S.;

VISTO il D.A. n. 318/GAB del 31 luglio 2019 di ricomposizione del Nucleo di coordinamento e di nomina del vicepresidente;

VISTO il D.A. n. 414/GAB del 19 dicembre 2019 di nomina di n. 4 componenti della CTS, in sostituzione di membri scaduti;

Codice procedura: 2662

Classifica: “ME_A49_VAS0053 ”

Proponente: Città di Messina

Autorità procedente: Città di Messina

OGGETTO: “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Messina 2030” della Città di Messina

Procedimento: “Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) e Valutazione di Incidenza Ambientale

Parere CTS n. 586 del 17/12/2023

VISTA la Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente;

VISTA la Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;

VISTA la Direttiva 2009/147/UE concernente la conservazione degli uccelli selvatici;

VISTO il D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 di attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche e s.m.i.;

VISTO il D.A. 30 marzo 2007 “Prime disposizioni d’urgenza relative alle modalità di svolgimento della valutazione di incidenza ai sensi dell’art. 5, comma 5, del D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 e s.m.i.”;

VISTO l’art. 1, comma 3, della L.R. n. 13/07 e l’art. 4 del D.A. n. 245/GAB del 22 ottobre 2007, i quali dispongono che la procedura di valutazione di incidenza è di competenza dell’Assessorato Regionale del Territorio e dell’Ambiente;

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii. ed in particolare,

LETTO l’articolo 6, comma 3: “*Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l’uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l’autorità competente valuti che producano impatti significativi sull’ambiente, secondo le disposizioni di cui all’articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell’area oggetto di intervento*” ed il successivo comma 3-bis: “*L’autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all’articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l’autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull’ambiente*”;

VISTA la Legge Regionale 3 maggio 2001, n. 6, articolo 91 e s.m.i. recante norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

Commissione Tecnica Specialistica -Parere Conclusivo VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale - Codice di Procedura 2662 Classifica ME_A49_VAS 0053 - Proponente, Comune di Messina – Oggetto:” Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)- Messina 2030” della Città di Messina - Autorità Procedente, Città di Messina.

VISTA la Legge Regionale 7 maggio 2015, n. 9: “Disposizioni programmatiche e correttive per l'anno 2015. Legge di stabilità regionale”, ed in particolare l'articolo 91 recante “Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale”;

VISTO il Decreto del Presidente della Regione n. 23 dell' 8 Luglio 2014, concernente il “Regolamento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e programmi nel territorio della Regione Siciliana”;

VISTA la Delibera di Giunta 26/02/2015, n. 48 concernente “Competenze in materia di rilascio dei provvedimenti di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e di Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA)”, che individua l'Assessorato Regionale del territorio e dell'Ambiente Autorità Unica Ambientale, con l'eccezione dell'emanazione dei provvedimenti conclusivi relativi alle istruttorie di cui all'art. 1, comma 6, della L.R. 09/01/2013, n. 3;

VISTO il Decreto Assessorile n.036/GAB del 14/02/2022, “Adeguamento del quadro normativo regionale a quanto disposto dalle Linee guida nazionali sulla valutazione di incidenza (VIncA) ed abrogazione dei decreti 30 marzo 2007 e 22 ottobre 2007” pubblicato sulla G.U.R.S. del 25/03/2022 e i relativi allegati: Allegato 1) “Procedure per la Valutazione di Incidenza (VIncA) – Direttiva 92/43/CEE «Habitat» articolo 6, paragrafi 3 e 4 nella Regione Siciliana”, Allegato 2) “Format di Supporto Screening di VIncA. per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività – Proponente”, Allegato 3) “Format Screening di VIncA per Piani/Programmi/Progetti/Interventi /Attività – Istruttoria Valutatore Screening Specifico”;

VISTO il Decreto Assessorile n. 237/GAB del 29/06/2023 “Sostituzione degli allegati al decreto n. 36 del 14 febbraio 2022, concernente adeguamento del quadro normativo regionale a quanto disposto dalle Linee guida nazionali sulla valutazione di incidenza (VIncA), pubblicato sulla G.U.R.S. del 28/07/2023

VISTO l'atto di indirizzo Assessorile n. 1484/GAB dell'11 marzo 2015 e ss.mm.ii.;

VISTA la nota prot. n. 12333 del 16/03/2015 con la quale il Dirigente Generale del Dipartimento dell'Ambiente impartisce le disposizioni operative in attuazione della Delibera di Giunta n. 48 del 26/02/2015;

VISTA la Delibera di Giunta regionale 21/07/2015 n. 189 concernente: “Commissione Regionale per le Autorizzazioni Ambientali di cui all'art. 91 della Legge Regionale 7 maggio 2015, n. 9 - Criteri per la costituzione-approvazione”, con la quale la Giunta Regionale, in conformità alla proposta dell'Assessore Regionale per il Territorio e l'Ambiente, di cui alla nota n. 4648 del 13/07/2015 (Allegato “A” alla delibera), ha approvato i criteri per la costituzione della citata Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il D.A. n. 207/GAB del 17/05/2016 di istituzione della Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, applicativo dell'art. 91 della L.R. 7 maggio 2015 n. 9, così come integrato dall'art. 44 della L.R. 17 marzo n. 3 e dei criteri fissati dalla Giunta Regionale con Delibera n. 189 del 21 luglio 2015;

VISTO il D.A. n. 311/GAB del 23 luglio 2019, con il quale si è preso atto delle dimissioni dei precedenti componenti della Commissione Tecnica Specialistica (C.T.S.) e contestualmente sono stati nominati il Presidente e gli altri componenti della C.T.S.;

VISTO il D.A. n. 318/GAB del 31 luglio 2019 di ricomposizione del Nucleo di coordinamento e di nomina del vicepresidente;

VISTO il D.A. n. 414/GAB del 19 dicembre 2019 di nomina di n. 4 componenti della CTS, in sostituzione di membri scaduti;

VISTO il D.A. n. 285/GAB del 3 novembre 2020, di nomina del Segretario della CTS;

VISTO il D.A. n. 19/GAB del 29 gennaio 2021 di nomina di nn. 5 componenti della CTS, in sostituzione di membri scaduti o dimissionari, di integrazione del Nucleo di coordinamento e di nomina del nuovo vicepresidente;

VISTO il D.A. n. 265/GAB del 15 dicembre 2021 che regola il funzionamento di C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale che ha sostituito il D.A. n. 57/GAB del 28 febbraio 2020, pertanto abrogato;

VISTO il D.A. n. 273/GAB del 29 dicembre 2021 di nomina di nn. 30 componenti ad integrazione dei membri già nominati di CTS e di nomina di ulteriori due membri del nucleo di coordinamento;

VISTO il D.A. n.116/GAB del 27 maggio 2022 di nomina di nn. 5 componenti della CTS ad integrazione di 5 membri dimissionari;

VISTO il D.A. n°170 del 26 luglio 2022 con il quale è prorogato senza soluzione di continuità fino al 31 dicembre 2022 l'incarico a 21 componenti della Commissione Tecnica Specialistica per il supporto allo svolgimento delle istruttorie per il rilascio di tutte le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, modificando, altresì, il Nucleo di Coordinamento con nuovi componenti

VISTO il D.A. 310/GAB del 28.12.2022 di ricomposizione del nucleo di coordinamento e di nomina del nuovo Presidente della CTS;

VISTO il D.A. n. 06/GAB del 13.01.2023 con il quale è stata riformulata, in via transitoria, la composizione del Nucleo di Coordinamento;

VISTO il Decreto Assessorile n.194 del 31/05/2023 entrato in vigore il 01/07/2023 con il quale è stato approvato il nuovo regolamento di funzionamento della C.T.S.;

VISTO il D.A. 282/GAB del 09/08/2023 con il quale è stato nominato Presidente della C.T.S. il prof.avv. Gaetano Armao;

VISTO il D.A. 284/GAB del 10/08/2023 con il quale sono stati confermati in via provvisoria i tre coordinatori del nucleo della CTS;

PREMESSO

Che il Comune di Messina, nella qualità di Autorità Procedente, ha trasmesso, tramite il Portale Valutazioni Ambientali (**Istanza n. 2134**), la nota acquisita al prot. DRA n. 53806 del 13/07/2023, successivamente modificata ed integrata con la nota acquisita al prot. DRA n. 59548 del 01/08/2023, la seguente documentazione di Piano e di VAS, relativa al “Piano della Mobilità Sostenibile (PUMS)-Messina 2030”;

	Tipo di documento		Descrizione
114200	01 - Istanza di attivazione della procedura	RSO00BB0001A0. _ _	01 - ISTANZA DI ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA
114201	07 - Sintesi non tecnica	RS000BB0002A0. _ _	07 - SINTESI NON TECNICA
114248	09 - Studio di Incidenza Ambientale	RS03RIA0001A0 _ _	VALUTAZIONE INCIDENZA AMBIENTALE - VINCA
50791	16 - Rapporto Ambientale	RS03RAS0001S1. _ _	Rapporto Ambientale revisionato secondo quanto osservato dal Dipartimento Regionale dell'Ambiente con nota n. 55470 del 19/07/2023

Commissione Tecnica Specialistica -Parere Conclusivo VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale - Codice di Procedura 2662 Classifica ME_A49_VAS 0053 - Proponente, Comune di Messina – Oggetto:” Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)- Messina 2030” della Città di Messina - Autorità Procedente, Città di Messina.



114206	23 - Elaborati della Proposta di Piano o Programma	RS03EPS0001A0	---	CONTEGGI VEICOLARI	
114207		RS03EPS0002A0	---	INDAGINI CORDONALI	
114208		RS03EPS0003A0	---	INDAGINI SOSTA	
114209		RS03EPS0004A0	---	INDAGINI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	
114210		RS03EPS0005A0	---	ESITI QUESTIONARIO ON.LINE	
114211		RS03EPS0006A0		ATTIVITA' DI PARTECIPAZIONE	
114212		RS03EPS0007A0	---	ATLANTE DELLE PISTE CICLABILI - TRACCIA TI	
114213		RS03EPS0008A0	---	ATLANTE DELLE PISTE CICLABILI - SEZIONI	
114214		RS03EPS0009A0	---	ANALISI INCIDENTALITA'	
114215		RS03EPS0010A0	---	ANALISI INCIDENTALITA' CENTRO STORICO	
114216		RS03EPS0011A0	---	ANALISI INCIDENTALITA' AUTOVETTURE CENTRO STORICO	
114217		RS03EPS0012A0	---	ANALISI INCIDENTALITA' MEZZI PESANTI CENTRO STORICO	
114218		RS03EPS0013A0	---	ANALISI INCIDENTALITA' MOTO CENTRO STORICO	
114219		RS03EPS0014A0	---	ANALISI INCIDENTALITA' BICI CENTRO STORICO	
114220		RS03EPS0015A0		ANALISI INCIDENTALITA' PEDONI CENTRO STORICO	
114221		RS03EPS0016A0	---	PERCORSI PEDONALI - ACCESSIBILITA'	
114222		RS03EPS0017A0	---	PERCORSI PEDONALI - LARGHEZZA MASSIMA DEL PERCORSO	
114223		RS03EPS0018A0	---	PERCORSI PEDONALI OSTACOLI AL PASSAGGIO NETTO 90 CM (5.1)	
114224		RS03EPS0019A0	---	PERCORSI PEDONALI OSTACOLI AUTOVETTURE IN SOSTA (5.1)	
114225		RS03EPS0020A0	---	PERCORSI PEDONALI SUPERFICIE DELLA PAVIMENTAZIONE (3.3)	
114226		RS03EPS0021A0	---	PERCORSI PEDONALI TIPOLOGIA PARAPEDONALI (1.7)	
114227		RS03EPS0022A0	---	PIAZZE DI COMUNITA'	
114228		RS03EPS0023A0	---	PIAZZE DI COMUNITA' - FOCUS AREA CENTRALE	
114229		RS03EPS0024A0	---	PERCORSI CICLABILI CLASSIFICA TI	
114230		RS03EPS0025A0	---	PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE NORD	
114231		RS03EPS0026A0	---	PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE CENTRO	
114232		RS03EPS0027A0	---	PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE SUD	
114233		RS03EPS0028A0	---	TIPOLOGIA DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE NORD	
114234		RS03EPS0029A0	---	TIPOLOGIA DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE CENTRO	
114235		RS03EPS0030A0	---	TIPOLOGIA DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE SUD	
114236		RS03EPS0031A0	---	QUADRO PROGRAMMATICO DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE NORD	
114237		RS03EPS0032A0	---	QUADRO PROGRAMMATICO DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE CENTRO	
114238		RS03EPS0033A0	---	QUADRO PROGRAMMATICO DEI PERCORSI CICLABILI - QUADRANTE SUD	
114239		RS03EPS0034A0	---	REALIZZAZIONE DI CICLOSTAZIONI PROTETTE NEI LUOGHI DI INTERSCAMBIO MODALE ..	
114240			RS03EP S0035A0	---	PERCORSI CICLOTURISTICI
114241			RS03EP S0036A0	---	RIORGANIZZAZIONE DELLE LINEE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE VERSO I VILLAGGI ...
114242			RS03EPS 0037A0	---	SICUREZZA STRADALE - ANALISI DELL'INCIDENTALITA'
114243			RS03EPS 0038A0	---	SICUREZZA STRADALE - GERARCHIZZAZIONE DELLE STRADE



114244		RS03EPS0 039A0	SICUREZZA STRADALE - INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA IN VIALE .
114245		RS03EPS 0040A0	SICUREZZA STRADALE - AREE REGOLAMENTATE DI PROGETTO
114246		RS03REL0001A0. _	RELAZIONE DI PIANO PARTE 1- QUADRO CONOSCITIVO E PROCESSO .
114247		RS03REL0002A0. _	RELAZIONE DI PIANO - PARTE 2 - STRATEGIE DI PROGETTO .
114203	30 - SHAPE FILES (ZIP)	RS00OBB0004A0. ___	30 - SHAPE FILES (ZIP)
114204	99 - Altra Documentazione	RS03ADD0001A0. ___	DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DEL REDATTORE VAS
114205	99 - Altra Documentazione	RS03AVV0001A0. ___	AVVISO DA PUBBLICARE SULLA GURS

Che tutta la documentazione relativa alla fase di scoping (ex art. 13 comma 1 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii) è stata archiviata sul Portale Valutazioni ambientali al codice di procedura n. 1408, come conclusa con la notifica del parere della C.T.S. n. 76/2022 (prot. DRA n. 021748 del 31/03/2022);

Che con nota prot.61746 del 09/08/2023 il Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali” U.O.S.1.1. Valutazione Ambientale Strategica, VInCA, Autorizzazione Integrata Ambientale ha dato avvio alla consultazione VAS ai sensi dell'art. 13 comma 5 del D. Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione di Incidenza con la Pubblicazione dell'avviso e degli adempimenti per la prosecuzione della procedura di VAS.

Che nella nota succitata si comunica, che a conclusione delle attività istruttorie di rito di cui all'art. 4 D.A. n. 194/GAB del 30/05/2023, si è proceduto in data odierna -09/8/2023- alla pubblicazione della documentazione nella sezione pubblica del Portale, tramite generazione della procedura codice n. **2662** ed alla pubblicazione del relativo “avviso” e che la nota costituisce “formale comunicazione”, ai sensi dell'art. 13 comma 5-bis del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., per i soggetti in indirizzo, siano essi soggetti competenti in materia ambientale (S.C.M.A.) o pubblico interessato; rappresentando altresì, che tutta la documentazione relativa alla fase di scoping (ex art. 13 comma 1 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii) è stata archiviata sul Portale Valutazioni ambientali al codice procedura n.1408, come conclusa con la notifica del parere della C.T.S. n. 76/2022 (prot. DRA n. 021748 del 31/03/2022).

Per quanto sopra, le **consultazioni** di cui all'art. 14 del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii, secondo le previsioni di legge, **si concluderanno entro il termine di 45 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso di deposito**. Alla scadenza dei termini di pubblicazione, l'A.P. dovrà trasmettere al Servizio 1 le eventuali osservazioni e determinazioni motivate in merito ai contributi ricevuti dai S.C.M.A., dal pubblico interessato e dal pubblico, affinché possano essere utilmente inoltrate al Nucleo di coordinamento della CTS.

Che a conclusione delle consultazioni sono pervenuti all'indirizzo di posta elettronica certificata del Dipartimento dell'Ambiente dell'A.R.T.A. i seguenti contributi, così come indicato nella nota 73003 del 4/10/2023 del Servizio 1 dell' A.R.T.A., che invita il Comune di Messina, Autorità Procedente a trasmettere, entro i successivi 5 giorni, eventuali ulteriori contributi unitamente alle proprie determinazioni motivate in merito alle modalità di recepimento:

- Dipartimento Regionale per le Attività Sanitarie e Osservatorio Epidemiologico: nota prot. n. 28763 del 21/08/2023. (prot. DRA n. 63329 del 22/08/2023);

- Dipartimento Regionale Urbanistica: nota prot. n. 13330 del 06/09/2023 (prot. DRA n. 66048 del 06/09/2023);

- Dipartimento Regionale Energia: nota prot. n. 28518 del 18/09/2023 (prot. DRA n. 69260 del 20/09/2023).

Che con nota 13330 del 06/09/2023, il Servizio 3 Affari Urbanistici Sicilia Centrale e Nord Orientale, Dipartimento Urbanistica dell' Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, assunta al prot.66048 del 06/09/2023 del Dipartimento Ambiente dello stesso Assessorato, con riferimento all'avviso di cui sopra, comunica che "... non esprime parere poiché, dall'esame del Rapporto Preliminare e della documentazione allegata, ha rilevato che la proposta in oggetto in questa fase non interessa alcuno dei settori di competenza di questo Servizio. Se i singoli interventi previsti dal Piano dovessero comportare variante allo strumento urbanistico generale vigente, in fase di approvazione saranno avviate le relative procedure di legge."

Che con nota 28518 del 18/09/2023 con riferimento all'avviso di cui sopra il Servizio 8 del Dipartimento regionale dell'Energia dell' Assessorato regionale dell'Energia e dei Servizi di Pubblica Utilità così si esprime:

"...Vista la comunicazione del Ministero dello sviluppo Economico-U.N.M.I.G. n. 2166 del 22/04/2010; Dall'esame della documentazione pervenuta, dagli accertamenti eseguiti sul progetto e sulla documentazione agli atti di questo Ufficio, non è emersa alcuna interferenza con attività relative a titoli minerari per la ricerca o la coltivazione di Idrocarburi e risorse geotermiche di competenza dello scrivente Servizio.

In relazione a quanto sopra quest'Ufficio - fatti salvi i vincoli e gli obblighi derivanti da ogni altra disposizione di legge e senza pregiudizio alcuno per eventuali diritti di terzi - comunica, per quanto attiene ai soli aspetti minerari relativi ad attività di estrazione, ai sensi e per gli effetti degli art. 112_e 120 del R.D. 11.12.1933, n.1775, il proprio nulla osta alla richiesta in argomento, con la prescrizione di richiedere a Snam Rete Gas S.p.A. il preliminare nulla-osta ai lavori, in relazione all'eventuale presenza di metanodotti."

Che con nota prot.49652 del 21/09/2023, assunta al protocollo A.R.T.A. con n° 69942 del 22/09/2023, l'A.R.P.A. si è così espressa:

"In riferimento alla nota ARTA prot. n. 61746 del 9/08/2023, pervenuta al prot. ARPA Sicilia n. 43223 del 9/08/2023 e relativa al procedimento in oggetto, vista la documentazione trasmessa e, in particolare, l'elaborato RS03RAS0001S1 (Rapporto Ambientale) la scrivente Agenzia ha verificato il recepimento delle proprie osservazioni trasmesse con note prot. n. 1095 del 18/06/2022 e n. 18873 del 12/04/2023 in fase di consultazione del Rapporto Ambientale Preliminare.

In merito al Piano di Monitoraggio, si propone di sviluppare maggiormente la parte riguardante le eventuali misure correttive da adottare per ridurre e compensare gli impatti negativi significativi sull'ambiente imprevisti che potrebbero derivare dall'attuazione delle azioni del Piano.

Nelle superiori considerazioni è l'avviso della scrivente Agenzia."

Che con nota prot. 22505 del 22/09/2023, assunta al protocollo A.R.T.A n°70162 del 22/09/2023, l'Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia, si è così espressa:

IL SEGRETARIO GENERALE

VISTO il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii., con particolare riferimento alla parte terza relativa a "Norme in materia di difesa del suolo e lotta alla desertificazione, di tutela delle acque dall'inquinamento e di gestione delle risorse idriche" e alla parte seconda, titolo II, "La valutazione ambientale strategica";

VISTO il Decreto del Segretario Generale di questa Autorità di Bacino n° 4 del 20/01/2023 con il quale è stata istituita la Conferenza permanente dei Servizi dell'Autorità di bacino finalizzata all'istruttoria dei pareri ai sensi del c. 10, lettera b) dell'art. 63 del D.lgs 152/2006 e della legge 13 agosto 2020, n. 19 "Norme per il governo del territorio" così come modificata dalla l.r. 30 dicembre 2020, n. 36, e dalla l.r. 3 febbraio 2021,

n. 2, relativamente alla compatibilità di Piani e Programmi comunitari, nazionali, regionali e locali, con il Piano di bacino e i suoi stralci, che investono in taluni casi, territori comunali o provinciali e in altri casi l'intero territorio regionale;

VISTE le norme di attuazione del "Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico" della Regione Siciliana, approvate con Decreto del Presidente della Regione 6 maggio 2021;

VISTE le norme di attuazione del "Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni" della Regione Siciliana Piano, il cui 3° ciclo di pianificazione (2021-2027) è stato adottato dalla Conferenza Istituzionale Permanente con Delibera n. 5 del 22/12/2021 ed approvato con D.P.C.M. 01/12/2022;

VISTO il "Piano di Gestione del Distretto Idrografico della Sicilia" 3° Ciclo di Pianificazione (2021-2027), adottato dalla Conferenza Istituzionale Permanente con Delibera n. 7 del 22/12/2021;

VISTO il "Piano di Tutela delle Acque" della Regione Siciliana, approvato con Ordinanza n. 333 del 24/12/2008 del Commissario delegato per l'emergenza Bonifiche e la Tutela delle Acque in Sicilia;

VISTA la procedura di V.A.S. (ex art. 13 comma 5 del D. Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii.) integrata con la Valutazione d'Incidenza Ambientale, pervenuta a questa Autorità con nota prot. n. 61746 del 09/08/2023 (Assunta al prot. n. 19769 pari data di questa Autorità) a cura dell'Assessorato Territorio e Ambiente, Dipartimento dell'Ambiente Servizio 1 - U.0.1.1 (Autorità competente), inerente il "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) - Messina 2030" del Comune di Messina (Autorità procedente), in oggetto meglio specificato;

VISTI i pareri dei Servizi dell'Autorità di Bacino acquisiti nell'ambito della Conferenza permanente di Servizi dell'Autorità di Bacino, ai sensi del DSG n. 4/2023, con le note prot. n. 22202 e 22228 del 20/09/2023 e n. 22333 e 22346 del 21/09/2023;

VISTA la conferenza dell'Autorità di Bacino, tenutasi il giorno 21/09/2023, cui hanno partecipato i dirigenti dei Servizi 1, 2, 3 e 7;

CONSIDERATO che, con riferimento alla procedura di V.A.S. (art. 13, c. 5, del D. Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii.) integrata con VInCA, "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) - Messina 2030" del Comune di Messina (Autorità procedente) necessita di parere;

RILASCIA

parere positivo alla prosecuzione della procedura di V.A.S. e VInCA *inerente il "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) - Messina 2030"* del Comune di Messina.

Il presente parere è rilasciato con le raccomandazioni di seguito indicate:

1) in fase di progettazione degli interventi infrastrutturali dovranno essere adottate tutte le misure per minimizzare l'impatto sulle componenti ambientali delle opere che dovranno essere valutate dall'autorità competente in materia ambientale e di salute pubblica.

2) Nello specifico le infrastrutture dovranno essere progettate tenendo conto dei riferimenti normativi e delle direttive emanate da questa Autorità di Bacino.

3) Per gli interventi del PUMS Messina 2030 interferenti con aree individuate nei vigenti P.A.I. della Sicilia con livelli di pericolosità molto elevata ed elevata e come siti di attenzione, sia di natura geomorfologica che idraulica si dovrà applicare quanto previsto dalle Norme di Attuazione del P.A.I., approvate con D.P.R. n. 9 del 06/05/2021 e pubblicate nel S.O. n. 2 della G.U.R.S. n. 22 del 21/05/2022.

Nelle aree a pericolosità bassa (**PO**), moderata (**PI**) e media (**P2**), ai sensi del punto 17.4 delle N.A. del PAI, è consentita l'attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici (generali, attuativi e di settore) vigenti, corredati da studi e indagini geologiche e geotecniche effettuate ai sensi della normativa in vigore. Il parere di compatibilità viene rilasciato dagli Enti preposti al rilascio del provvedimento finale di autorizzazione/concessione che si dovranno avvalere di figure professionali competenti. Gli interventi di manutenzione straordinaria e le nuove opere da realizzare, compresi gli interventi di adeguamento delle infrastrutture già esistenti dovranno inoltre essere condotti alla luce dei contenuti delle sotto elencate direttive:

- DDG n 102 23/06/2021 che regola l'applicazione del principio di invarianza idraulica e idrologica;
- Decreto del Segretario Generale n. 360 del 30/05/2023 che approva le *"Direttiva ai sensi del R.D. 52311904. Attività di prevenzione e gestione del rischio idraulico. Rischi e pericoli per la pubblica e privata incolumità derivanti dalla presenza di piste e guadi all'interno di alvei e aree golenali"*;
- Decreto del Segretario Generale n. 77 del 03/03/2023 /03/2022 *"Direttiva ai sensi del RD. 52311904 - Attività antropiche lungo i corsi d'acqua"*.

Che con nota prot.350/2023 del 25/09/2023, trasmessa dal Comune di Messina all'A.R.T.A. e assunta al protocollo 73508 del 05/10/2023 di quest'ultimo, la SNAM, Rete Gas S.P.A.,- a seguito di esplicita richiesta del Comune di Messina, su sollecitazione del Servizio 8 del Dipartimento regionale dell'Energia dell'Assessorato regionale dell'Energia e dei Servizi di Pubblica Utilità - così si esprime:

OGGETTO: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Messina 2030

Metanodotti: 14655 Comune di Messina 1a presa DN250 (10") 12bar;
4103589 Derivazione per Messina DN200 (8") 75bar;
6101001 Gagliano – Messina DN1200 (48") 75bar;
6250190 Montalbano – Messina DN1200 (48") 75bar;
12399 Montalbano – Messina DN1200 (48") 75bar;

In relazione alla nota Prot. 28518 del 18/09/2023 della Regione Siciliana Servizio 8 riguardante le opere in oggetto, **Vi confermiamo** che, dalle risultanze della progettazione allegata, **l'opera interferisce** con i nostri preesistenti gasdotti sopraccitati.

Atteso quanto sopra, pur ritenendo possibile la coesistenza fra le rispettive infrastrutture previo eventuale adeguamento, Vi segnaliamo, nostro malgrado, che **NON è per noi possibile esprimere alcuna determinazione** e prescrizione sulla realizzazione dell'opera in oggetto, in quanto **la documentazione tecnica visionata non è esaustiva**.

Vi significhiamo quindi che al fine di individuare puntualmente le interferenze fra le rispettive infrastrutture, è necessario ci trasmettiate una sovrapposizione dei ns asset (con le rispettive fasce di rispetto) sugli elaborati progettuali della realizzanda opera ed una rappresentazione grafica delle sezioni tipo dei punti interferenti, che successivamente ci dovranno essere sottoposte per valutare la risoluzione dell'interferenza, che ricordiamo dovranno rispettare i dettami del Decreto emanato dal Ministero dello Sviluppo Economico del 17/04/2008 e i diritti di servitù regolarmente acquisiti e trascritti.

Per quanto sopra, Vi invitiamo a contattare i tecnici del Centro Snam Rete Gas di Giardini-Naxos - Tel.090-621667 – centrogiardininaxos@pec.snam.it - che restano a disposizione al fine di evidenziarvi, tramite picchettamento congiunto in campo, la posizione dei ns asset.

Vi segnaliamo infine che i metanodotti in questione sono in pressione ed esercizio e che pertanto, all'interno delle relative fasce di rispetto, nessun lavoro potrà essere intrapreso senza preventiva formale autorizzazione da parte di Snam Rete Gas S.p.A.

Che il Comune di Messina, Autorità Procedente, ha inviato la nota 0259335/2023 del 03/10/2023 al Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali” U.O.S.1.1. Valutazione Ambientale Strategica, VInCA, Autorizzazione Integrata Ambientale” dell’ A.R.T.A., assunta al protocollo del Dipartimento Ambiente al n. prot.72664 del 03/10/2023, con la quale si comunicava che alla scadenza del termine ultimo fissato al 25/09/2023, erano pervenuti i seguenti contributi:

- 1) prot. 13330 del 06/09/2023 del Dipartimento Regionale dell’Urbanistica;
- 2) prot. 28518 del 18/09/2023 del Dipartimento Regionale dell’Energia;
- 3) prot. 22505 del 22/09/2023 dell’Autorità di Bacino Distretto Idrografico della Sicilia

indirizzati anche al Dipartimento, i quali non necessitano di osservazioni e determinazioni motivate da parte dell’ Autorità Procedente;

Che con ulteriore nota, prot.0264904/2023 del 09/10/2023, assunta al prot.74109 del 09/10/2023 del Dipartimento territorio e ambiente, il Comune di Messina, con riferimento ai pareri espressi nella fase di consultazione ha comunicato che “... i seguenti pareri e comunicazioni non necessitano di nostre controdeduzioni o determinazioni motivate:

- 1) comunicazione prot. 13330 del 06/09/2023 del Dipartimento Regionale dell’Urbanistica;
- 2) nulla osta prot. 28518 del 18/09/2023 del Dipartimento Regionale dell’Energia;
- 3) parere positivo prot. 22505 del 22/09/2023 dell’Autorità di Bacino Distretto Idrografico della Sicilia...”;

Che il PUMS in esame segue l’ “Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) della Città di Messina”, il cui iter di seguito si richiama:

con nota prot. n. 20216 del 26/03/2019 integrata con nota prot. n. 20338 del 27/03/2019, il Comune di Messina n.q. di Autorità Procedente ha trasmesso, unitamente al Rapporto Preliminare Ambientale, la richiesta di attivazione delle procedura di Valutazione Ambientale Strategica (ex artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) dell’ “Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PTGU) del Comune di Messina” vigente a seguito dell’approvazione del Consiglio Comunale con deliberazione 76/C del 16.12.1998;

in data 03.05.2019 veniva avviata la procedura di VAS, conclusasi in data 01.06.2019 senza alcun contributo, eccezion fatta per quelli di ARPA Messina e dell’Asp di Messina, pervenuti oltre la data di scadenza della consultazione e a seguito dei quali, il Comune di Messina ha prodotto in data 30.09.2019 le proprie controdeduzioni ;

in data 12/11/2020 la Commissione Tecnica Specialistica, esaminato il RAP, ha formulato indicazioni per la stesura del Rapporto Ambientale con parere 356/2020, trasmesso al Comune di Messina con nota del 27/04/2021 dell’Assessorato Regionale del Territorio e Ambiente, Dipartimento dell’Ambiente, Servizio 1 “Autorizzazioni e Valutazioni Ambientali”;

in data 24/01/2022, il comune di Messina ha avviato le consultazioni con i Soggetti Competenti in Materia Ambientale (S.C.M.A.) ai sensi dell’art. 13 del D.Lgs. 152/06, invitando i Soggetti già consultati nella fase di scoping, e sottoposto la proposta di Piano ad un pubblico interessato, costituito da oltre un centinaio di altri soggetti pubblici e privati, nonché al pubblico tramite avviso pubblicato sulla GURS del 21/01/2022;

in data 20.06.2022 la CTS con parere 180/2022 si è espressa positivamente sulla Procedura di Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di incidenza (screening D.P.R. 335/1997) - Parere di cui all’art. 15, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., con l’indicazione di inserimento di alcuni contenuti nella Dichiarazione di Sintesi;

Che a seguito del D.A. 161/GAB del 07/07/2022, che ha fatto proprie le motivazioni del parere CTS 180/2022 del 20.06.2022, il Comune di Messina ha aggiornato il Rapporto Ambientale della proposta di

Commissione Tecnica Specialistica -Parere Conclusivo VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale - Codice di Procedura 2662 Classifica ME_A49_VAS 0053 - Proponente, Comune di Messina – Oggetto:” Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)- Messina 2030” della Città di Messina - Autorità Procedente, Città di Messina.

Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PTGU), allegandolo al Rapporto Ambientale del PUMS;

CONSIDERATO che sul “ Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) Messina 2030” la CTS si è già espressa con il parere n°76/2023 del 23.03.2022 nella fase di scoping ex art. 13 comma 1 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) ex art. 5 del DPR 357/1997.

Che con riferimento al succitato parere in cui vengono fornite talune “... indicazioni per l’elaborazione del Rapporto Ambientale e della Relazione di Incidenza Ambientale, strutturate in riferimento alle categorie di informazioni previste nell’Allegato VI alla parte Seconda del D.Lgs. 152/2006.” il Rapporto Ambientale propone una tabella che in parte quelle indicazioni richiama, definendo le indicazioni C.T.S., Contributo.

Contributo

1- “Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi”:

Si auspica nella fase di consultazione pubblica del Piano e del RA un maggiore e diretto coinvolgimento dei comuni e/o delle conurbazioni dei comuni ove si svolge un servizio di trasporto pubblico locale, tenendo conto della zonizzazione regionale relativa alla qualità dell’aria

Recepimento - Il coinvolgimento è avvenuto anche nella fase di partecipazione. Vedasi report partecipazione

Contributo

2- “Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma”:

Nel RA, riguardo la descrizione della componente ambientale “Traffico”, è necessario che vengano utilizzate matrici O/D articolate per fasce orarie e modalità di trasporto che comprendano anche i flussi merci e che si inseriscano elementi di analisi e valutazione in merito all’incidenza del traffico sulle città.

Recepimento - È stata valutata tramite modello di simulazione l’incidenza del traffico sulla città

Contributo - I livelli di servizio e i carichi veicolari presenti nella rete stradale urbana devono essere descritti in dettaglio distinguendo i flussi per il TPL.

Recepimento - È stato valutato tramite modello di traffico

Contributo - Riguardo le aree di sosta esistenti, è necessario indicare l’indice di utilizzo della sosta ed i livelli di saturazione.

Recepimento - I dati disponibili sono stati considerati nella relazione del PUMS

Contributo

3) “Caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate”;

A tal fine si auspica che, durante la successiva fase di consultazione pubblica, ci sia un diretto coinvolgimento delle Soprintendenze di Messina al fine di individuare e condividere la scelta di soluzioni maggiormente compatibili con la tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico.

Recepimento - È stato svolto un incontro con la Soprintendenza

Contributo

4) “Qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, [...]”.

Nel RA dovranno essere evidenziate le problematiche ambientali pertinenti al piano nelle aree di contesto dei Siti Natura 2000. È necessario inoltre valutare l'opportunità di inserire tra le azioni individuate dal PUMS alcune azioni specifiche finalizzate a migliorare la qualità ambientale dei Siti Natura potenzialmente interessati, considerato che il PUMS del Comune di Messina, potendo avere potenziali effetti sui Siti Natura 2000, secondo la Direttiva 92/43/CEE art. 6 e l'art. 5 del DPR n.357/97 e ss.mm.ii., dovrà espletare la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale.

Recepimento -Il piano prevede come unico nuovo intervento extraurbano una ciclabile che utilizza ferrovie dismesse. Gli interventi sono comunque stati verificati nella VINCA

Contributo

5) “Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale”.

Nel RA si dovrà descrivere in maniera puntuale e specifica il modo in cui, durante la definizione del piano, si è tenuto conto degli obiettivi di sostenibilità, con particolare riferimento agli obiettivi della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS), della Strategia Nazionale per la Biodiversità, e della Strategia Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici.

Recepimento - Recepito nel paragrafo della coerenza e della valutazione degli effetti

Contributo

6) “Possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi”;

Nel RA dovrà essere effettuata un'adeguata analisi di tipo matriciale al fine di individuare, stimare e valutare i potenziali effetti delle azioni di piano sulle componenti ambientali coinvolte. Nel Rapporto Ambientale dovranno essere evidenziati e descritti in dettaglio in particolare gli effetti delle azioni di piano sul clima acustico e sull'inquinamento atmosferico della rete viaria urbana principale da confrontare con lo stato attuale descritto nello “scenario di riferimento”.

Recepimento - Recepito nel capitolo 7 valutazione degli effetti. Si specifica che l'unico intervento previsto esterno al territorio urbanizzato è una ciclabile su un sedime ferroviario esistente.

Contributo - Nel RA dovrà essere sviluppata una dettagliata analisi SWOT ambientale, già correttamente proposta nel RPA, per ciascuna delle criticità e/o dei punti di forza rilevati al fine di aumentare l'efficacia

della proposta di Piano e meglio incidere sulla risoluzione e/o sulla eventuale attenuazione delle criticità e del rafforzamento dei punti di forza.

Recepimento - Recepito nel capitolo 3 analisi del contesto, nel capitolo 5 PUMS e nel capitolo 6 dell'analisi di coerenza

Contributo

7) “Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma”:

Nel RA dovrà essere inserito un paragrafo specifico sulle misure che saranno adottate per mitigare e/o compensare eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente a seguito dell'attuazione del piano.

Recepimento - Come desumibile dalla valutazione degli effetti il piano non ha effetti negativi significativi.

Contributo

8) “Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste”:

È necessario individuare e caratterizzare le alternative di piano al fine di meglio giustificarne le scelte. Le motivazioni della scelta dell'alternativa e le relative valutazioni devono costituire un capitolo fondamentale del Rapporto Ambientale, nel quale devono essere dettagliate e motivate.

Recepimento - Lo scenario di piano è stato costruito attraverso i tavoli partecipati (paragrafo 5.5). Si evidenzia inoltre che considerando gli obiettivi sfidanti in merito alla riduzione del traffico sono state messe in campo tutte le misure possibili, considerando i costi, in particolare è stato potenziato in termini di servizi il TPL, perché è quello che può garantire una maggiore diversione modale.

Contributo

9) “Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare”.

Il Rapporto ambientale dovrà individuare ed elencare in maniera puntuale ed esaustiva l'intero set degli indicatori per l'analisi di contesto collegati agli obiettivi di sostenibilità, gli indicatori di processo che misurano il grado di attuazione delle azioni di piano e gli indicatori di efficacia che misurano il contributo delle azioni del piano alle variazioni del contesto;

Recepimento - Recepito nel piano di monitoraggio

Contributo - Per ciascun obiettivo del piano è necessario definire i target di riferimento a breve, medio e lungo periodo.

Recepimento - Recepito nella relazione del PUMS.

Contributo - Al fine dell'evidenza della sostenibilità della proposta di Piano, nel RA dovrà essere dettagliato come il rapporto di coerenza tra gli obiettivi ambientali della pianificazione e della programmazione gerarchicamente preordinata e gli obiettivi e le azioni della proposta di Piano, abbia definito il set di indicatori di prestazione e talora di "risposta".

Recepimento - Recepito nel paragrafo valutazione degli effetti e monitoraggio

Contributo - Gli indicatori di monitoraggio dovranno essere definiti, aggiornati ed integrati con tutti gli indicatori che discendono dalla specifica proposta di Piano, prendendo a riferimento i numerosi Manuali e Linee guida prodotti da ISPRA sulla VAS e altri riferimenti come ad esempio: gli indicatori della Strategia sulla Sostenibilità 2030, come rielaborati e disaggregati da ISTAT - aggiornamento e l'ampliamento delle disaggregazioni degli indicatori utili alla misurazione dello sviluppo sostenibile e al monitoraggio dei suoi obiettivi del 2019 - (cfr anche Rapporto sugli SDGs.); gli indicatori di efficacia ambientali contenuti nel Documento COM(2018) - Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio per la Programmazione 2021- 2027; il set degli indicatori contenuti nella Strategia nazionale per la biodiversità 2013 e nel Piano Nazionale per l'Adattamento ai Cambiamenti Climatici.

Recepimento - Considerando che il Ministero ha tramite decreto definito gli indicatori obbligatori di monitoraggio, per il monitoraggio VAS si è partiti dagli indicatori ministeriali

Contributo - Il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere redatto utilizzando, tra gli altri riferimenti e documenti disponibili, il contributo ISPRA "Indicazioni metodologiche e operative per il monitoraggio VAS", che suggerisce modelli e tempistica dei report strutturati come segue.....

Recepimento - Le tempistiche del monitoraggio dei PUMS sono definite dalle linee guida PUMS

Contributo

10) "Sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti".

La Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale (art. 13 comma 5 del D.Lgs. 152/2006) dovrà essere redatta secondo quanto indicato nelle relative "Linee Guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale" predisposte del Min. Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali.

Recepimento - È stata redatta la Sintesi non Tecnica

Contributo

11) Valutazione di Incidenza Ambientale

Nel RPA viene evidenziato che sono presenti all'interno del territorio del Comune di Messina Siti Natura 2000 e pertanto in riferimento all'art. 6 della Direttiva Habitat ed all'art. 5 del DPR 357/1997 e ss.mm.ii. si dovrà attivare la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale con la redazione della Relazione di Incidenza Ambientale che deve fare riferimento alle "Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza" del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, come recepite in Sicilia con D.A. n. 36 del 14/02/2022 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana n. 13 del 25.03.2022.

Recepimento : Recepito nella VINCA

Contributo - Nella valutazione di incidenza occorre tener conto dello "Studio ambientale per l'analisi e la risoluzione delle problematiche inerenti la non conformità 'EU PILOT 6730/2014/ENVI' per la Città di Commissione Tecnica Specialistica -Parere Conclusivo VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale - Codice di Procedura 2662 Classifica ME_A49_VAS 0053 - Proponente, Comune di Messina – Oggetto:" Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)- Messina 2030" della Città di Messina - Autorità Procedente, Città di Messina.

Messina” (prodotto dall’Ufficio Speciale per la Progettazione della Presidenza della Regione Siciliana), oggetto del Parere n. 7/2022 di questa CTS, che ha previsto, tra l’altro, per la riconnessione ecologica e funzionale degli habitat minacciati ricadenti nella Città di Messina, l’”Allegato 2.1 - Allegato 1 Misure di Mitigazione Ambientale”, con il quale sono state individuate tutte le tipologie degli interventi di mitigazione, che consistono nelle misure e nelle azioni per la sostenibilità ambientale, e rappresentano indirizzi che dovranno essere tenuti in considerazione nella redazione della VAS e della V.Inc.A. e della stessa proposta di PUMS.

Recepimento - Come evidente dalla VINCA gli interventi previsti non hanno effetti sugli habitat.

Che, ancora nel RA viene proposta, analogamente con quanto prospettato a proposito delle indicazioni contenute nel parere della CTS, una tabella riferita ad un corposo e articolato contributo dell’ARPA di Messina, che per brevità qui si omette;

ESAMINATA la documentazione e gli elaborati forniti dall’Autorità Procedente ed in particolare 1) La Relazione tecnica di Piano (Parte 1- Quadro conoscitivo e Processo partecipativo), 2) La Relazione tecnica di Piano (Parte 2- Strategie di progetto e Piani di Settore), 3) Lo Studio di Incidenza Ambientale, 4) Il Rapporto Ambientale di cui si riportano, di seguito in corsivo ampi stralci;

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) viene definito nella premessa dell’Allegato1 del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 Agosto 2017 “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”, come “Uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio - lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l’efficacia e l’efficienza della mobilità e la sua integrazione con l’assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali”.

VISTO come il RA specifica le caratteristiche del Piano : “... *dal punto di vista gerarchico l’ordine degli strumenti di Pianificazione sarà il seguente:*

1° Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS);

2° Piano urbano del traffico (PUT).

Il PUMS è nettamente differenziato dal PUT, ma è con esso interagente. Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede «investimenti» e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane complesse e intersettoriali.

Il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti che saranno oggetto di aggiornamento secondo le procedure di legge. Un PUMS ha come obiettivi principali il miglioramento dell’accessibilità alle aree urbane e peri urbane, mediante sistemi di mobilità e trasporti sostenibili e di alta qualità anche sotto il profilo ambientale economico e sociale, ed il miglioramento della fruibilità dello spazio pubblico.

Secondo l’allegato «Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanza (DEF) 2017, il PUMS costituisce uno dei tre strumenti amministrativi indispensabili perché ci sia accesso, ai finanziamenti statali per la realizzazione di nuovi interventi infrastrutturali relativi ai sistemi di trasporto rapido di massa (sistema ferroviario metropolitano, rete delle metropolitane, tram); gli altri due strumenti consistono in Progetti di fattibilità delle singole infrastrutture, redatte ai sensi del decreto legislativo n.50 del 2016, e nel rapporto di coerenza dei progetti presentati con gli obiettivi e le strategie di «Connettere l’Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica», allegato al DEF 2016.

Le infrastrutture di mobilità proposte nell’ambito di un PUMS devono contribuire a ridurre gli impatti negativi sulla salute ed essere corredate da progetti urbani per aumentare la qualità estetica, funzionale e formale dei luoghi attraversati. Promuovere la mobilità sostenibile, quindi, significa orientare la mobilità

Commissione Tecnica Specialistica -Parere Conclusivo VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale - Codice di Procedura 2662 Classifica ME_A49_VAS 0053 - Proponente, Comune di Messina – Oggetto:” Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)- Messina 2030” della Città di Messina - Autorità Procedente, Città di Messina.

dei residenti e dei cittadini in modo che questi possano privilegiare gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici ovvero utilizzare mezzi privati a basso impatto ambientale e creare le infrastrutture che consentano il miglior utilizzo delle stesse verso, attraverso e all'interno delle aree urbane e periurbane.

Il PUMS si articola in quattro Piani di Settore: il Piano della Mobilità Pedonale, il Piano della Mobilità Ciclistica, il Piano di Sviluppo del Trasporto Pubblico e il Piano della Sicurezza Stradale Urbana.

Il Piano della mobilità pedonale è finalizzato al raggiungimento del massimo sviluppo possibile della mobilità pedonale attraverso il miglioramento dell'accessibilità ai luoghi pubblici e il potenziamento dei luoghi di socialità urbana.

Il Piano della mobilità ciclistica è finalizzato allo sviluppo coerente, integrato e sicuro della mobilità ciclistica attraverso un percorso partecipativo di individuazione dei principali percorsi ciclabili tali da rendere accessibili tutti i luoghi della città nel modo più diretto possibile.

Il Piano di sviluppo del trasporto pubblico è finalizzato al razionale coordinamento tra domanda e offerta di trasporto per favorire il trasferimento modale dal mezzo di trasporto privato a quello pubblico.

Il Piano della Sicurezza Stradale Urbana è finalizzato alla riduzione dell'incidentalità agendo su tutte le componenti che concorrono a determinare la sicurezza stradale: l'infrastruttura, il veicolo, l'uomo e la gestione del traffico...

il PUMS ha l'obiettivo di migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico e acustico, di congestione e di incidentalità..."

"...meno spazio per gli autoveicoli e più spazio per pedoni, ciclisti, aree a verde ed elementi di arredo anche per migliorare la fruizione delle risorse ambientali, storiche e commerciali di Messina che ha grande necessità di risalire la specifica classifica di "ecosistema urbano" che nel 2020 la vede al 97° posto su 104...";

"...In linea generale possono essere individuate più strategie, trasversali rispetto ai diversi obiettivi perseguiti ed alle varie modalità di trasporto:

- 1. Integrazione tra i sistemi di trasporto che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;*
- 2. Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;*
- 3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclopedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;*
- 4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa (Car sharing, Bike sharing, ecc.);*
- 5. Rinnovo del parco veicolare con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica (secondo i principi di cui al D.L. di attuazione della Direttiva 2014/94/UE e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi);*
- 6. Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;*
- 7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità con azioni che mirino alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre mirate all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti; diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.*

La Città di Messina vuole perseguire politiche finalizzate ad incrementare gli spazi di mobilità ciclistica con indirizzi per la mobilità ciclistica della città, per uno sviluppo coerente e integrato della mobilità ciclistica attraverso un percorso partecipativo di individuazione dei principali percorsi ciclabili da realizzare (BiciPlan). Quali obiettivi strategici per la ciclo-mobilità sono preventivati:

a) l'estensione della rete ciclabile esistente, privilegiandone la messa in rete;

- b) la sua messa in sicurezza, anche attraverso specifica segnalazione;
- c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva e pedonale.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sarà fortemente orientato alla promozione della mobilità ciclabile nelle sue diverse forme; ed in particolare saranno da considerare tra gli interventi:

- a) Estensione della rete ciclabile in ambito urbano (percorsi e piste ciclabili);
- b) Estensione della rete ciclabile in ambito extraurbano;
- c) Sviluppo rete mountain-bike in aree collinari e rurali;
- d) Sviluppo del Bike sharing e promozione della bici elettrica;
- e) Spazi per l'infanzia (aree dedicate alla pratica della bici);
- f) Iniziative di Bicibus;
- g) Promozione della pratica sportiva;
- h) Promozione sociale e politica della mobilità ciclistica, attraverso azioni divulgatrici.

Le azioni di piano di mobilità devono essere finalizzate alla facilitazione degli spostamenti delle persone prima che dei veicoli...” “...La Città di Messina vuole perseguire politiche finalizzate a salvaguardare ed incrementare gli spazi di mobilità pedonale; è indubbio d'altra parte che gli spostamenti a piedi o con una combinazione di modi ecologici (es. piedi+bus) si traduce in minor presenza di veicoli a motore su strada e, conseguentemente, in minori esternalità sull'ambiente urbano: meno inquinamento atmosferico ed acustico, minore rischio di incidenti, meno congestione. In definitiva in un miglioramento della qualità della vita comunitaria.

Si ritiene opportuno estendere la rete pedonale in città; in particolare attraverso 3 tipologie di intervento:

- Coprire il deficit infrastrutturale, realizzando marciapiedi lungo le strade ancora sprovviste;
- Estensione degli spazi protetti per i pedoni, con nuove aree pedonali;
- Nuove Zone 30 e ZTL.

Il PUMS sarà fortemente orientato alla promozione del TPL nelle sue diverse articolazioni; ed in particolare saranno da considerare tra gli interventi:

- a) Estensione della rete di trasporto collettivo in ambito urbano;
- b) Estensione della rete di trasporto collettivo in ambito extraurbano;
- c) Servizi informativi avanzati;
- d) Mobilità condivisa;
- e) Linee dedicate (linee notturne, servizi a domanda);
- f) Servizi turistici (bus Trekking; Tour bus cittadini, ecc.);
- g) Integrazione dei servizi. Terminali e Nodi di interscambio;
- h) Sistema tariffario integrato;
- i) Promozione sociale e politica della mobilità con mezzo pubblico.

Il PUMS è fortemente orientato a ridurre gli impatti negativi indotti dal traffico veicolare, in particolare fenomeni congestivi, inquinamento acustico ed atmosferico, consumi energetici, occupazione di spazi viari, attraverso lo spostamento di quote di traffico dal mezzo individuale al mezzo pubblico.

La comunità locale dovrebbe poter:

- disporre di servizi di trasporto collettivo capaci di standard più elevati, in particolare in termini di frequenza di esercizio, di affidabilità e di qualità;
- fruire di servizi di trasporto collettivo integrati, con facilità di interscambio sia in termini di interfaccia fra vettori diversi (es. gomma/ferro), sia in termini di coordinamento di orari, sia in termini di unificazione tariffaria (biglietto unico per viaggiare senza difficoltà sui diversi mezzi di una rete concepita come integrata);
- vedere migliorato il contesto attraversato dalle linee di trasporto pubblico, attraverso iniziative di recupero e arredo urbano di qualità...”

“ Macro Obiettivi del PUMS secondo le Linee Guida Nazionali

 A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	 B. Sostenibilità energetica e ambientale	 C. Sicurezza della mobilità stradale	 D. Sostenibilità socio economica
a.1 -Miglioramento del TPL a.2 - Riequilibrio modale della mobilità a.3 - Riduzione della congestione a.4 -Miglioramento della accessibilità di persone e merci a.5 -Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) a.6 - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	b.1 -Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria b.3 -Riduzione dell'inquinamento acustico	c.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale c.2-Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti c.3-Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti c.4 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	d.1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica) d.2. Aumento della soddisfazione della Cittadinanza d.3. Aumento del tasso di occupazione d.4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

Sistema degli obiettivi di cui all'Allegato II del D.M. 4/08/2017 aggiornato dal D.M. n. 396 del 28/08/2019

MACRO-OBIETTIVI

A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

- a.1 - Miglioramento del TPL*
- a.2 - Riequilibrio modale della mobilità*
- a.3 - Riduzione della congestione*
- a.4 - Miglioramento della accessibilità di persone e merci*
- a.5 - Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)*
- a.6 - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano*

B) Sostenibilità energetica e ambientale

- b.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi*
- b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria*
- b.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico*

C) Sicurezza della mobilità stradale

Commissione Tecnica Specialistica -Parere Conclusivo VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale - Codice di Procedura 2662 Classifica ME_A49_VAS 0053 - Proponente, Comune di Messina – Oggetto:” Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)- Messina 2030” della Città di Messina - Autorità Procedente, Città di Messina.

- c.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale*
- c.2 - Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti*
- c.3 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti*
- c.4 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)*

D) Sostenibilità socioeconomica

- d.1 - Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)*
- d.2 - Aumento della soddisfazione della cittadinanza*
- d.3 - Aumento del tasso di occupazione*
- d.4 - Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)*

OBBIETTIVI SPECIFICI

- a Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo*
- c Migliorare l'efficienza economica del trasporto pubblico locale*
- o Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini*
- e Ridurre la congestione stradale*
- h Efficientare la logistica urbana*
- g Ridurre la sosta irregolare*
- f Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante*
- i Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare per passeggeri e merci*
- m Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare*
- n Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti*
- j Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta*
- k Garantire la mobilità alle persone a basso reddito*
- l Garantire la mobilità delle persone anziane*
- b Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso*
- d Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale*

VISTO quanto riportato dal RA a proposito del quadro pianificatorio e programmatico di riferimento :
“...la coerenza generale del Piano per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale è fatta attraverso: l'analisi di **coerenza esterna**, ovvero con gli altri piani-programmi e obiettivi di sostenibilità, mirata a rendere il disegno complessivo del Piano ambientalmente sostenibile, e la verifica di **coerenza interna**, ovvero tra obiettivi e politiche-azioni del Piano e rispetto al contesto ambientale, che comporta un giudizio sulla capacità del piano di rispondere alle questioni ambientali presenti nel territorio, verificando se gli obiettivi e le azioni del piano sono coerenti tra loro e con l'analisi del contesto ambientale.

La valutazione degli **effetti ambientali attesi** è riferita da un lato alla verifica delle singole politiche/azioni e interventi previsti dal PUMS e dai piani di settore, dall'altro costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quelli futuri di riferimento e gli scenari di piano. Tale verifica è stata condotta sul sistema della mobilità attraverso l'impiego di un set di indicatori funzionali anche alla valutazione comparata degli scenari, specifico per componente ambientale interessata, e riferiti agli obiettivi di sostenibilità e alla dimensione spazio-temporale del PUMS. Alcuni indicatori di valutazione complessiva degli scenari (emissioni inquinanti e climalteranti, popolazione esposta al rumore) sono ricavati attraverso simulazioni modellistiche utilizzando come input gli output della modellazione del traffico.

È stata anche svolta una verifica preliminare dell'**incidenza** degli interventi sulla rete Natura 2000 in conformità ai documenti da produrre e alle procedure previste secondo normativa nazionale e regionale in materia.”

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Messina è comprensivo dei seguenti piani di settore ad esso formalmente e funzionalmente connessi:

- piano della mobilità pedonale;
- piano della mobilità ciclistica o biciplan;
- piano di sviluppo del trasporto pubblico;
- piano della sicurezza stradale urbana

La procedura di VAS (e la VINCA), come i relativi elaborati sarà riferita a tutti i piani elencati;

VISTI il riferimento del RA ai “ documenti di pianificazione identificati, come rilevanti a fini della VAS :

- Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità - Piim,
- Le Linee Guida per la Pianificazione Strategica della Mobilità Urbana del Comune Di Messina
- Il Piano Operativo Città Metropolitane 2014-20 – Pon Metro
- Pears 2019-2030
- Piano Regionale di Tutela di Qualità dell'aria 2018
- Piano d'azione per l'Energia Sostenibile - PAES
- Piano d'azione Rumore - Agglomerato Di Messina
- Strategia Nazionale per uno Sviluppo Sostenibile (Snss) - Agenda 2030
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale 2017
- Piano Strategico Regionale di Sviluppo Turistico 2019-2023
- Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Messina 2017
- Piano Strategico Triennale del Territorio Metropolitan di Messina e la selezione degli obiettivi e delle politiche, azioni o misure (qualora presenti) degli strumenti di pianificazione citati, inerenti al tema della mobilità che potrebbero interferire con il PUMS e con i quali lo stesso PUMS si dovrà confrontare

Obiettivi e politiche azioni dei piani di interesse per il PUMS

Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (PIIM)

Obiettivi Specifici

- Portare a livelli di piena efficienza il sistema stradale, attraverso opere di potenziamento della rete, di ammodernamento e di messa in sicurezza del patrimonio esistente
- Velocizzare il sistema ferroviario (anche attraverso eventuali azioni di potenziamento), in primo luogo sui collegamenti di media percorrenza, ma senza trascurare la rete secondaria
- Razionalizzare e ottimizzare il Trasporto Pubblico Locale automobilistico, sviluppando una maggiore sinergia ferro-gomma, evitando le sovrapposizioni di servizio attraverso l'individuazione specifica della “missione” di ciascuna modalità
- Ottimizzare l'integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso una maggiore coesione ferro-gomma-mare, a supporto dell'integrazione modale della domanda di mobilità e integrazione territoriale, all'interno della rete regionale
- Realizzare il Sistema Logistico e rafforzare e ultimare la rete del trasporto merci territoriale, favorendo l'intermodalità gomma-ferro, gomma-nave, lo sviluppo dei nodi interportuali e migliorando l'accessibilità dei porti
- Favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale, sviluppando l'idea di baricentro di reti aeroportuali coerentemente con le diverse vocazioni degli scali
- Favorire l'accessibilità ai “nodi” (portuali, aeroportuali e urbani) prioritari della rete di trasporto regionale, attraverso collegamenti (servizi e infrastrutture) ferroviari, stradali e di trasporto pubblico più efficienti

- Definire/armonizzare modelli di governance su scala regionale per la gestione dei sistemi complessi di trasporto, passeggeri e merci
- Promuovere la mobilità sostenibile e l'utilizzo di mezzi a minor impatto emissivo
- Strutturare un processo di informatizzazione progressiva dei sistemi di trasporto, anche attraverso l'innovazione tecnologica, finalizzati ad accrescere il livello di servizio e di sicurezza per la mobilità delle merci e dei passeggeri

LINEE GUIDA PER LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA DELLA MOBILITÀ URBANA DEL COMUNE DI MESSINA

Strategie

- Integrazione tra i sistemi di trasporto
- Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica
- Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa (car-sharing, bike-sharing, ...)
- Rinnovo del parco veicolare con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica
- Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani
- Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità per ridurre il numero degli incidenti e le conseguenze degli incidenti stessi
- Razionalizzazione e integrazione della rete infrastrutturale di trasporto, al fine di chiudere maglie significative e rispondere agli standard correlati alla classificazione delle componenti viarie
- Promuovere la mobilità sostenibile e l'utilizzo di mezzi a minor impatto emissivo
- Strutturare un processo di informatizzazione progressiva dei sistemi di trasporto, anche attraverso l'innovazione tecnologica, finalizzati ad accrescere il livello di servizio e di sicurezza per la mobilità delle merci e dei passeggeri

PIANO OPERATIVO CITTÀ METROPOLITANE 2014-20 – PON METRO

Obiettivi

- Potenziare il TPL
- Ampliare la rete ciclabile urbana e suburbana
- Ampliare i percorsi e le aree pedonali
- Potenziare i nodi di scambio modale
- Rinnovare il parco veicolare con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica

PEARS (Piano Energetico Ambientale della Regione Siciliana)

Obiettivi

Ob.S.16 Ridurre i consumi energetici, promuovendo una mobilità sostenibile (riduzione dei consumi del settore trasporti del 10%)

Linee di Intervento

Commissione Tecnica Specialistica -Parere Conclusivo VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale - Codice di Procedura 2662 Classifica ME_A49_VAS 0053 - Proponente, Comune di Messina – Oggetto:” Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)- Messina 2030” della Città di Messina - Autorità Procedente, Città di Messina.

Ambito 1 Analisi di coerenza e promozione degli strumenti di pianificazione locale e del TPL

Ambito 2 Veicoli a basso impatto ambientale ed infrastrutture per combustibili alternativi con gli altri piani regionali, nazionali ed europei pertinenti

Ambito 3 Ottimizzazione delle catene logistiche intermodali ed ITS

Attività previste

- Rafforzare la programmazione energetica regionale in tema mobilità attraverso un'analisi di coerenza esterna con gli altri piani regionali, nazionali ed europei pertinenti*
- Promuovere l'attuazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), oltre che dei Piani Urbani del Traffico (PUT) e degli altri strumenti di pianificazione locale (PUS, PTPU, PLS)*
- Rafforzare gli strumenti a disposizione degli Enti territoriali per la promozione del TPL*
- Supportare l'impiego di veicoli a zero/basse emissioni favorendo lo sviluppo e l'impiego di sistemi di propulsione sostenibili basati su combustibili*
- Recepire le indicazioni derivanti dalla Direttiva 2014/94/UE "DAFI" (Direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi) e dal Decreto Legislativo 16 dicembre 2016 n. 257 favorendo lo sviluppo delle infrastrutture minime per combustibili alternativi (incluso l'idrogeno e biometano*
- Ottimizzare l'efficienza delle catene logistiche multimodali con l'incremento dell'uso dei modi di trasporti più efficienti sotto il profilo energetico e sostenere processi di logistica avanzata*
- Rafforzare la programmazione energetica regionale in tema mobilità attraverso un'analisi di coerenza esterna*
- Promuovere servizi innovativi di mobilità condivisa (ad es. car sharing, car pooling, ride sharing, corporate car sharing, ecc...) ed aumentare gli investimenti tecnologici in reti e servizi locali connessi alla pianificazione urbana attraverso l'implementazione di sistemi ITS per la mobilità pubblica*

PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLA QUALITÀ DELL' ARIA 2018

Misure

- Riduzione del volume del traffico veicolare nei comuni di Palermo, Catania, Messina e Siracusa del 40% al 2022 e 60% al 2027.*
- Adozione da parte della Regione di uno stanziamento di risorse per incentivare la rottamazione dei veicoli commerciali diesel Euro 0, 1, 2 e 3 e benzina Euro 0 e 1 e sostituzione con veicoli nuovi di categoria Euro 6 alimentati a GPL, metano, elettrico o ibrido. Tale incentivo dovrà essere rivolto a microimprese, piccole imprese e aziende artigiane con sede legale sul territorio regionale*
- Potenziamento a livello regionale del trasporto pubblico tramite ferrovia*
- Riduzione del traffico veicolare urbano in tutti i comuni capoluoghi di provincia anche attraverso il potenziamento delle piste ciclabili.*
- Potenziamento dei controlli sui veicoli circolanti*

PAES 2015 (Piano di Azione per l'Energia Sostenibile)

Obiettivi

Ridurre al 2020 le Emissioni Climalteranti del Settore trasporti del 31,3% rispetto all'anno di riferimento (2011)

Settore

Veicoli Com. / Trasp. Pubbl.

Trasporti

AZIONI

FER1 - Utilizzo di biocombustibili parco veicoli comunale, FER1 - Utilizzo di biocombustibili trasporti pubblici, EFF1 - Sostituzione di mezzi a gasolio con mezzi a metano, EFF1 - Rinnovo parco autoveicolare, FER1 - Utilizzo di biocombustibili parco veicoli comunale, FER1 - Utilizzo di biocombustibili, MOS1 - Realizzazione piste ciclabili, MOS2 - Istituzione servizio bike-sharing

Piano azione rumore

AZIONI

-Porto di Tremestieri: il nuovo porto consentirà il trasferimento, dal porto storico alla periferia cittadina, di tutto il traffico veicolare gommato attraverso lo Stretto di Messina e la conseguente eliminazione dei gravi fenomeni di congestione del traffico veicolare nel centro città.

-Aree pedonali, zone a traffico limitato e “zone 30”:

- la estensione dell’area pedonale Cairoli

- l’istituzione dell’area pedonale piazza della Repubblica antistante la stazione centrale FS,

- Per quanto riguarda l’attuale Z.T.L. si prevede una maggiore limitazione del traffico mediante l’utilizzo dei varchi elettronici.

- La zona a velocità limitata (zone 30) saranno estese a tutti gli assi viari compresi tra via Garibaldi, via Giordano Bruno, via I Settembre e via Cannizzaro.

Potenziamento del Trasporto Pubblico Locale (TPL):

• per il servizio tranvia, l’incremento della frequenza e l’estensione dell’orario di esercizio,

• per il servizio su gomma (bus): potenziamento della linea zona sud (linea 2), della linea zona nord (linea 79) e delle linee 6, 8 e 9, nonché l’attivazione della nuova “linea forte” con 13 nuovi bus elettrici.

• L’attrattiva del servizio del TPL: agevolazioni sull’abbonamento ATM trimestrale previste per i lavoratori convenzionati, sistema integrato di infomobilità sul servizio stesso e sui servizi in genere connessi ai sistemi di scambio modale e mobilità dolce (parcheggi di interscambio presenti ai due capilinea “Cavallotti” e “Zaera”).

Sistema di infomobilità (ME.T.A.)

Carpooling e car sharing:

Incentivazione dei veicoli elettrici: punti di ricarica elettrica.

Piste ciclabili e Bike sharing:

• “pista ciclabile Laguna di Capo Peloro - 1° stralcio”;

• campagne di sensibilizzazione e la concessione in prova di biciclette a pedalata assistita per chiunque ne facesse richiesta.

Strategia Nazionale per uno Sviluppo Sostenibile (Snss)

La Strategia Nazionale per uno Sviluppo Sostenibile declina con Obiettivi Specifici per la realtà italiana quanto anticipato a livello europeo dall’Agenda 2030

Obiettivi generali

- *Promuovere la salute ed il benessere*
- *Garantire una gestione sostenibile delle risorse Naturali*
- *Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali*
- *Affermare modelli sostenibili di produzione e consumo*
- *Decarbonizzare l'economia*

Obiettivi specifici

- *Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico*
- *Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera*
- *Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni*
- *Promuovere la domanda e accrescere l'offerta di turismo sostenibile*
- *Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci*
- *Abbatere le emissioni climalteranti nei settori non-ETS*

Piano Paesaggistico Territoriale Regionale 2017

Obiettivi

miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio paesaggistico - ambientale, sia per le attuali che per le future generazioni.

Piano Strategico Regionale di Sviluppo Turistico

Obiettivi

migliorare la mobilità interna

Piano Territoriale provinciale di Messina

Obiettivi Specifici

- *individuazione di PERCORSI STRUTTURANTI che indicano itinerari territoriali dove porre in essere azioni indirizzate a coordinare politiche di sviluppo e sinergie per la valorizzazione dell'offerta turistica e ricettiva*
- *attuazione di un progetto strategico per la MOBILITÀ DOLCE attraverso interventi di recupero delle ferrovie dismesse trasformandole in piste ciclabili integrate ai tracciati storici delle regie trazzere, sentiero Italia, strade naturalistiche dei Nebrodi e Peloritani*
- *individuazione di PERCORSI INTERVALLIVI IONIO-TIRRENO al fine di connettere aree interne e insediamenti costieri e migliorare le relazioni tra poli e centralità turistiche e commerciali*
- *miglioramento dell'accessibilità e decongestionamento delle aree costiere attraverso l'aumento di Svincoli e Nodi Autostradali e l'ammodernamento di Percorsi Vallivi ed Intervallivi Esistenti appartenenti al patrimonio viario dell'Ente*

Piano Strategico Triennale Città Metropolitana di Messina

Obiettivi generali

Interconnettere gli ambiti territoriali

Obiettivi specifici

- *Migliorare la continuità territoriale*
- *Migliorare l'accessibilità alle aree interne*
- *Incrementare l'attrattività turistica del territorio*

VISTO quanto indicato nel RA a proposito di obiettivi e riferimenti di supporto alla valutazione della situazione ambientale e al grado di sostenibilità delle proposte di Piano, riportando l'elenco degli obiettivi di sostenibilità suddivisi per tema:

Mobilità e trasporto, Qualità dell'aria, Inquinamento acustico, Cambiamenti climatici, Sicurezza, facendo riferimento in particolare sia agli obiettivi di sostenibilità che discendono dai piani sopra citati che a quelli ricavati da:

- *Strategia dell'Unione Europea per lo Sviluppo Sostenibile (SSS)*
- *Libro Bianco UE: "Verso un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile" 2011 (LB 2011).*
- *Piano nazionale della Sicurezza Stradale -Orizzonte 2020 (PNSS)*
- *Connettere l'Italia: Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica (DEF 2016)*
- *Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS)*
- *Linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile (LG_PUMS)*
- *Piano Straordinario della Mobilità Turistica 2017-2022 (PsMT 2018)*
- *Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS)*
- *Piano Nazionale Integrato per Energia e Clima (PNIEC-2020)*
- *Strategia Nazionale per le aree interne*
- *Quadro per l'energia e il clima*
- *Strategia europea per la mobilità a basse emissioni*
- *L'accordo di Parigi COP 21 (2015)*
- *COM (2011) 112 "Tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050" che presenta le principali tappe per la riduzione delle emissioni dei gas serra entro il 2050*
- *Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni - Il Green Deal europeo*
- *(COM/2019/640 dell'11 dicembre 2019)*
- *Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC) del 2015*
- *Strategia Energetica Nazionale (SEN, novembre 2017)*
- *Piano per la Transizione Ecologica (PTE 2022)*
- *Piano di azione nazionale per le fonti energetiche rinnovabili – Obiettivi per il 2020*
- *Decreto Clima, 14 ottobre 2019, n. 111*
- *Pacchetti denominati "Europa in movimento", emanati tra maggio 2017 e maggio 2018, Tra le iniziative proposte, la definizione dei nuovi standard emissivi della CO2 per auto, furgoni e pesanti*
- *Carta di Bologna 2017*
- *Urban Agenda for the Eu (Pact of Amsterdam), 2016*
- *Direttiva 2002/49/CE (rumore)*

Obiettivi di sostenibilità

Mobilità e Trasporti

Commissione Tecnica Specialistica -Parere Conclusivo VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale - Codice di Procedura 2662 Classifica ME_A49_VAS 0053 - Proponente, Comune di Messina – Oggetto:" Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)- Messina 2030" della Città di Messina - Autorità Procedente, Città di Messina.

Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave (LG_PUMS)

-Realizzare un passaggio equilibrato a modi di trasporto ecocompatibili ai fini di un sistema sostenibile di trasporto e di mobilità (SSS) . Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture «alimentate con carburanti tradizionali» ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030 (LB 2011)

-Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci, garantendo a tutti, entro il 2030, l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici (SNSvS) Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30 % del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50 % grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici (LB 2011)

- Migliorare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per incoraggiare a una maggiore efficienza e a prestazioni migliori (SSS) - Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia (LB 2011) - Migliorare il trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane; integrazione tra reti ferroviarie, metropolitane, autostazioni, terminal bus e parcheggi di interscambio (Connettere l'Italia 2016)

- Migliorare l'accessibilità alle grandi aree urbane e metropolitane, incentivando l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili. Incentivare la mobilità ciclopedonale nelle aree urbane ed extraurbane (Connettere l'Italia 2016)

- Promuovere iniziative di mobilità condivisa (car sharing, bike sharing, ...); Sistemi di informazioni all'utenza; Sistemi per la distribuzione urbana delle merci. (Connettere l'Italia 2016)

- Promuovere ed applicare i Sistemi di Trasporti Intelligenti (Connettere l'Italia 2016)

- Migliorare qualitativamente il parco veicoli, attraverso la sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti ed energivori (PNSMS)

- Sviluppare la mobilità intermodale e dolce per favorire la sostenibilità delle strategie di sviluppo del turismo (PST e PSMT)

- Creare le condizioni che permettano l'accessibilità ai fini del turismo e fruizione attraverso sistemi di mobilità sostenibile (PST e PSMT)

- Migliorare l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta, per le persone a basso reddito e per le persone anziane (LG_PUMS)

- Riduzione della congestione stradale (LG_PUMS)

- Migliorare la sostenibilità socioeconomica (LG_PUMS)

Qualità dell'aria

Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera (SNSS)

Cambiamenti climatici

Ridurre i consumi energetici (PNIEC e PERFER)

Ridurre le emissioni di gas climalteranti (PNIEC)

Inquinamento acustico

Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (2002/49/CE)

Sicurezza, salute e ambiente urbano

- Migliorare la sicurezza delle strade con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani (SNSvS)
- Dimezzare il numero di decessi dovuti a incidenti stradali entro il 2020: rispetto al 2010; ridurre del 60% i morti per incidenti che coinvolgono le categorie a rischio di ciclisti e pedoni (PNSS) -Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada "(LB 2011)
- Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico (SNSvS)
- Rigenerare le città
- Garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni (SNSvS)

VISTO quanto opportunamente riportato dal RA a proposito del ruolo delle emissioni generate dal sistema dei trasporti, citando la comunicazione della Commissione «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro». La strategia definisce una tabella di marcia per un futuro sostenibile e intelligente per i trasporti europei, con un piano d'azione volto a conseguire l'obiettivo di ridurre del 90% le emissioni del settore dei trasporti entro il 2050”

VISTO quanto il RA riporta a proposito del Contesto ambientale di riferimento, richiamando l' art. 13 comma 4 del DLGS 152/06, che prevede che: “per evitare duplicazioni della valutazione, possono essere utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed informazioni ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite in attuazione di altre disposizioni normative”. *In considerazione che il comune di Messina ha da poco adottato il PGTU e che tale piano è sempre riferito alla mobilità e allo stesso ambito territoriale, per l'analisi del contesto ambientale si rimanda al Rapporto ambientale e al Quadro conoscitivo del PGTU adottati nel 2020, allegati al presente documento”*

VISTO quanto il RA riferisce nel capitolo 5.4.1 Progetto e Piani di Settore, specificando le finalità dei singoli Piani in cui si articola la proposta progettuale :

“Il Piano della mobilità pedonale è finalizzato al raggiungimento del massimo sviluppo possibile della mobilità pedonale attraverso il miglioramento dell'accessibilità ai luoghi pubblici e il potenziamento dei luoghi di socialità urbana.

Il Piano della mobilità ciclistica è finalizzato allo sviluppo coerente, integrato e sicuro della mobilità ciclistica attraverso un percorso partecipativo di individuazione dei principali percorsi ciclabili tali da rendere accessibili tutti i luoghi della città nel modo più diretto possibile.

Il Piano di sviluppo del trasporto pubblico è finalizzato al razionale coordinamento tra domanda e offerta di trasporto per favorire il trasferimento modale dal mezzo di trasporto privato a quello pubblico.

Il Piano della Sicurezza Stradale Urbana è finalizzato alla riduzione dell'incidentalità agendo su tutte le componenti che concorrono a determinare la sicurezza stradale: l'infrastruttura, il veicolo, l'uomo e la gestione del traffico.

Il PUMS e i Piani di Settore mettono al centro le azioni condivise specificando per ciascuna:

- *Contesto e criticità emerse dalle indagini conoscitive, sia tecniche che sociali*
- *Le strategie e gli obiettivi a cui l'azione si riferisce*
- *Gli indirizzi dell'amministrazione e quadro di riferimento programmatico/pianificatorio*
- *La descrizione della natura e delle caratteristiche principali dell'azione*
- *Direttive correlate e esiti attesi.”*

CONSIDERATO e VALUTATO che il PUMS, come riferito nel RA “...è stato sviluppato in un processo definito di co-progettazione, dove sono state definite le priorità e l'importanza di alcune azioni e dei relativi interventi previsti...” Le alternative di Piano sono state sottoposte alla valutazione dei soggetti coinvolti nel processo partecipativo attraverso la identificazione di “...Azioni e scenari alternativi, divisi in cinque aree tematiche che sono: pedonalità, ciclopedonalità, sicurezza stradale, trasporto pubblico e logistica delle merci. Per ogni area tematica, sono state sottoposte al parere della cittadinanza le varie azioni strategiche

previste dal Piano. Per ogni azione i partecipanti dovevano indicare la priorità e l'importanza in uno specifico workshop nell'ambito del processo di partecipazione. Gli esiti di questo workshop sono stati recepiti nella definizione delle priorità e degli scenari”.

“ Pedonalità e Ciclabilità - Scenari alternativi per la pedonalizzazione del centro di Messina

A seguito dei tavoli tecnici e dei contributi pervenuti dai cittadini, oltre all'incrocio con le ipotesi già avanzate dal PGTU, sono emerse quattro alternative progettuali:

- Scenario 0 - Attuale | Continuare a prevedere la pedonalizzazione riservata ai soli tre luoghi cardine del sistema: Duomo, Piazza Cairoli, Villa Dante –

Scenario 1 – Duomo - Piazza Cairoli . Allo scenario precedente si aggiunge la pedonalizzazione dell'asse viario attualmente carrabile che unisce il Duomo a Piazza Cairoli, via 1° Settembre e tratto di Via San Martino fino a Piazza Cairoli

- Scenario 2 – Duomo – incrocio Viale Europa | Allo scenario precedente si aggiunge il tratto di via San Martino fino all'incrocio con Viale Europa

- Scenario 3 – Duomo – Villa Dante. Allo scenario precedente si aggiunge l'intera via San Martino fino a Villa Dante

Tali alternative sono state sottoposte al percorso partecipativo sia al tavolo dei cittadini che a quello degli stakeholders, si è proceduto ad una votazione in real time dei presenti e alla decretazione dello scenario scelto: **Scenario 3 – Duomo – Villa Dante.**

Trasporto Pubblico Locale - Potenziamento della linea tramviaria: scenari alternativi

“...dalle analisi contenute nella relazione tecnica di Piano sono scaturite due alternative progettuali:

Soluzione 1 – Interscambio a Fiumara Gazzi tra tram e Treno- Soluzione 2 – Tram-treno unico tra Museo e Giampileri

Tali alternative sono state sottoposte al percorso partecipativo, sia al tavolo dei cittadini che a quello degli stakeholders. Procedutosi ad una votazione in real time dei presenti è stato scelto lo Scenario della **Soluzione 2 Tram-Treno**. L'azione di piano, a seguito di questo momento di co-pianificazione, ha riconosciuto questa soluzione come ottimale, per quanto però prospettica, in quanto vincolata all'apertura di un tavolo tecnico di scopo con gli stakeholders interessati già nel breve periodo di vigenza del PUMS.

Direttamente connesso con la precedente alternativa progettuale di Piano è l'azione TPL3: riorganizzazione delle linee del trasporto pubblico locale verso i villaggi che funge da azione complementare a supporto dello scenario alternativo scelto.”

VALUTATO quanto riporta il RA a proposito delle analisi di coerenza interna ed esterna del Piano , specificando che queste dovranno “... verificare - per la coerenza interna- la esistenza di eventuali contraddizioni all'interno del piano. Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali ; - per la coerenza esterna- “...la verifica della coerenza del piano con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi,

Ciò avverrà tramite una matrice di valutazione di confronto tra azioni e obiettivi di piano.

.Le valutazioni si possono così riassumere:

Coerenza interna:

- coerenza tra gli obiettivi del piano - è necessario che il piano nelle sue scelte e nei suoi contenuti sia coerente per logica d'impostazione. Per cui gli obiettivi del piano vengono confrontati per valutare se essi sono reciprocamente coerenti e se sono in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente;
- coerenza tra le politiche azioni del piano e gli obiettivi del piano stesso - Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali;

• *coerenza tra il contesto ambientale e gli obiettivi e azioni di piano – Valutare la coerenza ambientale del piano comporta un giudizio sulla capacità del piano di rispondere alle questioni ambientali presenti nel territorio. In pratica si tratta di verificare se gli obiettivi e le azioni scelte dal piano sono coerenti con la valutazione del contesto ambientale.*

Coerenza esterna:

- *le possibili interazioni tra il piano e gli strumenti di pianificazione locali e la valutazione dell’impatto del PUMS sugli obiettivi dei piani pertinenti con cui si è evidenziata una interazione.*
- *coerenza con gli obiettivi di sostenibilità selezionati come pertinenti, al fine di valutare come e quanto sono state integrati gli obiettivi di sostenibilità nel piano;*

RITENUTO che le tabelle di sintesi riportate nel RA (Tabella 11 di pagina 81 riferita all’ analisi di coerenza interna tra obiettivi, Tabella 12 di pag.82 riferita all’analisi di coerenza interna obiettivi-azioni, Tabella 13 di pagina 83, riferita all’analisi di coerenza interna, analisi swot, Tabella 14 delle pagine 84, 85,86 riferita all’analisi di Coerenza Esterna pianificazione, Tabella 15 di pagina 87 riferita alla Coerenza esterna obiettivi di sostenibilità, propongano una lettura esaustiva dell’ analisi di coerenza esterna e interna della proposta progettuale;

VISTO quanto rappresentato nel RA a proposito della valutazione degli effetti ambientali del Piano, che questi vanno raffrontati e verificati, oltre che con lo Scenario attuale, con gli altri scenari:

lo **Scenario di Riferimento** costituito da quelle azioni/interventi già programmati a tutti i livelli, il cui stato di avanzamento tecnico progettuale e procedurale, ne garantiscono la realizzazione entro l’orizzonte temporale del Piano e per i quali la fase di analisi non ha riscontrato necessità di rimodulazione. Questi includono anche gli interventi già avviati (con lavori in corso). Queste azioni/interventi verrebbero infatti messi in atto anche in assenza del PUMS.

lo **Scenario di Piano**, eventualmente in diverse configurazioni, costruito a partire dallo scenario di riferimento, ipotizzando l’implementazione di tutte le politiche, azioni e interventi di cui il PUMS prevede l’attuazione all’orizzonte temporale del piano per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Sono quindi valutati gli effetti complessivi del Piano, costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro di riferimento (tendenziale) e lo scenario di Piano, eventualmente declinato in configurazioni diverse e alternative.

Tale verifica è stata condotta attraverso l’impiego di un set di indicatori correlati agli obiettivi di sostenibilità, specifico per tipologia di azioni e riferiti alla dimensione spazio-temporale del PUMS.

La valutazione comparata degli scenari del PUMS, in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti, è effettuata sulla base dei valori ottenuti per ciascuno degli scenari presi in considerazione nell’elaborazione del Piano;

VISTO quanto il RA riferisce a proposito della ripartizione modale che descrive la distribuzione della mobilità tra i vari modi di trasporto, proponendo una tabella con

La percentuale degli spostamenti nell’ora di punta nel Comune di Messina

Parametro	Stato Attuale		Scenario di Riferimento		Scenario di Progetto	
	Valore	Valore	Valore	Variazione vs SA	Valore	Variazione vs SA
Automobile privata	57,0%	55,0%	55,0%	-3,5%	45,4%	-20,4%
Trasporto pubblico	25,5%	27,4%	27,4%	+7,5%	28,7%	+12,5%
Mobilità attiva	17,5%	17,5%	17,5%	±0,0%	25,9%	+48,0%

L'analisi degli scenari di riferimento e di progetto mostra che è improbabile che l'automobile privata rimarrà il mezzo di trasporto più usato anche nel prossimo futuro. Ciononostante, lo scenario di riferimento porta ad un sostanziale aumento dell'uso del trasporto pubblico e a un calo dell'uso del mezzo privato. Il passaggio dal trasporto privato motorizzato al trasporto pubblico è ancora più pronunciato nello scenario di progetto. Inoltre, lo scenario di progetto prevede un simile passaggio alla mobilità attiva (spostamento a piedi / in bicicletta o simile).

VISTO quanto ancora il RA riferisce a proposito della estensione della rete ciclabile “...: *il PUMS prevede la realizzazione di una rete ciclabile nel comune di Messina di un'estensione totale di oltre 90 km, di cui quasi il 10% già esistente, quasi il 40% progettato o programmato e un po' di più del 50% proposto.*

Estensione (in km) della rete ciclabile prevista nel comune di Messina

<i>Parametro</i>	<i>Esistente</i>	<i>Progettata</i>	<i>Programmata</i>	<i>Proposta</i>	<i>Totale</i>
<i>Itinerario principale</i>					
<i>Comunale</i>	2,3	-	-	8,5	10,7
<i>Itinerario principale regionale e nazionale</i>	4,8	5,8	29,0	12,5	52,1
<i>Itinerario secondario comunale</i>	-	-	-	28,8	28,8
<i>Totale complessivo</i>	7,1	5,8	29,0	49,8	91,7

Questa rete ciclabile si inserisce nel contesto metropolitano per il quale è prevista la realizzazione di un sistema ciclabile metropolitano formata da tre assi principali che partono dal centro di Messina; due assi primari lungo la costa e un asse ciclabile verde montana al centro, collegati tra di loro da percorsi ciclabili mare-montagna della rete secondaria lungo le valli.

Inoltre, il PUMS prevede la predisposizione di 14 ciclostazioni all'interno del Comune: 10 delle quali in corrispondenza delle fermate della metro-ferrovia da Giampileri a Messina Centrale; 2 ai capilinea della tramvia Bonino-Gazzi, Annunziata-Museo; 2 all'interno delle aree pedonali esistenti di Duomo e Cairoli. In aggiunta, è prevista l'istallazione di 32 punti di sosta scolastici (3 dei quali presso le sedi Universitarie, 1 al Policlinico e le restanti presso gli Istituti di Istruzione Secondaria) dotati di rastrelliere sicure per la sosta ciclabile.

Oltre agli indicatori di valutazione quantitativa, sono da considerare anche degli indicatori di valutazione qualitativa.

Per potenziare il trasporto pubblico e l'intermodalità il PUMS prevede un'ampia gamma di misure tra cui il potenziamento della linea tramviaria, la razionalizzazione delle corsie riservate per gli autobus, l'adozione di soluzioni di integrazione tariffaria fra i sistemi di trasporto (autobus-tram-treno), la semaforizzazione degli attraversamenti pedonali della linea del tram, la riorganizzazione delle linee del TPL verso i villaggi e l'introduzione di orari cadenzati tra il TPL e la ferrovia e il rinnovo del parco mezzi TPL e il miglioramento delle fermate con strutture e informazioni per l'utenza.

Per favorire l'intermodalità e promuovere l'uso della bicicletta per gli spostamenti di breve e media distanza, il PUMS prevede inoltre l'introduzione di un servizio di bike sharing per integrare il TPL e favorire l'uso della bicicletta.

Per aumentare la sicurezza della mobilità a Messina il PUMS prevede un nuovo metodo di gerarchizzazione delle strade compresa l'impostazione di un limite di velocità di 40 km/h su tutta la viabilità principale delle ZTL e di 30 km/h sulle strade residenziali, l'estensione delle aree pedonali nel centro di Messina per garantire la continuità dei percorsi pedonali e l'introduzione di ZTL scolastiche,

mirate a ridurre l'incidentalità degli utenti deboli e aumentare invece la loro autonomia. A queste misure si aggiunge l'introduzione di zone pedonali estive che aiutano a garantire la sicurezza durante il periodo di maggior afflusso di utenti, soprattutto sulle vie di accesso al centro storico e nelle aree di pregio.

Complessivamente si può concludere che l'introduzione delle strategie e azioni previste dal PUMS del Comune di Messina abbiano un effetto piuttosto positivo sul sistema della mobilità comunale. Si sostiene, quindi, che l'impianto proposto dal PUMS sia efficace nel raggiungere gli obiettivi complessivi prefigurati dall'avvio del processo di pianificazione e contribuisca in modo significativo alla transizione verso una mobilità più sostenibile.

CONSIDERATO che gli effetti attesi di un Piano per la mobilità sono quelli legati al miglioramento delle modalità di movimento delle persone e delle merci, ma anche quelli legati alla sicurezza, alla tutela della salute e alla salvaguardia dell'ambiente. In questo quadro assumono importanza rilevante gli effetti del PUMS sulla qualità dell'aria, sulle emissioni climalteranti, sul rumore. Sul tema il RA così si esprime:

Sulla qualità dell'aria, attraverso bilanci emissivi sull'area comunale e sul centro abitato analizzando gli effetti del Piano con riferimento ad alcuni degli indicatori individuati dalla vigente normativa : gli Ossidi Azoto (NOx) e il Particolato fine (PM10), tramite “... la predisposizione di modelli di simulazione delle emissioni in atmosfera in grado di descrivere gli effetti delle scelte sui principali indicatori... dall'analisi dei risultati delle simulazioni emerge che le azioni del PUMS comportano una riduzione delle emissioni. La riduzione delle emissioni rispetto allo scenario attuale è il 16% per PM 10, e per PM 2,5 e 15 per NOx... concludendo che in riferimento alla situazione attuale si hanno effetti positivi in termini di emissioni da traffico, in particolare rispetto al centro abitato, in linea pertanto con gli obiettivi sulla riduzione dell'esposizione della popolazione. Il PUMS inoltre risponde alle azioni richieste dalla pianificazione e programmazione in materia della qualità dell'aria.

Sulle emissioni climalteranti, dopo aver illustrato i modelli di simulazione, il RA così conclude: “...lo scenario di piano presenta, rispetto allo scenario attuale, una riduzione dei consumi e delle emissioni di CO2 per una quota pari a circa il - 16 % che sale al 18% considerando l'ambito territoriale più ristretto del centro abitato, in cui, è evidente che, le azioni proposte dal PUMS risultano avere maggiore efficacia. ... È presumibile, pertanto, che l'obiettivo di riduzione del 20% indicato del PEARS, rispetto ai consumi del settore trasporti, sia ampiamente raggiunto e superato. In particolare, è possibile osservare che le Azioni del PUMS si pongono in perfetta continuità con quelle del PEARS 2030 e previste in particolare per la linea di intervento 1.6) Favorire la riduzione dei consumi energetici nel settore dei trasporti, favorendo la mobilità sostenibile.”

Sul rumore, dopo aver illustrato i modelli di simulazione, sul tema il RA conclude che “...gli interventi del piano determinano effetti positivi in riferimento alla popolazione esposta; infatti, si hanno riduzioni rispetto allo stato attuale sulla popolazione esposta ai livelli acustici più alti di circa il 40% nel periodo diurno e del 15% in quello notturno. periodo diurno e del 15% in quello notturno.

Il piano concorre pertanto a raggiungere gli obiettivi di sostenibilità. con riferimento agli obiettivi di sostenibilità come la riduzione dell'inquinamento acustico dovuto ai trasporti, nella progettazione delle nuove infrastrutture deve incentrarsi, in primo luogo su una ottimale scelta del tracciato che riduca al massimo i possibili impatti, quindi con interventi sulla sorgente (ad esempio asfalto fonoassorbente, mezzi TPL caratterizzati da minor emissioni acustiche, poi con azioni lungo la via di propagazione (barriere acustiche, terrapieni...) e solo in ultima istanza con interventi diretti sui ricettori”

VISTO quanto il RA riporta a proposito della valutazione degli effetti delle azioni del PUMS:

“...Si possono distinguere due macro-tipologie di azioni, quelle “gestionali” e quelle “infrastrutturali”. Le prime non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, nel potenziamento dei servizi e nell'implementazione di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità in un'ottica di sostenibilità e nell'incentivazione di comportamenti virtuosi. Queste politiche/azioni, seppur abbiano una notevole valenza

*nel raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano e quindi sulle componenti ambientali legate alla circolazione dei mezzi, generalmente non hanno una espressione territoriale specifica e non hanno una interazione con le risorse naturali. **Il PUMS non prevede nuovi interventi infrastrutturali ma mette a sistema le previsioni dei piani vigenti.***

Le politiche/azioni che riguardano invece interventi di adeguamento o riqualificazione di infrastrutture già esistenti sono invece significativi, ancorché per la maggior parte positivi, gli effetti relativi al sistema della mobilità e alle componenti direttamente interessate dalla circolazione dei veicoli.

Il PUMS, inoltre, ha tra i propri obiettivi il miglioramento delle condizioni di sicurezza della mobilità in generale e in particolare in riferimento alle categorie deboli quali ciclisti e pedoni; pertanto, gli effetti attesi sono certamente di un miglioramento delle serie statistiche degli ultimi anni, in linea con gli obiettivi del Piano nazionale della Sicurezza stradale.

In riferimento agli interventi che riguardano la mobilità ciclabile, anche in questo caso “adeguamenti”, si evidenzia che il Piano prevede esclusivamente la messa a sistema di percorrenze che utilizzano tracciati esistenti, o di viabilità o sentieri o ferrovie dismesse. In questi casi, l’azione del PUMS si concretizza nel miglioramento della segnaletica orizzontale e verticale, senza opere di modifica dei sedimi, con particolare ed esplicito riferimento alle porzioni interferenti con i Siti Natura 2000 e le aree protette. Quanto ad aree di sosta e velostazioni, laddove siano previste al di fuori delle aree urbanizzate/antropizzate (in particolare lungo i Percorsi secondari e la “Rete Verde”), è specificata nel Piano la condizione che siano realizzati interventi minimi, e posizionati manufatti (rastrelliere) “leggeri” che in nessun modo alterano la permeabilità delle aree e l’assetto morfologico del territorio. Le strategie del PUMS appaiono nel complesso coerenti con gli obiettivi di sostenibilità sull’inquinamento atmosferico. L’attuazione di tutte le azioni del PUMS è il principale strumento per perseguire gli obiettivi in termini di esposizione della popolazione relativamente al contributo da traffico. Risulta pertanto importante garantirne la corretta attuazione.

Gli obiettivi e le azioni implementate dal PUMS portano ad una riduzione dei consumi nel settore trasporti e delle relative emissioni climalteranti. Anche se difficilmente verificabili quantitativamente, tutte le azioni che spingono a migliorare la mobilità attiva ed il trasporto pubblico sia come efficienza dei mezzi utilizzati che come efficienza del servizio, a discapito dell’utilizzo del mezzo privato

Le azioni del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di esposizione della popolazione a rumore, anzi l’attuazione degli obiettivi del PUMS sono uno strumento alla scala urbana comunale per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico. Il PUMS del Comune di Messina mira a un miglioramento complessivo della mobilità comunale, attualmente dominata dal traffico motorizzato privato. Lo scenario di Progetto prevede numerosi interventi e azioni per promuovere sia la mobilità attiva che il trasporto pubblico. Questa spinta in favore della mobilità sostenibile al passo con i tempi è del tutto in linea con i vari strumenti strategici della pianificazione sovraordinata.

In riferimento agli obiettivi di sostenibilità assunti per la qualità dell’aria le strategie del PUMS sono finalizzate principalmente all’incremento della mobilità attiva e dell’uso del trasporto pubblico.

Il PUMS, pur non avendo un obiettivo specifico inerente la riduzione delle emissioni climalteranti, sviluppa strategie ed azioni, aventi efficacia in termini di riduzione dei consumi e quindi di emissioni climalteranti (promozione mobilità attiva, sviluppo del TPL, logistica merci e ITS).

Con riferimento alla componente rumore, a seguito dalle analisi sviluppate, il RA riferisce : “...che appare evidente come gli interventi del Piano determino effetti positivi in riferimento alla popolazione esposta. Infatti, si hanno riduzioni rispetto allo stato attuale sulla popolazione esposta ai livelli acustici più alti di circa il 40% nel periodo diurno e del 15% in quello notturno, così proseguendo con riferimento agli obiettivi di sostenibilità che la riduzione dell’inquinamento acustico dovuto ai trasporti, nella progettazione delle nuove infrastrutture deve incentrarsi, in primo luogo su una ottimale scelta del tracciato che riduca al massimo i possibili impatti, quindi con interventi sulla sorgente (ad esempio asfalto fonoassorbente, mezzi

TPL caratterizzati da minor emissioni acustiche ...) poi con azioni lungo la via di propagazione (barriere acustiche, terrapieni...) e solo in ultima istanza con interventi diretti sui ricettori

VISTO quanto il RA riferisce schematicamente a proposito degli Obiettivi di sostenibilità del PUMS, richiamando anche quelli che discendono da altri Piani:

Linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile (LG_PUMS)

Strategia dell'Unione Europea per lo Sviluppo Sostenibile (SSS)

Libro Bianco UE: "Verso un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile" 2011 (LB2011)

Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS)

Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS)

Piano Straordinario della Mobilità Turistica 2017-2022 (PSMT 2018)

Obiettivi di sostenibilità del PUMS

Mobilità e Trasporti

-Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave (LG_PUMS)

-Realizzare un passaggio equilibrato a modi di trasporto ecocompatibili ai fini di un sistema sostenibile di trasporto e di mobilità (SSS) . Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture «alimentate con carburanti tradizionali» ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030 (LB 2011)

-Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci, garantendo a tutti, entro il 2030, l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici (SNSvS).

-Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30 % del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50 % grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici (LB 2011)

-Migliorare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per incoraggiare a una maggiore efficienza e a prestazioni migliori (SSS)

- Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia (LB 2011)

- Migliorare il trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane; integrazione tra reti ferroviarie, metropolitane, autostazioni, terminal bus e parcheggi di interscambio (Connettere l'Italia 2016)

-Migliorare l'accessibilità alle grandi aree urbane e metropolitane, incentivando l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili. Incentivare la mobilità ciclopedonale nelle aree urbane ed extraurbane (Connettere l'Italia 2016)

-Promuovere iniziative di mobilità condivisa (car sharing, bike sharing, ...); Sistemi di informazioni all'utenza; Sistemi per la distribuzione urbana delle merci. (Connettere l'Italia 2016)

-Promuovere ed applicare i Sistemi di Trasporti Intelligenti (Connettere l'Italia 2016)

-Migliorare qualitativamente il parco veicoli, attraverso la sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti ed energivori (PSNMS)

-Sviluppare la mobilità intermodale e dolce per favorire la sostenibilità delle strategie di sviluppo del turismo (PST e PSMT)

-Creare le condizioni che permettano l'accessibilità ai fini del turismo e fruizione attraverso sistemi di mobilità sostenibile (PST e PSMT)

-Migliorare l'accessibilità per le persone con mobilità ridotta, per le persone a basso reddito e per le persone anziane (LG_PUMS)

-Riduzione della congestione stradale (LG_PUMS)

-Migliorare la sostenibilità socioeconomica (LG_PUMS)

Qualità dell'aria

-Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera (SNSS)

Cambiamenti climatici

-Ridurre i consumi energetici (PNIEC e PERFER)

-Ridurre le emissioni di gas climalteranti (PNIEC)

Inquinamento acustico

-Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (2002/49/CE)

Sicurezza, salute e ambiente urbano

-Migliorare la sicurezza delle strade con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani (SNSvS)

-Dimezzare il numero di decessi dovuti a incidenti stradali entro il 2020: rispetto al 2010; ridurre del 60% i morti per incidenti che coinvolgono le categorie a rischio di ciclisti e pedoni (PNSS) - Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada "(LB 2011)

-Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico (SNSvS)

Punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce

A conclusione del quadro conoscitivo, delle due fasi di partecipazione con amministratori, stake- holder e cittadini, e tenendo conto degli approfondimenti progettuali, è stata elaborata la seguente SWOT di sintesi riassuntivo dei fattori di forza (S), di debolezza (W), delle opportunità (O) e dei rischi (T)

PUNTI DI FORZA

- Presenza di investimenti significativi già attivati*
- Posizione strategica della Città nel contesto regionale e nel contesto euro-mediterraneo*
- Presenza di poli urbani con grandi potenzialità (porti, aree turistiche, parchi)*
- Esistenza di un'area metropolitana dello Stretto*
- Dinamismo di molti operatori del settore trasporti;*
- Potenzialità legate alle vie del mare*
- Buona dotazione della rete ferroviaria;*
- Azienda di trasporto pubblico efficiente e in fase di potenziamento;*
- Avanzato livello delle strutture operanti nel settore della ricerca scientifica e della formazione superiore e professionale nel comparto dei trasporti*
- Buona dotazione di strumenti di piano e di programma nel comparto dei trasporti*
- Concentrazione di attività nel centro, città compatta*
- Posizione geografica, per attrattiva turistica, per la mobilità dolce e per la continuità territoriale*
- Microclima e territorio, che favoriscono un basso inquinamento atmosferico*



- *Fermento progettuale. Ci sono molti progetti in fase di sviluppo o di realizzazione che intervengono sulla mobilità, sulle infrastrutture e sulla riqualificazione del territorio*
- *Territorio vocato all'intermodalità, dovuta alla natura di isola*
- *Presenza di molti player del trasporto all'interno del Comune*
- *Passaggio del Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo*

OPPORTUNITÀ

- *Espansione in atto del trasporto marittimo delle merci, che vede nel Mediterraneo un bacino privilegiato;*
- *Posizione strategica di Messina quale porta di ingresso verso la Sicilia del Corridoio Berlino-Palermo nelle reti TEN-T*
- *Inclusione della Città nell'area metropolitana dello Stretto (nell'insieme la conurbazione dello Stretto con Reggio Calabria e Villa S. Giovanni) rappresenta il settimo polo metropolitano nazionale*
- *Nascita recente della Città Metropolitana, che potrebbe contribuire a rafforzare il ruolo della Città nel contesto nazionale e apportare ulteriori risorse per lo sviluppo*
- *Elaborazione del nuovo Piano Regionale dei Trasporti, fortemente orientato al riequilibrio complessivo del settore dei trasporti*

Nuove opportunità di sviluppo programmate attraverso gli aggiornamenti di Piano a scala nazionale (Documento "Connettere l'Italia")

- *Potenziamento dell'itinerario autostradale Nord-Sud, attraverso la nuova Autostrada del Mediterraneo*
- *Diffusione di nuove tecnologie, in particolare ITC ed ITS e di nuove modalità e mezzi di trasporto*
- *Completamento e nuova realizzazione di opere infrastrutturali già in cantiere o in progetto, per la ricucitura dei collegamenti viari e di trasporto tra il Comune e il territorio metropolitano e Regionale.*
- *Realizzazione del Ponte sullo Stretto con collegamenti su gomma e su ferro*
- *Recupero delle aree fieristiche dismesse, delle stazioni e delle linee ferroviarie inutilizzate e delle aree verdi attualmente poco valorizzate per ripristinarle*
- *Strutturare tariffe e collegamenti pubblici competitivi e vincenti sui mezzi privati*
- *Recupero e ripristino del waterfront, creazione della metropolitana del mare per collegamenti anche via acqua tra i Comuni costieri*
- *Implementare la viabilità, con il recupero di infrastrutture esistenti e la realizzazione di nuove*
- *Realizzazione di Zone 30 e ZTL nel centro di Messina per regolare l'accesso, il traffico e favorire la mobilità dolce e l'intermodalità.*
- *Ripensare la logistica dei rifornimenti alla città, con piccoli punti di snodo invece di grandi hub, in modo da distribuire il carico dei flussi e non congestionare la città.*

PUNTI DI DEBOLEZZA

- *Insufficienza del sistema infrastrutturale stradale, che soffre condizioni critiche variegate e diffuse.*
- *Perdurante assenza di parcheggi fuori strada in alcuni quartieri*
- *Insufficiente dotazione di risorse per il trasporto pubblico nelle aree urbane, con conseguenti accentuazioni dei fenomeni di congestione e inquinamento ambientale*
- *Mancanza di integrazione e coordinamento fra le diverse componenti di trasporti*
- *Presenza di molteplici problematiche relative alla portualità e ai servizi di navigazione in generale*
- *Debole connessione con il sistema produttivo*
- *Insufficiente diffusione di ICT in ambito imprenditoriale*
- *Conformazione orografica di una parte del territorio metropolitano, che rende più complessi gli spostamenti di persone e merci*
- *Concentrazione di flussi non integrati al meglio, di merci e persone in corrispondenza della città di Messina, in quanto "porta" per il resto d'Italia*
- *Congestione del traffico nella città di Messina, correlata a scarsità di parcheggio per tutti gli utenti del*

luogo, non solo i cittadini.

- Inaccessibilità o scarsa accessibilità dei luoghi più periferici a causa di fermate assenti, mezzi non abbastanza frequenti, rete viaria mal progettata, barriere architettoniche.
- Intermodalità e multi-modalità assenti, con collegamenti spezzati o affidati interamente a player privati.
- Assenza di infrastrutture minori in alcune zone del territorio metropolitano e di infrastrutture di importanza regionale e nazionale.

MINACCE

- Impoverimento economico e la decrescita demografica legate a fenomeni di migrazione, soprattutto giovanile, verso territori più competitivi
- Indebolimento dell'offerta di trasporto e dell'economia cittadina soggiacente a politiche di sviluppo attivate su territori vicini
- Riduzione delle risorse destinate al Trasporto Pubblico Locale in sede governativa (riduzione trasferimenti Fondo Trasporti)-
- Instabilità politica sulle rive Sud ed Est del Mediterraneo che potrebbe riflettersi negativamente sugli scambi commerciali via mare e sul settore della crocieristica
- Dinamismo di altre realtà urbane e metropolitane meridionali che potrebbero assumere maggiore capacità attrattiva sul piano economico, turistico in particolare-
- In merito alla metropolitana del mare: presenza di correnti pericolose in alcuni tratti di costa, da tenere conto in fase di progettazione dei percorsi
- .Spopolamento delle aree interne
- Immobilismo politico che bloccherebbe una serie di progetti infrastrutturali importanti e immobilismo culturale che, non comprendendo le innovazioni e non utilizzandole, vanificherebbe gli sforzi
- Sfiducia generalizzata nei confronti della PA e dei nuovi Piani

ESAMINATO e VALUTATO quanto il RA riferisce, anche in relazione ad una specifica indicazione contenuta nel citato parere CTS 76/2022 del 23/03/ 2023 reso nella fase di scoping, a proposito del Monitoraggio del Piano:

“ Il monitoraggio ambientale del PUMS, in considerazione del numero e della complessa articolazione delle attività che potranno essere previste nel corso del suo pluriennale svolgimento, richiede una progettazione specifica. Il Progetto di monitoraggio del PUMS prevede:

- *la tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse necessarie per una periodica verifica dell'attuazione del Piano, dell'efficacia degli interventi realizzati rispetto agli obiettivi perseguiti e degli effetti ambientali ottenuti;*
- *le modalità per correggere, qualora i risultati ottenuti non risultassero in linea con le attese, le previsioni e le modalità di attuazione del Piano;*
- *le modalità con cui procedere al proprio aggiornamento al verificarsi di tali variazioni dovute sia a modifiche da prevedere negli interventi da realizzare, sia a modifiche del territorio e dell'ambiente.*

Per l'impostazione del set di indicatori del monitoraggio ambientale vanno definiti con chiarezza il contesto di riferimento del Piano, il sistema gli obiettivi (possibilmente quantificati ed articolati nel tempo, nello spazio e per componenti), e l'insieme delle azioni da implementare. Inoltre sia gli obiettivi che gli effetti delle azioni del Piano devono essere misurabili, stimabili e verificabili tramite indicatori. Il set di indicatori del sistema di monitoraggio è strutturato in due macroambiti:

- *Indicatori di contesto rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano. Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di*

sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti normalmente esterni al gruppo di pianificazione (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Essi vengono assunti all'interno del piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto”

• *Indicatori di processo che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano. Questi indicatori devono relazionarsi direttamente con gli elementi del contesto, evidenziandone i collegamenti. Misurando questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia in senso positivo che in senso negativo.*

ESAMINATA e VALUTATA la descrizione schematica degli effetti ambientali positivi e negativi attualmente prodotti dal sistema dei trasporti, finalizzata a valutare il contesto ambientale, evidenziando i problemi ambientali e gli aspetti favorevoli del sistema ambientale che potrà essere influenzato dal Piano;

CONSIDERATO che le informazioni sono organizzate in modo schematico attraverso l'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats) saranno evidenziati temi e criticità riferite a talune componenti ambientali:

Come fattori di debolezza:

- *Prevalente uso dell'auto (61,7%) e con bassa incidenza del TPL (11,6%) e scarsissimo utilizzo della bicicletta (sotto l'1%)*
- *Il sistema infrastrutturale stradale soffre condizioni critiche diversificate e diffuse*

Sosta e parcheggi

- *Carenza di offerta di sosta nel centro storico nelle ore diurne in rapporto alla domanda*
- *Assenza di parcheggi esterni alla sede stradale in alcuni quartieri Logistica urbana*
- *Debolezza strutturale del trasporto merci (frantumazione, mancanza di politiche cooperative, debolezze gestionali, ecc.)*
- *Insufficienza di spazi di sosta per le operazioni di carico/scarico delle merci in prossimità degli esercizi commerciali*
- *Insufficienza di diverse componenti di servizio di trasporto pubblico*
- *Assenza di uno scalo aeroportuale che costringe la popolazione messinese a dirigersi verso Catania o Reggio Calabria*
- *Servizi di collegamento ai due scali aeroportuali ancora deboli e suscettibili di azioni di potenziamento*

Come fattori di forza / opportunità

Qualità dell'aria

Le due stazioni messinesi di viale Bocchetta e villa Dante "non rilevano particolari criticità". Non sono stati rilevati infatti superamenti dei valori limite degli inquinanti nel 2019.

Non si osservano particolari variazioni delle concentrazioni di entrambi gli inquinanti. Per quanto concerne la concentrazione media del NO₂, come per l'annualità precedente, si attesta a 30 µg/m³. In riferimento al numero dei superamenti dell'NO₂, per le due ultime annualità non sono registrati casi. In riferimento alla concentrazione del PM₁₀ si assiste ad una riduzione lievissima che non varia di molto le concentrazioni nel 2019 rispetto al 2018 (Rispettivamente 22 µg/m³ e 23 µg/m³). I superamenti si mantengono altrettanto stabili facendo registrare 13 superamenti, un numero inferiore ai consentiti. In conclusione, complessivamente le stazioni non rilevano particolari criticità e variazioni rispetto al 2018

Nel 2019 nell'Agglomerato di Messina sulla base delle valutazioni modellistiche e dei dati disponibili il valore medio delle PM2.5 è risultato 10,47 µg/m³, mentre il biossido di zolfo ha un valore pari a 1,2195 µg/m³, entrambi sono entro i limiti di legge.

La rete di monitoraggio operante in Sicilia è in fase di adeguamento e rinnovo.

I Trasporti stradali sono causa di circa l'11% delle emissioni di PM10

Il piano regionale della qualità dell'aria stima per l'agglomerato di Messina nello scenario tendenziale riduzione delle emissioni dovute ai trasporti rispetto al 2012:

• NOX: -4,4% al 2017 -13,2% al 2022 -25,6% al 2027

• PM10 -3,1% al 2017 -11,2% al 2022 -21,6% al 2027

Lo scenario SEN/Piani Regionali che ha come base lo Scenario tendenziale regionale con alcune differenze (in particolare questo scenario prende in considerazione le previsioni ENEA ottenute con il modello GAINS per il traffico stradale) prevede per l'agglomerato di Messina riduzioni di emissioni da trasporto rispetto al 2012 pari a:

• NOX: -13,9% al 2017 -33,1% al 2022 -51,5% al 2027

• PM10 -16,2% al 2017 -33,2% al 2022 -43,1% al 2027

Lo scenario di piano prevede per l'agglomerato di Messina riduzioni di emissioni da trasporto rispetto al 2012 pari a:

• NOX: -4,4% al 2017 -37,3% al 2022 -57,2% al 2027

• PM10 -3,1% al 2017 -35,7% al 2022 -54,4% al 2027

Fattori di debolezza /rischi

Gli agglomerati di Palermo, Messina e Catania sono interessati dalle quantità di emissioni di ossidi di azoto più elevate in Regione

La Regione siciliana "rientra tra le regioni sottoposte alla procedura di infrazione n. 2015/2043 per i superamenti del valore limite per gli ossidi di azoto (NOx) e alla procedura di infrazione n. 2014/2147 per i superamenti del valore limite per il particolato fine PM10 e per la mancata attuazione di interventi di risanamento della qualità dell'aria".

Le emissioni degli ossidi di azoto sono dovute principalmente ai trasporti che complessivamente contribuiscono per il 67% alle emissioni totali, di queste il 55% sono dovute ai trasporti stradali ed il 12% ad altre sorgenti mobili.

Il parco veicolare del comune di Messina risulta più inquinante della media nazionale, in quanto i veicoli a gasolio sono il 43,4 % in linea con il dato nazionale, mentre quelli a benzina sono il 56,7% quasi il 7% in più della media italiana, a scapito di GPL, metano ed ibride o elettriche che sono rispettivamente il 3,3% (-3,2), 0,4%(-2,1), 0,2% (-0,6). Anche in termini di classi Euro il parco auto è peggiore della media nazionale, il 69% delle vetture è di classe Euro 4 o inferiore, pari al 9% in più della media nazionale, mentre gli euro 5 sono il 15% (-3%) e gli euro 6 il 23% (-6%).

La ripartizione modale degli spostamenti vede una netta predominanza del trasporto privato motorizzato, che è maggiore del 76%, l'utilizzo del TPL è solo dell'11,6% e solo lo 0,3% degli spostamenti avviene con la bicicletta. Infine il 17,8% delle persone compie i propri spostamenti a piedi

Energia e emissioni climalteranti

Fattori di forza / opportunità

Il settore trasporti è quello che vede impegnate le maggiori risorse per l'attuazione di interventi di miglioramento (cfr. analisi PAES Provincia di Messina – Nuovo PEARS 2019) e presenza di investimenti significativi già attivati (cfr. Linee Guida PUMS). Inoltre sempre dallo stesso documento si evidenzia come l'azienda di trasporto pubblico sia efficiente e in fase di potenziamento come l'elaborazione del nuovo

Piano Regionale dei Trasporti, fortemente orientato al riequilibrio complessivo del settore dei trasporti (territoriale, modale, ecc.) unitamente alla diffusione di nuove tecnologie, in particolare ITC (Information Communication Technologies) ed ITS (Intelligent Transportation Systems) e di nuove modalità e mezzi di trasporto (mobilità condivisa, veicoli a guida autonoma, bici a pedalata assistita, ecc.) costituiscano un'opportunità per la riduzione delle emissioni del settore nello scenario futuro.

Fattori di debolezza /rischi

Oltre il 50% delle emissioni complessive di CO2 dei Comuni della Provincia di Messina sono imputabili all'uso della Benzina. cfr. analisi PAES Provincia di Messina – Nuovo PEARS 2019).

Il trasporto pubblico presenta diverse criticità con una insufficiente dotazione di risorse nelle aree urbane, con conseguenti accentuazioni dei fenomeni di congestione e inquinamento ambientale. La qualità e quantità di servizi di trasporto pubblico (su gomma e su ferro) risultano ancora modesti; la ferrovia e la Metro-ferrovia stentano ancora a giocare il ruolo atteso di drenaggio di traffico dalle strade; l'unica linea tranviaria, pur rilanciata di recente, appare ancora sotto-dimensionata in termini di frequenze di esercizio e parco veicolare; le diverse componenti di TPL non sono integrate e non di rado si assiste a sovrapposizioni o parallelismi; piuttosto carente è il servizio informativo all'utenza.

Il monitoraggio del PAES evidenzia un incremento dei consumi energetici pro-capite, pur a fronte di una riduzione delle emissioni;

ESAMINATE e VALUTATE positivamente le considerazioni riportate dal RA a proposito degli effetti attesi dal dispiegarsi delle azioni del PUMS, anche comparando scenario di riferimento e scenario di Piano e che di seguito si richiamano:

L'analisi degli scenari di riferimento e di progetto mostra che è improbabile che l'automobile privata rimarrà il mezzo di trasporto più usato anche nel prossimo futuro. Ciononostante, lo scenario di riferimento porta ad un sostanziale aumento dell'uso del trasporto pubblico e a un calo dell'uso del mezzo privato. Il passaggio dal trasporto privato motorizzato al trasporto pubblico è ancora più pronunciato nello scenario di progetto. Inoltre, lo scenario di progetto prevede un simile passaggio alla mobilità attiva (spostamento a piedi / in bicicletta o simile).

Complessivamente ci si aspetta un calo del numero di viaggi con i mezzi privati di circa un quinto mentre il numero di viaggi col trasporto pubblico aumenta di un ottavo e la mobilità attiva dovrebbe aumentare di quasi la metà. Questa tendenza verso una quota maggiore di mobilità sostenibile è coerente con le tendenze previste per la città metropolitana e pienamente in linea con la pianificazione strategica di livello sovraordinato.

Nel settore della mobilità motorizzata privata, secondo i modelli-utilizzati-, la domanda di trasporto dovrebbe diminuire negli scenari futuri. Questo si riflette non solo nella ripartizione modale, ma anche nella riduzione delle percorrenze e dei tempi di percorrenza sulla rete stradale.

Nello scenario di riferimento si vede una riduzione delle percorrenze di circa il 6% sulla rete del comune di Messina. Lo scenario di progetto porta con sé un'ulteriore riduzione delle percorrenze del traffico privato (riduzione di circa un sesto).

Estensione della rete ciclabile

Per la promozione della mobilità ciclistica, salvaspazio a bassa emissione, il PUMS prevede la realizzazione di una rete ciclabile nel comune di Messina di un'estensione totale di oltre 90 km, di cui quasi il 10% già esistente, quasi il 40% progettato o programmato e un po' di più del 50% proposto. La seguente tabella riporta i valori di estensione dettagliati.

Questa rete ciclabile si inserisce nel contesto metropolitano per il quale è prevista la realizzazione di un sistema ciclabile metropolitano formata da tre assi principali che partono dal centro di Messina; due assi

primari lungo la costa e un asse ciclabile verde montana al centro, collegati tra di loro da percorsi ciclabili mare-montagna della rete secondaria lungo le valli. Inoltre, il PUMS prevede la predisposizione di 14 ciclostazioni all'interno del Comune: 10 delle quali in corrispondenza delle fermate della metro-ferrovia da Giampileri a Messina Centrale; 2 ai capilinea della tramvia Bonino-Gazzi, Annunziata-Museo; 2 all'interno delle aree pedonali esistenti di Duomo e Cairoli. In aggiunta, è prevista l'istallazione di 32 punti di sosta scolastici (3 dei quali presso le sedi Universitarie, 1 al Policlinico e le restanti presso gli Istituti di Istruzione Secondaria) dotati di rastrelliere sicure per la sosta ciclabile.

Ulteriori indicatori di valutazione qualitativa

Oltre agli indicatori di valutazione quantitativa, sono da considerare anche degli indicatori di valutazione qualitativa.

Per potenziare il trasporto pubblico e l'intermodalità il PUMS prevede un'ampia gamma di misure tra cui il potenziamento della linea tramviaria, la razionalizzazione delle corsie riservate per gli autobus, l'adozione di soluzioni di integrazione tariffaria fra i sistemi di trasporto (autobus-tram-treno), la semaforizzazione degli attraversamenti pedonali della linea del tram, la riorganizzazione delle linee del TPL verso i villaggi e l'introduzione di orari cadenzati tra il TPL e la ferrovia e il rinnovo del parco mezzi TPL e il miglioramento delle fermate con strutture e informazioni per l'utenza.

Per aumentare la sicurezza della mobilità a Messina il PUMS prevede un nuovo metodo di gerarchizzazione delle strade compresa l'impostazione di un limite di velocità di 40 km/h su tutta la viabilità principale delle ZTL e di 30 km/h sulle strade residenziali, l'estensione delle aree pedonali nel centro di Messina per garantire la continuità dei percorsi pedonali e l'introduzione di ZTL scolastiche, mirate a ridurre l'incidentalità degli utenti deboli aumentare invece la loro autonomia. A queste misure si aggiunge l'introduzione di zone pedonali estive che aiutano a garantire la sicurezza durante il periodo di maggior afflusso di utenti, soprattutto sulle vie di accesso al centro storico e nelle aree di pregio.

CONSIDERATO quanto riportato dal RA con riferimento alla qualità dell'aria :”... le stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria non industriale in città metropolitana sono solo le due stazioni messinesi di viale Bocchetta e villa Dante "non rilevano particolari criticità". Non sono stati rilevati superamenti dei valori limite degli inquinanti nel 2019. Non si osservano particolari variazioni delle concentrazioni degli inquinanti negli ultimi 2 anni. Per quanto concerne la concentrazione media del NO₂, come per l'annualità precedente, si attesta a 30 µg/m³. In riferimento al numero dei superamenti dell'NO₂, per le due ultime annualità non sono registrati casi. Nel 2019 nell'Agglomerato di Messina sulla base delle valutazioni modellistiche e dei dati disponibili il valore medio delle PM_{2.5} è risultato 10,47 µg/m³ entro i limiti di legge. La Regione siciliana “rientra tra le regioni sottoposte alla procedura di infrazione n. 2015/2043 per i superamenti del valore limite per gli ossidi di azoto (NO_x) e alla procedura di infrazione n. 2014/2147 per i superamenti del valore limite per il particolato fine PM₁₀ e per la mancata attuazione di interventi di risanamento della qualità dell'aria”. Gli agglomerati di Palermo, Messina e Catania sono interessati dalle quantità di emissioni di ossidi di azoto più elevate in Regione.

I settori che contribuiscono maggiormente alle emissioni di gas serra del territorio Metropolitano sono i trasporti, pubblici e privati (25,1%), gli edifici residenziali (33,6%) e del terziario (19,3%) e, infine, l'industria (16,6%). La somma di tutti i consumi degli Enti Locali, invece, incide soltanto per il 5,1%, mentre l'agricoltura, la pesca e la silvicoltura per circa lo 0,4%.

L'attuazione delle misure previste dal PUMS si stima sia in grado di aumentare del 12% gli spostamenti su TPL e del 48% quelli della modalità attiva determinando una diversione modale che riduce gli spostamenti su mezzo privato del 20%.

In termini di percorrenze si ha una riduzione dei veicoli x Km nell'ora di punta del 15% nel Comune di Messina.

Importanti sono anche le azioni immateriali previste dal PUMS in tema di promozione della Smart Mobility e introduzione di meccanismi incentivanti per la promozione della Sharing Mobility e della mobilità elettrica, l'adozione di provvedimenti di ottimizzazione degli spostamenti Casa-lavoro, e di sviluppo di un Intelligent Traffic System (ITS) per fornire informazioni sul funzionamento del sistema della mobilità e pianificare le scelte di viaggio in una logica multimodale di sviluppo della Mobility As A Service.

Si evidenzia anche che il piano prevede il rinnovo del parco circolante.

Le azioni sopra riportate risultano quindi rispondenti alle azioni dal Piano Regionale di tutela e risanamento della qualità dell'aria.

Dall'analisi dei risultati delle simulazioni emerge che le azioni del PUMS comportano una riduzione delle emissioni. La riduzione delle emissioni rispetto allo scenario attuale è il 16% per PM 10, e per PM 2,5 e 15 per NOx.

Tali riduzioni sono calcolate senza considerare il rinnovo del parco veicolare, per il quale si avrebbero riduzioni sensibilmente maggiori,

Lo scenario di piano presenta, rispetto allo scenario attuale, una riduzione dei consumi e delle emissioni di CO2 per una quota pari a circa il - 16 % che sale al 18% considerando l'ambito territoriale più ristretto del centro abitato, in cui, è evidente che, le azioni proposte dal PUMS risultano avere maggiore efficacia.

È presumibile, pertanto, che l'obiettivo di riduzione del 20% indicato del PEARS, rispetto ai consumi del settore trasporti, sia ampiamente raggiunto e superato.

In definitiva il PUMS, pur non avendo un obiettivo specifico inerente la riduzione delle emissioni climalteranti, sviluppa strategie ed azioni, aventi efficacia in termini di riduzione dei consumi e quindi di emissioni climalteranti (promozione mobilità attiva, sviluppo del TPL, logistica merci e ITS).

In particolare, è possibile osservare che le Azioni del PUMS si pongono in perfetta continuità con quelle del PEARS 2030 e previste in particolare per la linea di intervento 1.6) Favorire la riduzione dei consumi energetici nel settore dei trasporti, favorendo la mobilità sostenibile

CONSIDERATO quanto sopra, quanto mai opportuna la scelta della città di Messina di predisporre il PUMS, considerato che la Città dello Stretto, come l'insieme della Città metropolitana di Messina si colloca al 13° posto per mobilità attiva (a piedi e in bicicletta) con solo il 21.5% degli spostamenti ed al 3° posto per la mobilità privata pari al 47.5% (auto come conducente e passeggero e motociclo). La stessa sproporzione si riscontra per il Comune di Messina che si colloca al 13° posto per mobilità attiva (a piedi e in bicicletta) con solo il 23.3% degli spostamenti ed al 2° posto per la mobilità privata pari al 58.4% (auto come conducente e passeggero e motociclo).

CONSIDERATO e VALUTATO che come riferisce il RA : “... la finalità del processo partecipativo e della campagna di comunicazione del PUMS persegue cinque principali obiettivi/azioni: i) informare, ii) ascoltare, iii) confrontarsi, iv) coinvolgere attivamente, v) comunicare. Il Forum per la Mobilità Sostenibile Messina 2030, evento on-line che ha visto l'organizzazione di tre Workshop. Questi rappresentano il primo momento di confronto sul nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune e della Città Metropolitana di Messina. Al fine di raccogliere contributi è stato diffuso online sul sito del Comune, nella sezione PUMS, il “Portale PUMS Messina 2030”, nel quale ciascun cittadino poteva facilmente segnalare criticità, buone pratiche e idee...”;

VISTI alcuni riferimenti contenuti nel RA a taluni Piani che direttamente coinvolgono la città di Messina ed in particolare la missione 3 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) “Infrastrutture per una mobilità sostenibile” che contiene “...diversi investimenti destinati alla regione Sicilia finalizzati alla velocizzazione delle principali linee passeggeri e di incremento della capacità dei trasporti ferroviari per le merci per favorire la connettività del territorio e il trasferimento del traffico da gomma a ferro sulle lunghe

percorrenze. Si completerà la Linea AV Palermo-Catania-Messina. Al completamento del progetto ci sarà una riduzione del tempo di percorrenza di 60 minuti sulla tratta Palermo-Catania, e aumento della capacità da 4 a 10 treni / ora sulle tratte in fase di raddoppio. Sono previsti anche interventi di riqualificazione ed il miglioramento dell'accessibilità alle stazioni ferroviarie che fungono da hub di mobilità (Messina Centrale e Messina Marittima), nonché riqualificazione funzionale, miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità di stazioni strategiche dal punto di vista trasportistico e/o turistico (Milazzo).

Il Piano Generale per la Mobilità Ciclistica 2022-2024

Il riferimento a livello nazionale per lo sviluppo della mobilità ciclistica è il recente Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) urbana e extraurbana 2022 – 2024 che è parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) ed è finalizzato a realizzare il Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica (SNMC).

I principali Piani Regionali analizzati per la redazione del PUMS sono di seguito elencati:

Quadro programmatico regionale

Piano direttore del PRTM (2002)

Piani attuativi del PRTM (2004)

PO FEST Sicilia 2004-2020

Contratto Istituzionale di Sviluppo (2013) Accordi Quadro di Programma

Programma di rete Infrastrutture Eliportuali (2011)

Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità (2017)

Piano Territoriale Paesistico Regionale

Piano Regionale della qualità dell'aria (2018)

Piano Energetico Ambientale Regione Sicilia (2020)

ESAMINATA e VALUTATA la documentazione depositata nel Portale Valutazioni Ambientali ed in particolare le Relazioni tecniche di Piano 1 – Quadro conoscitivo e 2- Strategie di Progetto e Piani di settore- e relativi allegati e tavole, contenenti analisi, specificazioni e approfondimenti che completano efficacemente il quadro e la proposta progettuale delineata nel RA;

RITENUTO in questo quadro, opportuno richiamare, per brevità, i titoli di tali analisi, specificazioni e approfondimenti: nella **Relazione Tecnica 1** : *La illustrazione dettagliata delle modalità di svolgimento del processo partecipativo, Il Posizionamento del Comune di Messina in ambito nazionale, L'Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area, Il raffronto tra le 14 Città metropolitane e i 14 omonimi comuni capoluogo, Le seguenti tematiche:* • assetto demografico, • caratteristiche dell'offerta turistica; • domanda di mobilità, • composizione del parco veicolare, • incidentalità, *Le Imprese e le dinamiche occupazionali, I servizi: (Istruzione, Sanità), La localizzazione di servizi e dei poli di attrazione comunali, L'offerta di reti e servizi di trasporto (Strade, Porto, Rete ferroviaria, Trasporto pubblico su gomma, Trasporto Tramviario), La rete ciclabile, aree pedonali, zone 30 e ztl, Il sistema della sosta, Il rilievo dei flussi veicolari, La integrazione indagini al trasporto pubblico locale (Anno 2021), analisi degli spostamenti entro e al di fuori del comune, all'interno dell'area metropolitana) analisi del parco veicolare dell'intera città metropolitana;* **Relazione Tecnica 2** : *La definizione delle strategie e delle azioni di Piano, Il*

Progetto PUMS e i Piani di settore, Il Piano della Mobilità Pedonale, il Piano della mobilità ciclistica- Biciplan, I punti di sosta scolastici, il Piano di sviluppo del trasporto pubblico locale, il Piano della sicurezza stradale urbana (PSU) , la fattibilità tecnico economica e le priorità, il Sistema di monitoraggio del PUMS, - opportunamente dettagliato la valutazione dello scenario di Piano, -con il confronto fra gli scenari, come ad esempio quello relativo alla ripartizione modale degli spostamenti, che con l’attuazione del PUMS passerebbe con riferimento all’uso dell’automobile privata dal 57% dello Scenario Attuale al 45,4% dello Scenario di Piano, dal Trasporto pubblico al 25,5% dello Scenario Attuale al 28,7% dello Scenario di Piano, dalla mobilità attiva dello Scenario Attuale al 17,5% al 25,9% dello Scenario di Piano ;

ESAMINATI E VALUTATI i riferimenti, i contenuti e le tabelle riportate a proposito delle **Priorità del Piano**, classificando gli interventi in base ad una previsione di realizzazione o entrata in vigore nel caso di interventi di gestione. Gli scenari presi in considerazione sono tre: breve periodo (2-5 anni) lungo periodo (5-10 anni) e scenario evolutivo, oltre i 10 anni (dalla Relazione tecnica 2) e a proposito della **Stima dei costi** (dalla Relazione Tecnica 2) ;

RITENUTO che il Piano di Monitoraggio, che avrà una cadenza biennale, - così come riportato nel Rapporto Ambientale e richiamato nella Relazione tecnica 2, risulta conforme alle Linee Guida Eltis e a quelle contenute nell’Allegato al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e strutturato mediante la individuazione di due macro ambiti attraverso gli **indicatori di contesto** ambientale, rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano. Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti istituzionali (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ARPA, etc.) che ne curano la verifica e l’aggiornamento continuo, e gli **indicatori di attuazione**, che a seguito dell’approvazione da parte del consiglio comunale, redatto il “Programma di attuazione”, dovranno monitorare lo stato di realizzazione delle azioni del del Piano. Gli indicatori di risultato costituiscono i riferimenti rispetto ai quali valutare l’efficacia delle politiche e delle misure previste dal PUMS. L’insieme è ricavato dalla Tabella 1 degli indicatori di valutazione contenuti nel DM 4 agosto 2017 n° 397 “Linee guida per i piani urbani della mobilità sostenibile” del MIT e dal DM 396 del 238/08/2019. *“Il monitoraggio, così come riferito nella Relazione tecnica 2, deve necessariamente rappresentare una continuità logica con il processo partecipativo concepito e realizzato per la costruzione del Piano (fase ex ante) e quindi indirizzarsi e coinvolgere in primo luogo la platea già protagonista delle prime fasi di partecipazione”;*

ESAMINATI E VALUTATI i riferimenti, i contenuti e le tabelle riportate a proposito delle **Priorità del Piano**, classificando gli interventi in base ad una previsione di realizzazione o entrata in vigore nel caso di interventi di gestione. Gli scenari presi in considerazione sono tre: breve periodo (2-5 anni) lungo periodo (5-10 anni) e scenario evolutivo, oltre i 10 anni (dalla Relazione tecnica 2) e a proposito della **Stima dei costi** (dalla Relazione Tecnica 2) ;

Priorità di intervento



INTERVENTO	SCENARIO DI BREVE PERIODO 2-5 ANNI	SCENARIO LUNGO PERIODO	SCENARIO EVOLUTIVO
Promozione e supporto al Mobility Management		X	
Sviluppo dei sistemi di infomobilità		X	
Istituzione di ZTL merci			
Definizione della rete ciclabile primaria	X		
Definizione della rete ciclabile secondaria		X	
Realizzazione di 14 ciclo stazioni protette nei luoghi di interscambio modale		X	
Realizzazione di 32 punti di sosta scolastici		X	
Messa a bando di un servizio di bike sharing		X	
Istituzione di un servizio di noleggio biciclette turistico nella zona del Monti Peloritani		X	
Definizione degli itinerari della rete verde		X	
Realizzazione di 14 piazze di comunità o comunque almeno una per quartiere/villaggio	X		
Migliorare la fruibilità dei marciapiedi per tutte le tipologie di utenza	X		
Interventi a favore dell'istituzione di bicicibus e pedibus		X	
Attività di promozione del turismo sostenibile nelle aree interne		X	
Ampliamento della pedonalizzazione del centro di Messina da viale Europa a Villa Dante	X		
Potenziamento e regolamentazione della linea tramviaria	X		
Attraversamenti pedonali semaforizzati lungo la linea del tram	X		
Integrazione servizi tram-metroferrovia con autobus e collegamento con i villaggi	X		



Mantenimento del biglietto integrato autobus-tram-treno			
Possibilità di caricare la bicicletta a bordo del mezzo senza sovrapprezzo	X		
Metropolitana del mare			X
Sostituzione dei mezzi attuali obsoleti con vetture elettriche		X	
Razionalizzazione delle corsie riservate per gli autobus	X		
Nuovi parcheggi di interscambio		X	
Nuovi parcheggi di deposito autobus		X	
Nuova gerarchizzazione delle strade	X		
Interventi di messa in sicurezza di Viale Giostra		X	
Interventi di messa in sicurezza della Consolare Pompea		X	
Attraversamenti pedonali rialzati lungo la viabilità principale		X	
Pedonalizzazione estiva di Capo Peloro	X		
Istituzione ZTL scolastiche nei pressi delle scuole dell'infanzia e primarie	X		

ESAMINATI E VALUTATI i riferimenti, i contenuti e le tabelle riportate a proposito della stima dei costi

Costi stimati

INTERVENTO	COSTO STIMATO (€)
Istituzione di ZTL merci	120.000,00
Definizione della rete ciclabile primaria	3.200.000,00
Definizione della rete ciclabile secondaria	2.400.000,00
Realizzazione di 14 ciclo stazioni protette nei luoghi di interscambio modale	700.000,00
Realizzazione di 32 punti di sosta scolastici	320.000,00
Messa a bando di un servizio di bike sharing	500.000,00
Istituzione di un servizio di noleggio biciclette turistico nella zona del Monti Peloritani	70.000,00
Definizione degli itinerari della rete verde	3.000.000,00
Realizzazione di 14 piazze di comunità o co-	7.000.000,00



munque almeno una per quartiere/villaggio	
Migliorare la fruibilità dei marciapiedi per tutte le tipologie di utenza	2.500.000,00
Interventi a favore dell'istituzione di bicibus e pedibus	300.000,00
Attività di promozione del turismo sostenibile nelle aree interne	100.000,00

Ampliamento della pedonalizzazione del centro di Messina da viale Europa a Villa Dante	1.000.000,00
Potenziamento e regolamentazione della Attraversamenti pedonali semaforizzati lungo la linea del tram	852.000,00
Integrazione servizi tram-metroferrovia con autobus e collegamento con i villaggi	
Mantenimento del biglietto integrato autobus - tram-treno	
Razionalizzazione delle corsie riservate per gli autobus	850.000,00
Nuovi parcheggi di interscambio	40.000,00
Nuovi parcheggi di deposito autobus	180.000,00
Nuova gerarchizzazione delle strade	50.000,00
Interventi di messa in sicurezza di Viale Giostra	4.500.000,00
Interventi di messa in sicurezza della Consolare Pompea	
Attraversamenti pedonali rialzati lungo la viabilità principale	100.000,00
Pedonalizzazione estiva di Capo Peloro	100.000,00
Istituzione ZTL scolastiche nei pressi delle scuole dell'infanzia e primaria	75.000,00

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI CONCLUSIVE

CONSIDERATO e VALUTATO che è stato redatto e depositato nel Portale valutazioni ambientali, il Quadro conoscitivo, individuati e definiti i macro-obiettivi e gli obiettivi specifici e che “ a partire dal Quadro conoscitivo e dall’individuazione degli obiettivi da perseguire, si definiscono, anche attraverso il percorso partecipato, le strategie e le azioni che costituiscono il punto di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano”;

CONSIDERATO e VALUTATO che il “percorso partecipativo” richiamato nel RA, effettuato con la consultazione di stakeholder e cittadini, è stato utilmente posto in essere, proponendo il coinvolgimento nella scelta degli obiettivi, delle azioni e delle strategie da perseguire per la realizzazione del PUMS, secondo i quattro assi portanti del piano : Piano della Pedonalità, Piano della Ciclabilità, Piano della Sicurezza Stradale e Piano del Trasporto Pubblico Locale;

CONSIDERATO che la predisposizione di un PUMS, oltre che a costituire ormai, dal 1 gennaio 2023 un obbligo, è altresì una opportunità per accedere a risorse finanziarie per il cambiamento-miglioramento della mobilità nelle zone urbane, periurbane e su scala metropolitana;

VISTE le linee guida nazionali che definiscono il PUMS come “uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso al definizione di azioni orientate a migliorare l’efficacia e l’efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l’assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali”;

VALUTATO che il “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Messina 2030” è stato redatto in conformità con il documento “Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”, “Linee Guida ELTIS”, approvato dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea nel 2014 ed aggiornato nel 2019;

VALUTATO altresì che il “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Messina 2030” è stato redatto in conformità con il Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla GURI n. 233 del 5 ottobre 2017, contenente le linee guida per la redazione del PUMS su tutto il territorio nazionale, secondo quanto previsto dall’art. 3, comma 7, del Decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016, così come modificato dal il D. Min. Infrastrutture e Trasporti n.396 del 28/08/2019;

CONSIDERATO che il PUMS della città di Messina è conforme alle indicazioni contenute, nell’aggiornamento del Piano Energetico Ambientale della Regione Sicilia (PEARS 2030) – Verso l’Autonomia Energetica dell’Isola, approvato, con DGR n. 67 del 12 febbraio 2022, come definito nella linea d’Azione 1.6 Favorire la mobilità sostenibile;

CONSIDERATO che la proposta in esame riguarda la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS) della Città di Messina, ai sensi del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii., integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi del D.P.R. 357/97;

Commissione Tecnica Specialistica -Parere Conclusivo VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale - Codice di Procedura 2662 Classifica ME_A49_VAS 0053 - Proponente, Comune di Messina – Oggetto:” Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)- Messina 2030” della Città di Messina - Autorità Procedente, Città di Messina.

CONSIDERATO e VALUTATO che il RA, ancorché ricco di informazioni, analisi e approfondimenti, non risulta tuttavia strutturato in conformità con quanto previsto dall'allegato VI del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii,

ESAMINATI e VALUTATI i contenuti della “Sintesi non Tecnica”, che, strutturata sulla base delle “Linee guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale (art. 13 comma 5, D.lgs. 152/2006)” emanate dal MATTM (Ministero dell’Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, oggi MASE (Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica) , risultano chiari e comprensibili per un pubblico con formazione, competenze e conoscenze diverse rispetto ai SCMA e al pubblico interessato;

CONSIDERATO che il PUMS è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle merci nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città, integra e si integra con l’assetto e gli sviluppi urbanistici territoriali e con gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione, non prevedendo direttamente interventi di tipo infrastrutturale, che sono invece demandati ad altri strumenti di pianificazione e di progettazione, che saranno a norma di legge sottoposti ad altri iter di approvazione, comprensivi della valutazione ambientale;

CONSIDERATO che un PUMS di fatto distingue due tipologie di azioni, quelle “gestionali” e quelle “infrastrutturali”. Le prime non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, nel potenziamento dei servizi e nell’implementazione di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità in un’ottica di sostenibilità e nell’incentivazione di comportamenti virtuosi. Queste politiche/azioni, seppure abbiano una notevole valenza nel raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano e quindi sulle componenti ambientali legate alla circolazione dei mezzi, generalmente non hanno una espressione territoriale specifica e non hanno una interazione con le risorse naturali;

CONSIDERATO che sono le azioni infrastrutturali quelle che possono generare modificazioni nell’assetto del paesaggio, frammentazione/discontinuità nelle reti ecologiche e aree naturali. Si tratta in generale di nuove infrastrutture e/o opere necessarie per il superamento di interferenze (viadotti, ponti e sovrappassi) e, conseguentemente da progettare, che dovranno tener conto già nella fase di progettazione, di potenziali interferenze ambientali, in particolare con la Rete Natura 2000 e di adeguate misure di mitigazione di eventuali impatti ambientali;

CONSIDERATO in particolare che le Linee guida europee concepiscono il PUMS come uno strumento utile a migliorare la qualità della vita, individuando nei cittadini e nelle esigenze di mobilità del territorio il fulcro della pianificazione della mobilità sostenibile. A tal fine identificano alcuni principi ispiratori, da considerare con particolare attenzione ai fini di una pianificazione ottimale con l’obiettivo di

- integrare le diverse modalità di trasporto;
- coinvolgere la cittadinanza e i portatori di interesse per una visione condivisa;

- valutare lo stato attuale del sistema di mobilità e stimare ex-ante l'impatto delle azioni e degli interventi proposti;
- effettuare un monitoraggio continuo degli interventi, valutando la reale l'efficacia delle azioni intraprese ed apportare eventuali correttivi;

CONSIDERATO E VALUTATO che la proposta di Piano ha seguito le macrofasi previste dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii: la fase preliminare (ex art. 13 commi 1 e 2) : l'elaborazione del Rapporto Preliminare Ambientale, lo svolgimento delle consultazioni, la redazione del Rapporto ambientale contenente il riferimento agli esiti delle consultazioni;

CONSIDERATO altresì che il PUMS in esame si articola in quattro passi procedurali definiti:

- Predisposizione del quadro conoscitivo • Definizione degli obiettivi • Costruzione dello scenario di piano • Definizione dei contenuti del piano di monitoraggio;

CONSIDERATO E VALUTATO che la proposta progettuale risulta conforme con quanto l'Autorità procedente ha indicato nel Rapporto Ambientale Preliminare con riferimento ai contenuti, all'indice con l' articolazione dei capitoli per la stesura del Rapporto Ambientale definitivo; e conforme con quanto indicato nell'allegato al DM del 4.08.2017, Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile,

CONSIDERATO che il RA ha evidenziato, attraverso l'analisi SWOT, i punti di forza, i punti di debolezza, le opportunità, le minacce legate alla situazione di fatto e quindi alla mancata realizzazione delle previsioni di Piano;

CONSIDERATO che le finalità proprie dei Piani urbani della mobilità sostenibile, prevedono oltre agli interventi di razionalizzazione, l'efficientamento del sistema dei trasporti locali nelle aree urbane, il miglioramento delle condizioni ambientali, di vivibilità delle città ed un atteso effetto positivo sulla salute umana;

RITENUTO che la proposta di PUMS della Città di Messina risponda ai requisiti e alle finalità sopra richiamate, fermo restando che si rendono imprescindibili ulteriori specificazioni e approfondimenti con riferimento a possibili interferenze ambientali in modo specifico con la Rete Natura 2000 ;

ESAMINATO e VALUTATO infine quanto il RA riferisce a proposito del Piano di Monitoraggio

CONSIDERATO E VALUTATO che gli obiettivi e i contenuti del PUMS, così come rappresentati nel RA risultano coerenti con i piani sovraordinati;

ESAMINATA e VALUTATA la documentazione relativa al Piano Urbano della mobilità sostenibile del Comune di Messina ed in particolare i contenuti del Rapporto Ambientale;

VISTI i pareri espressi dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale;

CONSIDERATO che il PUMS in esame, in armonia con i principi generali che devono sottintendere la sua stesura ed in conformità con la normativa comunitaria e nazionale non prevede interventi di tipo strutturale o azioni che possano creare pregiudizio all'ambiente;

CONSIDERATO che le finalità proprie dei Piani urbani della mobilità sostenibile, prevedono oltre agli interventi di razionalizzazione, efficientamento del sistema dei trasporti locali nelle aree urbane, il miglioramento delle condizioni ambientali, di vivibilità delle città ed un atteso effetto positivo sulla salute umana;

RITENUTO che il PUMS di Messina risponda ai requisiti e alle finalità sopra richiamate, senza interferire negativamente con le diverse componenti ambientali;

CONSIDERATO e VALUTATO che il Rapporto Ambientale, ancorché non strutturato secondo lo schema di cui all'allegato I della parte seconda del T.U.A. risulta conforme con quei contenuti.

CONSIDERATO e VALUTATO che si può ragionevolmente ritenere che dagli interventi e dalla azioni del PUMS non possano determinarsi significativi impatti sulle componenti ambientali, ed in particolare sulla componente rumore, qualità dell'aria, salute umana, biodiversità;

CONSIDERATO e VALUTATO che le azioni previste dal PUMS, come peraltro documentato nel RA, anche per la natura precipua e le finalità proprie del Piano per la mobilità sostenibile, potranno contribuire positivamente all'attenuazione degli impatti negativi propri di un sistema della mobilità chiuso alle innovazioni e sostanzialmente centrato su una modalità dominata dal traffico veicolare motorizzato privato;

CONSIDERATO che il Piano sostanzialmente prevede azioni di tipo gestionale, e non prevede interventi infrastrutturali, ma unicamente il riattamento e la rifunzionalizzazione di un vecchio tracciato ferroviario dismesso, da riconvertire in percorso ciclabile;

ESPRIME

parere motivato favorevole sul procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Messina 2030" della Città di Messina ai sensi dell'art. 15 del T.U.A. e s.m.i e parere positivo sull'integrato procedimento di Valutazione di Incidenza Ambientale di secondo livello ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii, ai sensi del D.A. n. 237/2023 e linee guida VIncA, sulla base delle informazioni acquisite dallo Studio di Incidenza Ambientale e dal R.A,

con le seguenti prescrizioni per l'Autorità Procedente :

Che, pur non essendo previsti interventi strutturali, per la eventuale realizzazione di nuove aree da destinare a parcheggio e di percorsi ciclabili vengano utilizzati materiali drenanti e piantumate alberature di specie autoctone. In particolare prevedere che i percorsi ciclabili, ove possibile, siano

fiancheggiati da alberature appropriate con l'obiettivo di garantire l'ombreggiatura lungo il tracciato dei percorsi medesimi;

Che vengano rispettate le indicazioni dei S.C.M.A. che questa C.T.S. condivide

Che il presente parere pubblicato dall'Autorità Competente sia accompagnato: dalla Dichiarazione di Sintesi ai sensi dell' art. 9 della Direttiva 2001/42/CE e dell'art. 17 del T.U.A. che illustri in modo sintetico le considerazioni di carattere ambientale e in che modo siano state considerate e integrate nel Piano. Nella dichiarazione di sintesi l'Autorità Procedente dovrà:

- 1) riepilogare sinteticamente il processo integrato del piano o programma e della valutazione ambientale (schema procedurale e metodologico – Valutazione Ambientale VAS);
- 2) elencare i soggetti coinvolti e fornire informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione del pubblico
- 3) dare informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione, in particolare sugli eventuali contributi ricevuti e sui pareri espressi;
- 4) descrivere quale sarebbe stato lo scenario senza l'attuazione del Programma;
- 5) dichiarare come si è tenuto conto del parere motivato;
- 6) descrivere le misure previste in merito al monitoraggio ed in che modo si è tenuto conto nel Rapporto ambientale degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il Piano adottato, alla luce delle alternative possibili e la indicazione delle misure adottate e da adottare in conformità con quanto previsto per il monitoraggio di cui all'articolo 18 del T.U.A.
- 7) descrivere e chiarire i rapporti del PUMS con le aree sensibili del territorio ed in particolare con quelle della Rete Natura 2000, e in che modo non ne viene pregiudicato il mantenimento dell'integrità relativamente agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie;
- 8) descrivere e chiarire i rapporti del PUMS con aree di particolare rilevanza dal punto di vista culturale e paesaggistica, la cui integrità potrebbe essere minacciata dalla realizzazione del Piano, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228;
- 9) Richiamare la coerenza del Piano con gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al Piano, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale, indicando le parti del RA ove si è tenuto conto delle relative tematiche.

Il presente parere ha esclusiva valenza ambientale, pertanto, fermo restando le valutazioni in materia urbanistica del Dipartimento competente, dovranno essere acquisite tutte le dovute autorizzazioni,



**ATTESTAZIONE PRESENZA DEI COMPONENTI
ADUNANZA DEL 17.11.2023
COMMISSIONE TECNICA SPECIALISTICA
per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale**

1.	Abramo	Anna	ASSENTE
2.	Aiello	Tommaso	PRESENTE
3.	Andaloro	Pasquale	ASSENTE
4.	Arcuri	Emilio	PRESENTE
5.	Armao	Gaetano	PRESENTE
6.	Bendici	Salvatore	PRESENTE
7.	Bonaccorso	Angelo	PRESENTE
8.	Caldarera	Michele	PRESENTE
9.	Cammissa	Maria Grazia	PRESENTE
10.	Cecchini	Riccardo	PRESENTE
11.	Cilona	Renato	PRESENTE
12.	Corradi	Alessandro	ASSENTE
13.	Cucchiara	Alessandro	PRESENTE
14.	Currò	Gaetano	PRESENTE
15.	D'Urso	Alessio	PRESENTE
16.	Daparo	Marco	PRESENTE
17.	Di Loreto	Paolo	PRESENTE
18.	Dieli	Tiziana	PRESENTE
19.	Dolfin	Sergio	PRESENTE
20.	Geraci	Massimo	PRESENTE
21.	Gullo	Onfrio	PRESENTE
22.	Ilarda	Gandolfo	PRESENTE
23.	Iudica	Carmelo	PRESENTE
24.	La Fauci	Dario	ASSENTE
25.	Latona	Palermo	PRESENTE
26.	Lipari	Pietro	PRESENTE
27.	Livecchi	Giuseppe	PRESENTE
28.	Lo Biondo	Massimiliano	PRESENTE
29.	Maglienti	Francesco	PRESENTE



30.	Maio	Pietro	PRESENTE
31.	Martorana	Giuseppe	PRESENTE
32.	Mastrojanni	Marcello	PRESENTE
33.	Mignemi	Giuliano	PRESENTE
34.	Modica	Dario	PRESENTE
35.	Montalbano	Luigi	PRESENTE
36.	Morabito	Marianna	PRESENTE
37.	Pagano	Andrea	PRESENTE
38.	Pandolfi	Anna Rita	PRESENTE
39.	Pantalena	Alfonso	PRESENTE
40.	Patanella	Vito	PRESENTE
41.	Pedalino	Andrea	PRESENTE
42.	Pergolizzi	Michele	PRESENTE
43.	Piscitello	Fabrizio	PRESENTE
44.	Ronsisvalle	Fausto	PRESENTE
45.	Sacco	Federica	PRESENTE
46.	Saladino	Salvatore	PRESENTE
47.	Salvia	Pietro	PRESENTE
48.	Santoro	Piero	PRESENTE
49.	Savasta	Giovanni	PRESENTE
50.	Saverino	Arcangela	PRESENTE
51.	Seminara	Salvatore	ASSENTE
52.	Spinello	Daniele	PRESENTE
53.	Trombino	Giuseppe	ASSENTE
54.	Vernola	Marcello	PRESENTE
55.	Versaci	Benedetto	PRESENTE
56.	Villa	Daniele	ASSENTE
57.	Viola	Salvatore	PRESENTE

I sottoscritti, preso atto del verbale della riunione del 17.11.2023, attesta il voto dai componenti espresso e verbalizzato e la presenza e l'assenza degli stessi.

Il Segretario
Avv. Vito Patanella

VITO PATANELLA Firmato digitalmente da VITO
PATANELLA
Data: 2023.11.27 12:27:00 +01'00'

Il Presidente
Prof. Avv. G. Armao

Firmato digitalmente da
GAETANO ARMAO

CN = GAETANO ARMAO
SerialNumber = TINIT-RMAGTN62A14G273D
C = IT
Data e ora della firma: 27/11/2023 14:39:45