



Città Metropolitana
di Messina

MESSINA
2030 PIANO URBANO
DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Proposta di Piano

VINCA

Dicembre 2022

TPS PRO

 **AIRIS**
INGEGNERIA PER L'AMBIENTE

Indice

1 Premessa	3
2 Metodologia e principali riferimenti normativi	9
2.1 Principali riferimenti normativi	11
2.1.1 Direttiva 92/43/CEE “Habitat”	11
2.1.2 Direttiva 79/409/CEE “Uccelli”	11
2.1.3 Normativa nazionale	12
2.1.4 Normativa regionale	14
2.2 Individuazione dell’Autorità Competente per la procedura di Valutazione di Incidenza	15
3 Descrizione delle caratteristiche e contenuti del Piano	16
3.1 Finalità del Piano	16
3.2 Descrizione dei contenuti di Piano	19
3.3 Area interessata dal Piano	26
3.4 Tipologia e dimensione delle principali opere previste dal piano e contenuto del Piano	26
4 Localizzazione dei siti interessati e descrizione del loro stato di protezione in riferimento a Rete Natura 2000	30
4.1 RETE NATURA 2000	30
4.2 Altre Aree Protette	35
5 Descrizione delle interferenze tra opere/attività previste ed il sistema ambientale (habitat e specie animali/vegetali presenti nel sito)	38
5.1 Valutazione preliminare della possibile interazione con i siti in esame	41
6 Conclusioni: valutazione della significatività dell’incidenza ambientale del piano/progetto	52
6.1 Indicazione d'eventuali misure di mitigazione dell’incidenza delle opere/attività previste	53

1 Premessa

Gli strumenti legislativi di riferimento per la protezione della natura e della diversità biologica nei Paesi dell'Unione Europea sono la Direttiva 79/409/CEE nota come "Direttiva Uccelli", come modificata e integrata dalla Direttiva 147/2009 CEE, e la Direttiva 92/43/CEE, nota come "Direttiva Habitat". Queste direttive comunitarie contengono le indicazioni per conservare la biodiversità nel territorio degli Stati Membri.

Le due direttive prevedono la realizzazione di una rete di aree caratterizzate dalla presenza delle specie e degli habitat degni di tutela. Queste aree sono denominate "Zone di Protezione Speciale" (ZPS), se identificate per la presenza di specie ornitiche individuate dalla "Direttiva Uccelli", mentre sono denominate "Siti di Importanza Comunitaria" (SIC) o "proposte di Siti di Importanza Comunitaria" (pSIC) se identificate in base alla presenza delle specie faunistiche e degli habitat individuati dalla "Direttiva Habitat". L'obiettivo finale è quello di creare una rete europea interconnessa di "Zone Speciali di Conservazione" denominata "Natura 2000", attraverso la quale garantire il mantenimento ed il ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat naturali e delle specie interessate nella loro area di ripartizione naturale.

Il DPR 12/03/2003 n.120, recante attuazione della direttiva 92/43/CEE, prevede (art. 6, comma 3) che *"i proponenti di interventi non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nel sito, ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi, presentano, ai fini della valutazione di incidenza, uno studio volto ad individuare e valutare, secondo gli indirizzi espressi nell'allegato G, i principali effetti che detti interventi possono avere sul proposto sito di importanza comunitaria, sul sito di importanza comunitaria o sulla zona speciale di conservazione, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi."*

La Valutazione d'Incidenza (VINCA) è il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della Rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.

In ambito nazionale, la valutazione d'incidenza viene disciplinata dal DPR 357/1997 come modificato dal DPR 120/2003 (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003). In particolare,

secondo l'art. 6 del DPR 120/2003, che ha modificato l'art.5 del DPR 357/1997, comma 1, *“nella pianificazione e programmazione territoriale si deve tenere conto della valenza naturalistico-ambientale dei proposti siti di importanza comunitaria, dei siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione.”*

Sono assoggettati a valutazione di incidenza tutti i piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico-venatori e le loro varianti, infatti secondo il comma 2: *“I proponenti di piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico venatori e le loro varianti, predispongono, secondo i contenuti di cui all'allegato G, uno studio per individuare e valutare gli effetti che il piano può avere sul sito, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo.”*

Secondo il comma 4 inoltre: *“Per i piani soggetti a VAS, la Valutazione d'incidenza può far parte di questa procedura a condizione che vengano considerate specificatamente le possibili incidenze negative riguardo agli obiettivi di conservazione del/dei siti Natura 2000.”*

Il comma 5 delega le Regioni e le Province autonome alla definizione delle modalità di presentazione dei relativi studi.

Si ricorda la pubblicazione delle Linee Guida nazionali per la Valutazione d'incidenza (VincA) del 28.12.2019, secondo le quali tutte le attività (piani, progetti, programmi, interventi...) devono essere sottoposte a Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 6 della Direttiva Habitat. Esse devono pertanto essere sottoposte ad un processo di screening per valutarne la portata e il potenziale impatto:

- Per i progetti e le attività che non hanno un impatto significativo sul sito Natura 2000 interessato, la Valutazione di Incidenza consta solamente di questo screening.
- Tutti gli altri devono essere sottoposti ad una Valutazione di Incidenza approfondita per escludere qualsiasi impatto negativo su habitat o specie protetti. Nel caso in cui non possano essere esclusi eventuali effetti negativi, l'intervento potrà essere approvato solo in particolari casi, così come previsto dall'articolo 6, paragrafo 4 della Direttiva Habitat.

Oltre alle Direttive comunitarie e alla normativa nazionale, per quanto concerne la procedura di valutazione di incidenza, trova applicazione, con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana (N. 13-Venerdì 25 Marzo 2022) il D.A. 36/GAB del 14 febbraio 2022. Adeguamento del quadro normativo regionale a quanto disposto dalle Linee guida nazionali sulla valutazione di incidenza (VIncA), approvate in Conferenza Stato-

regioni in data 28 novembre 2019 e pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale dello Stato Italiano del 28 dicembre 2019, n. 303, ed abrogazione dei decreti 30 marzo 2007 e 22 ottobre 2007.

Le disposizioni regionali costituiscono il recepimento delle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza, adottate dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano nell'Intesa sancita il 28 novembre 2019.

Le nuove linee guida per la Valutazione di Incidenza contengono importanti indicazioni di carattere interpretativo e applicativo sugli aspetti tecnici e procedurali del procedimento di valutazione di incidenza, relativi ai tre livelli che lo caratterizzano:

- *Livello I — Screening*

In questa fase si valuta se il piano o l'intervento, compresi gli interventi per i quali è possibile procedere ad una pre-valutazione, sono direttamente connessi e necessari alla gestione del sito e se può obiettivamente determinare un'incidenza significativa. Nel parere di screening di Valutazione di incidenza, viene esclusa la possibilità di indicare mitigazioni e/o prescrizioni.

- *Livello II — Valutazione appropriata*

Valutazione appropriata. Si valuta il livello di significatività dell'incidenza del piano o dell'intervento, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e interventi. Lo Studio di incidenza o il parere motivato possono indicare misure di mitigazione volte ad attenuare il grado di incidenza al di sotto del livello di significatività o a eliminarlo.

- *Livello III – Misure di compensazione*

Questa fase della procedura viene avviata quando, nonostante una Valutazione di incidenza negativa e in deroga all'art. 6, par. 3 Dir 92/43/CEE, non si respinge un piano o un intervento, a condizione che non vi siano Soluzioni alternative, compresa l'opzione «zero», che esistano motivi imperativi di rilevante interesse pubblico documentati e che vengano individuate idonee misure di compensazione.

Di seguito si riportano una visualizzazione ed una tabella dei Siti Natura 2000 presenti nel territorio Metropolitano di Messina

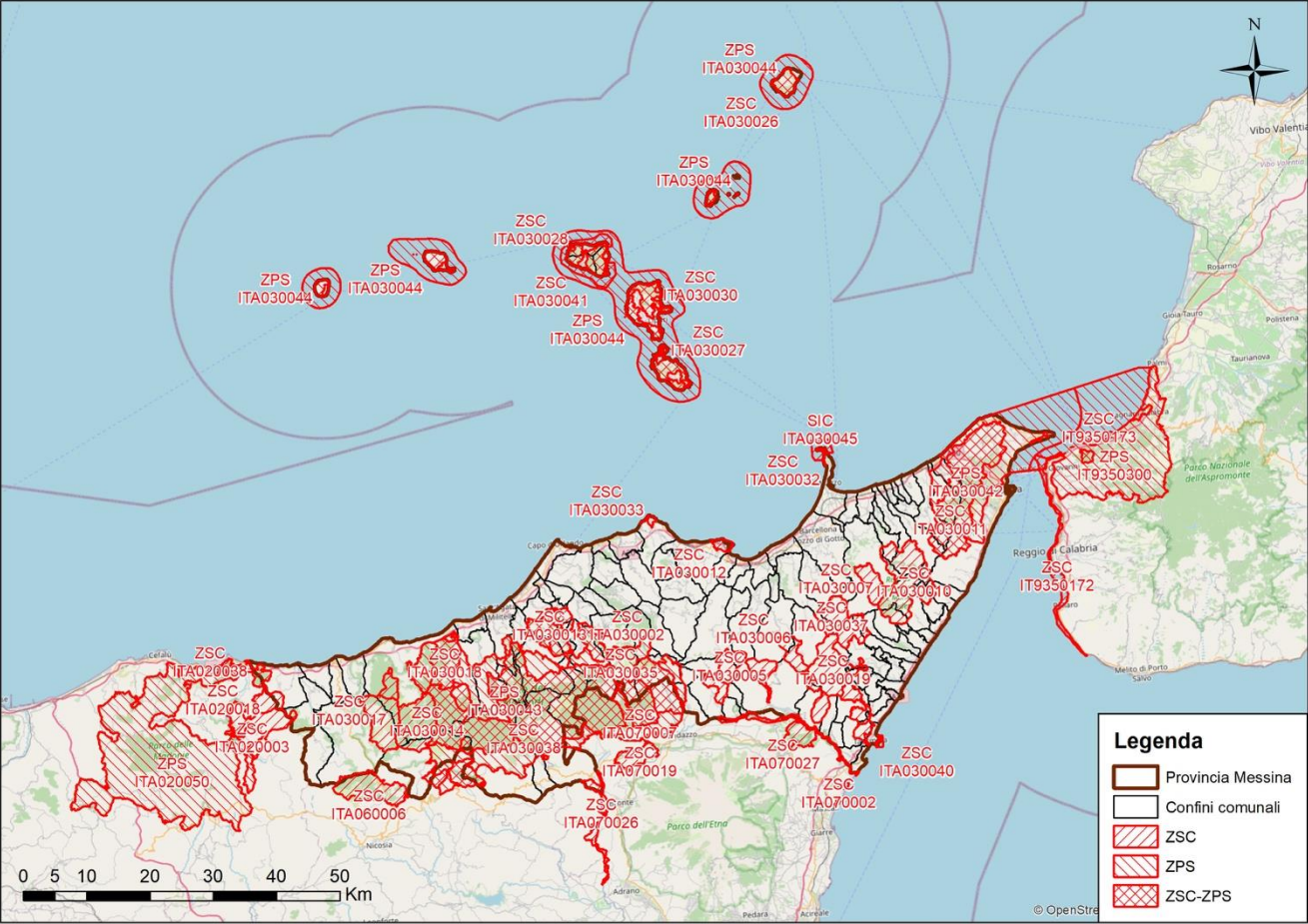


Figura 1 Siti Rete Natura 2000 nella Città Metropolitana di Messina

Tabella 1 Siti Rete Natura 2000 nella Città Metropolitana di Messina

TIPO	CODICE	DENOMINAZIONE	AREA ha
ZSC	ITA060008	Contrada Giammaiano	576,816
ZSC	ITA030032	Capo Milazzo	47,306
ZSC	ITA030015	Valle del Fiume Caronia, Lago Zilio	875,986
ZSC	ITA030009	Pizzo Mualio, Montagna di Vernà	1615,132
ZSC	ITA030008	Capo Peloro - Laghi di Ganzirri	60,249
ZSC	ITA030006	Rocca di Novara	1413,36
ZSC	ITA030005	Bosco di Malabotta	1594,737
ZSC	ITA030021	Torrente San Cataldo	868,336
ZSC	ITA030034	Rocche di Roccella Valdemone	863,122
ZSC	ITA030012	Laguna di Oliveri - Tindari	466,847
ZSC	ITA030031	Isola Bella, Capo Taormina e Capo S. Andrea	22,43
ZSC	ITA030033	Capo Calavà	159,006
ZSC	ITA030036	Riserva naturale del Fiume Alcantara	979,982
ZSC	ITA030040	Fondali di Taormina - Isola Bella	140,268
ZSC	ITA060006	Monte Sambughetti, Monte Campanito	3670,346
ZSC	ITA070026	Forre laviche del Fiume Simeto	1376,963
ZSC	ITA030004	Bacino del Torrente Letojanni	1307,58

TIPO	CODICE	DENOMINAZIONE	AREA ha
ZSC	ITA030011	Dorsale Curcuraci, Antennamare	11482,682
ZSC	ITA030037	Fiumara di Floresta	2095,617
ZSC	ITA030020	Fiume San Paolo	1357,441
ZSC	ITA030003	Rupi di Taormina e Monte Veneretta	608,355
ZSC	ITA030019	Tratto Montano del Bacino della Fiumara di Agrò	4536,234
ZSC	ITA030030	Isola di Lipari	2475,942
ZSC	ITA030029	Isola di Salina (Stagno di Lingua)	1234,132
ZSC	ITA030028	Isola di Salina (Monte Fossa delle Felci e dei Porri)	665,341
ZSC	ITA030027	Isola di Vulcano	1608,348
ZSC	ITA030026	Isole di Stromboli e Strombolicchio	1056,765
ZSC	ITA030025	Isola di Panarea e Scogli Viciniori	259,104
ZSC	ITA030024	Isola di Filicudi	778,611
ZSC	ITA030023	Isola di Alicudi	389,46
ZSC	ITA020018	Foce del Fiume Pollina e Monte Tardara	2095,029
ZSC	ITA020003	Boschi di San Mauro Castelverde	3558,89
ZSC	ITA070007	Bosco del Flascio	3021,633
ZSC	ITA060005	Lago di Ancipa	1519,072
ZSC	ITA030039	Monte Pelato	3908,41
ZSC	ITA030038	Serra del Re, Monte Soro e Biviere di Cesarò	21317,523
ZSC	ITA030035	Alta Valle del Fiume Alcantara	3630,744
ZSC	ITA030022	Lecceta di S. Fratello	390,627
ZSC	ITA030018	Pizzo Michele	2817,225
ZSC	ITA030017	Vallone Laccaretta e Urio Quattrocchi	3569,491
ZSC	ITA030013	Rocche di Alcara Li Fusi	2183,084
ZSC	ITA030002	Torrente Fiumetto e Pizzo d'Uncina	1515,63
ZSC	ITA030016	Pizzo della Battaglia	894,085
ZSC	ITA030014	Pizzo Fau, Monte Pomiere, Pizzo Bidi e Serra della Testa	8557,66
ZSC	ITA030001	Stretta di Longi	946,251
ZSC	ITA030007	Affluenti del Torrente Mela	1564,885
ZSC	ITA030010	Fiume Fiumedinisi, Monte Scuderi	7197,515
ZPS	ITA030042	Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina	27992,63
ZPS	ITA030043	Monti Nebrodi	70528,523
SIC	ITA030045	Fondali di Capo Milazzo	748,2518839
ZPS	ITA030044	Arcipelago delle Eolie - area marina e terrestre	41887,4417
ZSC	ITA030041	Fondali dell'isola di Salina	2099,369373

Il territorio metropolitano di Messina come visibile nell'immagine riportata è interessato da un elevato numero di Siti della Rete Natura 2000 (in totale 52). Al fine di individuare eventuali effetti diretti e indiretti delle azioni di Piano a carico dei Siti Natura 2000, nell'ambito della relazione che segue viene svolta la prima fase ricognitiva della valutazione d'incidenza

riferibile all'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", che comprende la sovrapposizione delle azioni di piano alla cartografia di individuazione dei Siti tutelati.

Il presente Studio di Incidenza ha come oggetto il PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) della CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA, ovvero il Piano con cui la Città Metropolitana adegua la propria azione di pianificazione strategica nei settori della mobilità delle persone e del trasporto e logistica delle merci ai più recenti indirizzi dell'Unione Europea.

Il PUMS, come descritto nel seguito, prevede alcune azioni o interventi che vanno a interessare direttamente siti ZSC e ZPS della Rete Natura 2000 afferenti al territorio metropolitano.

Nel seguito della Relazione si esporrà la verifica svolta in merito alle interferenze delle azioni/interventi, proposti nello scenario futuro di piano.

2 Metodologia e principali riferimenti normativi

Ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, modificato con D.P.R. 12 marzo 2003, n. 120, nonché della DGR n. 65 del 28/02/2022 di recepimento delle Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza che riguardano i siti Natura 2000, la approvazione di piani non connessi alla conservazione e gestione del sito deve essere preceduta dalla valutazione dell'incidenza che la realizzazione delle previsioni del piano medesimo può avere sulla conservazione del sito.

La valutazione di incidenza prevista dall'articolo 5, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 357/97 è effettuata dal soggetto competente all'approvazione del piano, nell'ambito della valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (VAS/VALSAT).

Riguardo al campo geografico di applicazione, la necessità di redigere una valutazione di incidenza non è limitata ai piani o progetti ricadenti esclusivamente all'interno dei siti Natura 2000, ma anche alle opere che, pur sviluppandosi al di fuori di tali aree, possono comunque avere incidenze significative su di esse. Il corretto espletamento della procedura relativa alla valutazione di incidenza richiede che si considerino eventuali effetti congiunti di altri piani o progetti per valutare gli impatti cumulativi che spesso si manifestano nel tempo. In questo caso, sono le autorità competenti alla loro approvazione che valutano l'opportunità o meno di sottoporli a valutazione di incidenza, in funzione delle possibili incidenze negative significative che gli stessi determinerebbero nei siti Natura 2000 limitrofi alle aree oggetto di intervento. Inoltre, il tema di flora e fauna selvatica viene tratto in riferimento alle normative vigenti, che comprendono anche Convenzioni internazionali, Leggi nazionali e regionali, regolamenti delle aree protette e dei parchi, nonché delle indicazioni dei piani faunistico – venatori regionali e provinciali.

In particolare, il prelievo, la gestione e la tutela della fauna selvatica sono regolamentati da:

- Direttiva “Uccelli” 79/409/CEE e s.m.i.
- Direttiva “Habitat” 92/43/CEE
- Convenzione di Berna (1979)
- Convenzione di Bonn (1979)
- Legge Nazionale n. 157/92

La presente relazione risponde a quanto richiesto dalla normativa vigente, comunitaria, nazionale e regionale, e si compone dei seguenti elementi fondamentali:

- Descrizione delle Azioni di Piano previste in prossimità dei Siti di interesse comunitario, contenente una descrizione sintetica degli obiettivi, delle politiche/azioni del Piano stesso, anche con attenzione alle possibili alternative d'intervento;
- Eventuale inquadramento delle Politiche/Azioni di Piano prossime ai Siti Natura 2000 negli strumenti di Pianificazione sovraordinati;
- Inquadramento generale dei siti ricadente sul territorio metropolitano;
- Descrizione del territorio su cui ricadono le politiche/azioni di Piano;
- Identificazione ed analisi delle eventuali incidenze, che sulla base delle Politiche/Azioni di Piano, delle caratteristiche dei Siti protetti nonché delle aree di intervento, identifica gli elementi di potenziale criticità e le tipologie di impatto attese, valutandone l'entità ed individuando le variabili ambientali maggiormente impattate; in questa fase possono anche essere definite misure di mitigazione ritenute necessarie; le considerazioni svolte permettono di esprimere un giudizio sull'accettabilità o meno degli impatti indotti dalle previsioni di Piano;
- Non si allegano i Formulare Natura 2000 dei Siti ricadenti sul territorio analizzato, disponibili sul sito web <https://www.sitr.regione.sicilia.it/download/tematismi/rete-natura-2000/>
- L'elenco ufficiale dei SIC e delle ZPS della Regione Siciliana è stato pubblicato sulla G.U.R.S. n. 42 del 7 ottobre 2005 e le relative cartografie e schede aggiornate sono state approvate con Decreto Assessoriale del 5 maggio 2006 pubblicato sulla G.U.R.S. n. 35 del 21 luglio 2006. Lo studio di incidenza fa riferimento ai contenuti dell'allegato G del D.P.R. 357/97 e succ. mod., e deve rilevare tutti quegli elementi necessari ad identificare e valutare i possibili impatti sugli habitat e sulle specie per la cui tutela il sito o i siti sono stati riconosciuti, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi.

Di seguito vengono riportate una breve nota riassuntiva relativa agli obiettivi ed ai contenuti della normativa vigente in tema di fauna selvatica.

2.1 Principali riferimenti normativi

2.1.1 DIRETTIVA 92/43/CEE “HABITAT”

L’obiettivo della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", è la salvaguardia della biodiversità mediante la Conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio dei paesi membri dell'Unione Europea.

Questa Direttiva prevede di adottare misure volte a garantire il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di interesse comunitario.

Gli allegati della Direttiva riportano liste di habitat e specie animali e vegetali per le quali si prevedono diverse azioni di conservazione e diversi gradi di tutela.

- Allegato I: habitat naturali di interesse comunitario, la cui conservazione richiede la designazione di Zone Speciali di Conservazione (ZSC).
- Allegato II: specie di interesse comunitario, la cui conservazione richiede la designazione di zone speciali di conservazione.
- Allegato III: criteri di selezione dei siti che presentano caratteristiche idonee per essere designati zone speciali di conservazione.
- Allegato IV: specie di interesse comunitario, la cui conservazione richiede una protezione rigorosa.

Questi allegati sono stati modificati ed aggiornati dalla successiva Direttiva 97/62/CE.

In base agli elenchi degli allegati sono stati individuati i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) destinati a divenire, a seguito della loro elezione da parte dell’Unione Europea, le ZSC che costituiranno l’insieme di aree della Rete Natura 2000, rete per la conservazione del patrimonio naturale europeo.

L’applicazione in Italia di questa Direttiva è affidata al D.P.R. 357/97, modificato con D.P.R. n. 120/03.

2.1.2 DIRETTIVA 79/409/CEE “UCCELLI”

Scopo della Direttiva è la conservazione di tutte le specie di uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico nel territorio dei paesi membri dell'Unione Europea; essa si prefigge la protezione, la gestione e la regolazione di tali specie e ne disciplina lo sfruttamento e si applica agli Uccelli stessi, alle loro uova, nidi ed habitat.

Gli allegati della Direttiva riportano liste di Uccelli aventi diversi gradi di tutela o di possibilità di sfruttamento da parte dell'uomo.

- Allegato I: specie di uccelli che necessitano di protezione e i cui siti di presenza richiedono l'istituzione di Zone di Protezione Speciale (ZPS).
- Allegato II/1: specie che possono essere oggetto di prelievo.
- Allegato II/2: specie che possono essere oggetto di prelievo soltanto in alcuni dei paesi membri.
- Allegato III/1: specie cacciabili, trasportabili, detenibili e commerciabili.
- Allegato III/2: specie cacciabili, trasportabili, detenibili e commerciabili nei paesi membri che ne facciano richiesta all'Unione Europea.

Questi allegati sono stati modificati ed aggiornati dalle successive Direttive 85/411/CEE, 91/244/CEE, 94/24/CE.

Si ricordano inoltre la Direttiva 97/49/CE del 29 luglio 1997, Direttiva della Commissione che modifica la direttiva 79/409/CEE del Consiglio concernente la conservazione degli uccelli selvatici e la Direttiva 97/62/CE del 27 ottobre 1997 Direttiva del Consiglio recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

L'applicazione in Italia di questa Direttiva è affidata alla L. 157/92 e al D.P.R. n. 357 dell'8 settembre 1997, così come modificato con D.P.R. n. 120 del 12 marzo 2003.

2.1.3 NORMATIVA NAZIONALE

In ambito nazionale, la valutazione d'incidenza viene disciplinata dall'art. 6 del DPR 12 marzo 2003 n.120, (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003) che ha sostituito l'art.5 del DPR 8 settembre 1997, n. 357 che trasferiva nella normativa italiana i paragrafi 3 e 4 della direttiva "Habitat". Il DPR 357/97 è stato, infatti, oggetto di una procedura d'infrazione da parte della Commissione Europea che ha portato alla sua modifica ed integrazione da parte del DPR 120/2003.

In base all'art. 6 del nuovo DPR 120/2003, comma 1, nella pianificazione e programmazione territoriale si deve tenere conto della valenza naturalistico-ambientale dei proposti siti di importanza comunitaria, dei siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione. Si tratta di un principio di carattere generale tendente ad evitare che vengano approvati strumenti di gestione territoriale in conflitto con le esigenze di conservazione degli habitat e delle specie di interesse comunitario.

Il comma 2 dello stesso art. 6 stabilisce che, vanno sottoposti a valutazione d'incidenza tutti i piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico-venatori e le loro

varianti.

Sono altresì da sottoporre a valutazione d'incidenza (comma 3), tutti gli interventi non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti in un sito Natura 2000, ma che possono avere incidenze significative sul sito stesso, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi.

Ai fini della valutazione d'incidenza, i proponenti di piani e interventi non finalizzati unicamente alla conservazione di specie e habitat di un sito Natura 2000, presentano uno "studio" volto ad individuare e valutare i principali effetti che il piano o l'intervento può avere sul sito interessato. Lo studio per la valutazione d'incidenza deve essere redatto secondo gli indirizzi dell'allegato G al DPR 357/97.

Si ricordano di seguito i principali riferimenti normativi nazionali:

- DPR n. 357 - 8.9.97 (G.U. n. 219 - 23.10.97): "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"
- Ministero Ambiente D.M. 20.1.99 (G.U. n. 32 - 9.2.99): modifiche degli elenchi delle specie e degli habitat (All. A e B DPR 357/97)
- DPR n. 425 del 1° dicembre 2000 Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 97/49/CE che modifica l'allegato I della direttiva 79/409/CEE, concernente la protezione degli uccelli selvatici;
- DPR n. 120 - 12.3.03 (G.U. n. 124 - 30.5.03): "Regolamento recante modifiche ed integrazioni al DPR 357/97 del 8.9.97 concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"
- DM 17 ottobre 2007 Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZPS) e Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Si ricorda la pubblicazione delle Linee Guida nazionali per la Valutazione d'incidenza (VincA) del 28.12.2019.

2.1.4 NORMATIVA REGIONALE

Oltre alle Direttive comunitarie già citate e alle relative norme attuative a livello nazionale appaiono rilevanti per quanto concerne la procedura di valutazione di incidenza i seguenti riferimenti normativi regionali:

- Legge Regione Sicilia 06/05/1981 n. 98: “Norme per l’istituzione nella Regione Siciliana di parchi e riserve naturali”
- Circolare ARTA Sicilia del 23 gennaio 2004, GURS n. 10 del 05/03/2004 – DPR 357/97 e successive modifiche ed integrazioni “Regolamento recante attuazione della direttiva n°92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” – art- 5 – valutazione dell’incidenza – commi 1 e 2”;
- Disposizione ARTA Sicilia del 22 luglio 2005, GURS n. 31 del 22/07/2005 – “Elenco siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale ricadenti nel territorio della Regione, individuati ai sensi delle Direttive nn. 79/409/CEE e 92/42/CEE;
- Decreto ARTA Sicilia del 30 marzo 2007, GURS n- 20 del 27/04/2007 – “Prime disposizioni d’urgenza relative alle modalità di svolgimento della valutazione di incidenza ai sensi dell’art. 5 comma 5 DPR 8 settembre 1997 n° 357 e successive modifiche ed integrazioni”;
- Decreto ARTA Sicilia del 03 aprile 2007, GURS n° 20 del 27/04/2007 - Disposizioni sulle aree naturali protette

2.2 Individuazione dell'Autorità Competente per la procedura di Valutazione di Incidenza

In riferimento all'Allegato 1 "Procedure per la Valutazione di Incidenza (VIncA) – Direttiva 92/43/ CEE «Habitat» articolo 6, paragrafi 3 e 4 nella Regione Siciliana" del D.A. n. 036/GAB del 14.02.2022 si specifica che:

Ai sensi dell'art. 1 della legge regionale 8 maggio 2007 n. 13 e dell'art. 60 della legge 14 maggio 2009, n. 6:

- 1) Sono attribuite ai comuni nel cui territorio insistono i siti della Rete Natura 2000, le determinazioni sulla valutazione di incidenza prevista dall'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i., per i singoli progetti, interventi e piani attuativi;
- 2) Qualora i siti della Rete Natura 2000 ricadano anche parzialmente all'interno di parchi naturali regionali, le determinazioni sulla valutazione di incidenza prevista dall'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, sono attribuite agli Enti Parco.

Sono attribuite all'Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente, Dipartimento dell'Ambiente:

- a) le Valutazioni di incidenza che riguardano l'intera pianificazione comunale, provinciale e territoriale (piani regolatori generali comunali, piani territoriali provinciali, piani sovracomunali e relative varianti.), ivi compresi i piani agricoli e faunistico-venatori;
- b) le Valutazioni di incidenza di P/P/P/I/A sottoposti alle procedure di cui alla parte II del Decreto legislativo 152/2006 e s.m.i.;
- c) le Valutazioni di incidenza di P/P/P/I/A assoggettati alle procedure ambientali di cui all'art. 109 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.;
- d) le Valutazioni di incidenza nel caso in cui il proponente del P/P/P/I/A corrisponda al medesimo ente deputato al rilascio della Valutazione di incidenza;
- e) le Valutazione di incidenza di P/P/P/I/A ricadenti nel territorio di due o più comuni con le eccezioni di cui al punto 2 del presente paragrafo e/o in due o più Parchi Regionali;
- f) qualora il P/P/P/I/A interessi siti Natura 2000 marini;
- g) le Valutazioni di Incidenza conseguenti all'avvio dell'intervento sostitutivo di cui alla l.r. 8 maggio 2007, n. 13, articolo 1, comma 3.

3 Descrizione delle caratteristiche e contenuti del Piano

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, attraverso la 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.

3.1 Finalità del Piano

Il PUMS, coerentemente con quanto stabilito dalle linee di indirizzo emanate dalla Commissione Europea e dalla legislazione italiana, costituisce quindi il documento strategico avente la funzione di mettere a sistema le politiche per la mobilità e gli interventi sulle infrastrutture con le strategie di carattere economico, sociale, urbanistico e di tutela ambientale. Il PUMS, pertanto, è a tutti gli effetti un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di breve e medio termine (10 anni), ma in un'ottica strategica di lungo termine, che prevede monitoraggi regolari e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato e dinamico al fine di sostenere l'efficacia delle strategie individuate.

Il PUMS persegue altresì l'obiettivo prioritario di migliorare l'accessibilità alle aree urbane dando attuazione ad un sistema dei trasporti sostenibile che garantisca a tutti una adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi, migliori la sicurezza, riduca inquinamento, emissioni di gas serra e consumo di energia; aumenti efficienza ed economicità del trasporto di persone e merci; aumenti l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano.

Compito specifico del PUMS è quello di analizzare e soddisfare i diversi segmenti della domanda di mobilità delle persone e delle merci nell'area della Città Metropolitana di Messina, individuandone l'entità, le interazioni spaziali e temporali, i motivi dello spostamento e le modalità di soddisfacimento, al fine di migliorare la qualità della vita nel territorio secondo i principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione. Il PUMS fornisce indicazioni orientate a ricomporre l'equilibrio tra domanda e offerta di trasporto sulla base di scenari di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Le linee guida per la redazione dei PUMS definiscono le aree di interesse con i relativi macro obiettivi di piano, le strategie di riferimento e le azioni che contribuiscono all'attuazione

concreta delle stesse, nonché degli indicatori da utilizzare per il monitoraggio delle previsioni di piano.

Tabella 2 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)

Tabella 3 Sistema degli obiettivi di cui all'Allegato II del D.M. 4/08/2017 aggiornato dal D.M. n. 396 del 28/08/2019

Aree di interesse	Macroobiettivi	Obiettivi SPECIFICI Ministeriali
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.1 - Miglioramento del TPL	a Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo c Migliorare l'efficienza economica del trasporto pubblico locale
	a.2 - Riequilibrio modale della mobilità	o Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini
	a.3 - Riduzione della congestione	e Ridurre la congestione stradale
	a.4 - Miglioramento della accessibilità di persone e merci	h Efficientare la logistica urbana
	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	g Ridurre la sosta irregolare
B) Sostenibilità energetica e ambientale	b.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	f Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante i Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci
	b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria	
	b.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico	
C) Sicurezza della mobilità stradale	c.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale	m Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare n Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti

	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 socio economica	d.1 - Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	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
	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)	b Migliorare l'attrattività del trasporto condizionale d Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopodale

Per facilitare e rendere condivisa la definizione degli obiettivi ministeriali, all'interno delle consultazioni del percorso partecipativo, stakeholder e rappresentanti dei Comuni della Città Metropolitana, sono stati chiamati a indicare le priorità degli obiettivi stessi. L'individuazione delle priorità non si è limitato ai quattro obiettivi generali, ma si è scesi anche alla definizione delle priorità dei Macro-obiettivi tematici definiti dal ministero.

Per rendere comprensibile il più possibile il singolo obiettivo il testo è stato semplificato senza snaturarne il significato semantico. Durante le due sessioni del primo tavolo di confronto e condivisione con le amministrazioni comunali e gli stakeholder (29 giugno 2021), i partecipanti sono stati invitati a partecipare ad un *"Sondaggio in tempo reale sui macro-obiettivi prioritari del Piano tra quelli indicati dalle linee guida ministeriali"*.

L'indagine avvenuta per mezzo di un questionario in Real Time chiamato MentiMeter, che permette ai partecipanti di esprimere / votare in tempo reale ai quesiti lanciati dal moderatore dell'incontro.

3.2 Descrizione dei contenuti di Piano

Il Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS), in accordo con le linee guida nazionali ed europee, è uno strumento di pianificazione alla scala territoriale locale/metropolitana. Il PUMS si struttura in una filiera di pianificazione a quattro step successivi:

- Criticità
- Obiettivi
- Strategie
- Azioni

La costruzione del quadro conoscitivo di riferimento ha permesso di individuare le reali criticità, oltre che con analisi tecnico – ingegneristiche, attraverso tavoli tecnici e di percezione da parte della comunità.

Gli obiettivi specifici sono stati individuati attraverso un'analisi SWOT delle criticità e dei bisogni, una selezione condivisa degli obiettivi ministeriali ed un'attenta analisi degli obiettivi dei piani sussidiari e sovraordinati.

Fra questi ultimi in particolare troviamo;

- Il Piano Integrato delle Infrastrutture e Mobilità (PIIM) della Regione Siciliana
- Il preliminare di strategia dell'Area Interna "Nebrodi" (SNAI)
- Ratifica dell'accordo per l'istituzione dell'Area Integrata dello Stretto tra la Regione Siciliana, la Regione Calabria, la Città metropolitana di Messina, la Città metropolitana di Reggio Calabria e la Conferenza permanente interregionale per il coordinamento delle politiche nell'Area dello Stretto (AIS)
- Materiale tecnico a supporto della definizione delle linee di indirizzo del Piano Strategico Metropolitano Messina 2030 – Vivere al meglio il territorio metropolitano (Linee Guida PSM)

Si riporta ora una tabella con i vari obiettivi specifici individuati e la loro attinenza con i macro obiettivi ministeriali codificati come da tabella precedente. In tale tabella si riportano anche le pianificazioni da cui sono recepiti gli obiettivi specifici riportati.

Cod	Obiettivi specifici	Pianificazione di riferimento	Macro obiettivi ministeriali collegati
1	Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo	Linee Guida PUMS	a.1
2	Migliorare l'efficienza economica del trasporto pubblico locale	Linee Guida PUMS	a.1
3	Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini	Linee Guida PUMS	a.2
4	Ridurre la congestione stradale	Linee Guida PUMS	a.3
5	Efficientare la logistica urbana	Linee Guida PUMS	a.4
6	Ridurre la sosta irregolare	Linee Guida PUMS	a.6
7	Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante	Linee Guida PUMS	b.1, b.2
8	Migliorare le performance del parco veicolare passeggeri e merci	Linee Guida PUMS	b.1, b.2
9	Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare	Linee Guida PUMS	c.1, c.2, c.3, c.4
10	Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti	Linee Guida PUMS	c.1, c.2, c.3, c.4
11	Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta	Linee Guida PUMS	d.1
12	Garantire la mobilità alle persone a basso reddito	Linee Guida PUMS	d.1
13	Garantire la mobilità delle persone anziane	Linee Guida PUMS	d.1
14	Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso	Linee Guida PUMS	d.4
15	Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopeditone	Linee Guida PUMS	d.4
16	Messa in sicurezza dei territori, viabilità, accessibilità e fruibilità del territorio e delle sue risorse	Linee Guida PSM	c.1, c.2, c.3, c.4, a.4
17	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	PIIM	c.1, c.2, c.3, c.4, a.4
18	Velocizzare il sistema ferroviario (anche attraverso eventuali azioni di potenziamento), in primo luogo sui collegamenti di media percorrenza ma senza trascurare la rete secondaria	PIIM	a.1, a.2, a.3, b.1, b.2, c.1
19	Realizzare il Sistema Logistico e rafforzare e ultimare la rete del trasporto merci territoriale, favorendo l'intermodalità gomma-ferro, gomma-nave e lo sviluppo dei nodi interportuali	PIIM	a.2, a.3, a.4, b.1, b.2
20	Recupero del patrimonio naturalistico quale fattore identitario per nuove forme di turismo (recupero percorsi ferro)	Linee Guida PSM	a.5, d.2, d.4
21	Migliorare le vie di comunicazione interne verso i principali centri di servizi ed aeroportuali	SNAI	a.4
22	Incentivare le rotte di collegamento stradali e ferroviarie fra comuni dell'area interna e verso i centri di servizi ed aeroportuali	SNAI	a.4
23	Migliorare la qualità della rete del trasporto pubblico locale, per favorire gli spostamenti sistematici e non, sulle direttrici "mari-monti" ed Est-Ovest	SNAI	a.1, a.2, a.4, b.1
24	Potenziare la rete di trasporto pubblico e della mobilità dolce, in considerazione del territorio ad alto valore naturalistico, promuovendo progetti di mobilità sostenibile, per la fruizione delle aree protette del Parco dei Nebrodi e favorendo politiche di salvaguardia per ridurre la pressione antropica sulle coste	SNAI	a.1, a.2, a.4, b.1
25	Razionalizzare e ottimizzare il Trasporto Pubblico Locale, sviluppando una maggiore sinergia ferro-gomma, evitando le sovrapposizioni di servizio attraverso l'individuazione specifica della "missione" di ciascuna modalità	PIIM	a.1, a.2, a.3, b.1, b.2, c.1
26	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	PIIM	a.1, a.2, a.3, b.1, b.2, c.1

Cod	Obiettivi specifici	Pianificazione di riferimento	Macro obiettivi ministeriali collegati
27	Favorire l'accessibilità ai "nodi" (portuali, aeroportuali e urbani) prioritari della rete di trasporto regionale attraverso servizi (collegamenti) ferroviari, stradali e di trasporto pubblico più efficienti	PIIM	a.1, a.2, a.3, b.1, b.2, c.1
28	Promuovere la mobilità sostenibile e l'utilizzo di mezzi a minor impatto emissivo	PIIM	b.1, b.2
29	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	PIIM	a.4
30	La definizione di un bacino ottimale dello Stretto per lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete, ai sensi del l'articolo 3-bis del Decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, e l'istituzione del corrispondente ente di governo	AIS	a.1, a.2, a.4
31	La promozione presso il Governo, anche attraverso modifiche di legge, del riconoscimento all'ente di governo di adeguata autonomia programmatica, gestionale e finanziaria	AIS	a.1,d.2, d.4
32	La richiesta al Governo di istituzionalizzare la continuità territoriale tra le due città, nonché di finanziare in maniera adeguata e stabile la già istituita continuità territoriale riferita ai servizi aerei di linea	AIS	a.1, a.2, a.4
33	La promozione del coordinamento tra i servizi ferroviari calabresi e il collegamento marittimo veloce passeggeri tra Messina e Villa San Giovanni	AIS	a.1, a.2, a.3, b.1, b.2, c.1
34	Il sostegno al percorso di integrazione e coordinamento fra i servizi di trasporto pubblico locale, già offerti dalle aziende di trasporto comunali, ATM e ATAM, anche finalizzato a consorzio le due società, nel rispetto dei principi di efficienza, efficacia e trasparenza dell'azione amministrativa	AIS	a.1, a.2, a.3, b.1, b.2, c.1
35	L'utilizzo di una parte cospicua delle rispettive dotazioni finanziarie previste dal PON Città metropolitane 2014-2020 e dal POC Metro per finalità legate alla mobilità, più in dettaglio specificate nel citato protocollo	AIS	a.1, d.2, d.4

Come step successivo sono stati incrociati gli obiettivi Ministeriali ritenuti prioritari e gli esiti della valutazione delle criticità. Dopo una comparazione critica con gli obiettivi dei Piani sussidiari e sovraordinati sono state definite le strategie

COD	Strategia	Obiettivi specifici
1	Potenziare la continuità territoriale fra i due lati dello Stretto di Messina	2, 5, 7, 8, 11, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35
2	Potenziare e soprattutto razionalizzare la continuità territoriale con le isole minori (Eolie)	1, 2, 5, 7, 20, 28
3	Potenziare la rete stradale per raggiungere i borghi collinari e montani sia per turismo che per spostamenti con la costa	4, 9, 16, 17, 21, 22, 27
4	Favorire la resilienza della rete	4, 21, 22, 23, 24
5	Potenziare la rete di trasporto pubblico sia a livello di servizi di servizi che di informazioni che di infrastrutture	1, 2, 3, 4, 9, 12, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29
6	Favorire lo sviluppo di modalità complementari a supporto ed integrazione del trasporto pubblico locale	1, 2, 3, 4, 6, 7, 12, 15, 26, 27, 28, 29
7	Riduzione dell'inquinamento acustico	7, 28
8	Sfruttare le potenzialità cicloturistiche e legate al trekking del territorio	10, 15, 20, 24
9	Sviluppo delle potenzialità dei piccoli porti turistici e delle marine come nodi di interscambio	1, 3, 20, 24, 27
10	Potenziamento delle reti logistiche a servizio del polo industriale di Milazzo e Barcellona e delle due aree urbane	5, 8, 19, 21, 29
11	Potenziamento dei collegamenti aerei con la terraferma	21, 22, 32, 33, 34
12	Aumento dell'accessibilità per i diversamente abili	11, 12, 13, 29
13	Biglietti e politiche per la mobilità sostenibile con lo scopo di ridurre la Mobility Poverty	2, 3, 11, 12, 13
14	Ripensare ai centri delle varie località	10, 11
15	Interventi per la riduzione dell'incidentalità	8, 9
16	Coordinare e monitorare il Piano in maniera centralizzata	3, 17, 24, 29, 30, 31, 32, 35

Gli scenari e le relative azioni sono l'ultimo tassello della filiera Criticità-Obiettivi-Strategie-Azioni che le linee guida, sia europee che ministeriali, individuano come matrice ordinatrice dei PUMS.

Le singole strategie e le azioni che la formano sono state discusse e concordate con gli uffici dell'Ente Metropolitano e son state elaborate in assoluta coerenza con la filiera sopracitata.

Il PUMS della Città Metropolitana di Messina mette al centro le strategie e le azioni. Per ciascuna strategia si riporta innanzitutto il contesto e le criticità emerse dalle indagini

conoscitive sia tecniche che sociali. Questa sezione delle strategie è una premessa importante che dimostra la coerenza con la filiera di pianificazione e ha lo scopo di introdurre il problema che l'azione intende risolvere o almeno mitigare.

In seguito, sono riportate l'azione o le azioni che compongono la strategia, per ognuna di queste si riporta:

1. Le strategie e gli obiettivi a cui l'azione si riferisce
2. Gli indirizzi di amministrazione e il quadro di riferimento programmatico/pianificatorio
3. La descrizione della natura e delle caratteristiche principali dell'azione e le direttive correlate
4. Gli esiti attesi

Detto dell'ordinamento interno delle varie strategie, anche queste sono ordinate e raggruppate secondo una logica di filiera. Le strategie sono raggruppate in tre macro-aree:

- Ricucitura e sostenibilità ambientale
- Ricucitura e sostenibilità economica
- Ricucitura e sostenibilità sociale

Il PUMS vuole quindi seguire il solco tracciato dal Piano Strategico declinando la parola ricucitura secondo i tre tipi di sostenibilità che il PUMS deve perseguire.

Le schede monografiche di approfondimento sono il principale strumento innovativo utilizzato per i 5 piani attuativi che compongono il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità. Queste, a differenza delle analisi del piano direttore, arrivano fino al dettaglio comunale per indagare aspetti demografici, sociali, economici e relativi all'incidentalità.

Si riporta in seguito una tabella di sintesi della corrispondenza delle strategie e delle relative azioni distinte per Macro-Aree, completa dei relativi codici identificativi.

• RICUCITURA E SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	
1	Potenziare la continuità territoriale fra i due lati dello Stretto di Messina
1.1	Aprire tavoli con i player interessati per la razionalizzazione del servizio
1.2	Rinnovare la flotta
1.3	Promuovere presso il Ministero la creazione di un'Autorità di Bacino
2	Potenziare e soprattutto razionalizzare la continuità territoriale con le isole minori (Eolie)
2.1	Aprire tavoli con i player interessati per la razionalizzazione del servizio
2.2	Rinnovare la flotta
2.3	Informazioni all'utenza
2.4	Promuovere presso la Regione Siciliana l'adozione di strumenti di pianificazione per i porti delle Isole Eolie
3	Potenziare la rete stradale per raggiungere i borghi collinari e montani sia per turismo che per spostamenti con la costa
3.1	Manutenzione della rete stradale
3.2	Studio di modifiche del tracciato laddove possibile per mettere in sicurezza la rete
4	Favorire la resilienza della rete
4.1	Valutare la possibilità di inserire strade alternative di collegamento ai borghi più isolati
5	Potenziare la rete di trasporto pubblico sia a livello di servizi di che di informazioni che di infrastrutture
5.1	Valutare modifiche di tracciato nelle strade che geometricamente impediscono l'utilizzo di autobus extraurbani per l'accesso ai borghi
5.2	Potenziamento e razionalizzazione di servizi di trasporto pubblico che collegano i borghi di montagna e la costa
5.3	Potenziamento dei servizi via ferro lungo la costa con l'ottimizzazione delle frequenze
5.4	Completamente infrastrutturale del corridoio TEN-T (Raddoppio linea Catania - Messina e Messina - Palermo)
5.5	Introduzione di orari cadenzati fra i servizi di trasporto pubblico fra montagna e costa con i servizi ferroviari
5.6	Proseguire con il rinnovo del parco mezzi delle aziende di TPL
5.7	Individuazione di soluzioni tecnologiche per integrare, almeno dal punto di vista delle informazioni, la molteplicità di servizi di trasporto pubblico, su ogni sede
5.8	Miglioramento delle fermate con strutture e informazione all'utenza
5.9	Soluzioni di integrazione tariffaria tra i mezzi di trasporto
5.10	Previsione di interventi, anche sulle infrastrutture, per la fluidificazione dei percorsi del trasporto pubblico (quali intersezioni, snodi, itinerari funzionali e rettifica dei tracciati)
6	Favorire lo sviluppo di modalità complementari a supporto ed integrazione del trasporto pubblico locale
6.1	Realizzazione di poli di interscambio sia fra pubblico e privato che fra pubblico e pubblico in tutto il territorio metropolitano
6.2	Promuovere l'attivazione di servizi di bikesharing, carsharing e carpooling nei comuni maggiori
6.3	Vaglio di possibili soluzioni di servizi di trasporto a chiamata
6.4	Sviluppare reti ciclabili locali
6.5	Promuovere servizi di Bicibus e Pedibus
7	Riduzione dell'inquinamento acustico
7.1	Mettere a punto incentivi per il rinnovo del parco auto con particolare riferimento all'inquinamento acustico
7.2	Individuazione di eventuali ZTL notturne

RICUCITURA E SOSTENIBILITA' ECONOMICA	
8	Sfruttare le potenzialità cicloturistiche e legate al trekking del territorio
8.1	Informazioni per i turisti
8.2	Wayfinding
8.3	Utilizzo della galleria ferroviaria "Tunnel dei Peloritani" come itinerario cicloturistico fra Messina e la costa tirrenica
8.4	Creazione di un itinerario sicuro e protetto lungo le coste per collegarsi ad un itinerario cicloturistico regionale
8.5	Creazione del tratto messinese della Ciclovía degli Appennini e promozioni degli altri percorsi cicloturistici di montagna
8.6	Valorizzare i principali percorsi di trekking presenti nel territorio che interessano molti comuni del territorio metropolitano
8.7	Creazione di una rete di servizi destinati ai cicloturisti, ai pellegrini e ai camminatori
8.8	Riqualficazione della ferrovia dismessa fra Alcantara e Randazzo (CT)
9	Sviluppo delle potenzialità dei piccoli porti turistici e delle marine come nodi di interscambio
9.1	Apertura di un tavolo con i player interessati e l'AdSP per il Porto di Milazzo
9.2	Realizzazione di soluzioni di scambio fra i piccoli porti e bikesharing o noleggio biciclette
9.3	Valutazione di soluzioni di mobilità elettrica su acqua fra le isole. anche sperimentali
10	Potenziamento delle reti logistiche a servizio del polo industriale di Milazzo e Barcellona e delle due aree urbane
10.1	Realizzazione della piattaforma logistica di Barcellona (autoporto di Milazzo)
10.2	Sviluppare sistemi tecnologici per la logistica
10.3	Nell'eventualità di realizzazione di uno scalo aeroportuale in zona Milazzo, assicurarsi la realizzazione di una piccola area cargo per lo sviluppo del florovivaismo
10.4	Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo-bike
11	Potenziamento dei collegamenti aerei con la terraferma
11.1	Studio dell'inserimento di uno scalo nella Piana del Mela
11.2	Soluzioni integrate e a costi favorevoli per l'aeroporto di Reggio Calabria
11.3	Manutenzione e messa in sicurezza dell'Autostrada Messina-Catania

RICUCITURA E SOSTENIBILITA' SOCIALE	
12	Aumento dell'accessibilità per i diversamente abili
12.1	Invito ai comuni di dotarsi di un Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)
13	Biglietti e politiche per la mobilità sostenibile con lo scopo di ridurre la Mobility Poverty
13.1	Destinare fondi per l'acquisto di biciclette, biciclette elettriche e abbonamenti TPL
14	Ripensare ai centri delle varie località
14.1	Invitare i comuni a dotarsi di progettualità di riqualificazione dei centri attraverso anche l'urbanistica tattica per ricostruire centri città e centri di paese a misura d'uomo recuperando spazio per la pedonalità e la socialità a discapito dei mezzi privati
15	Interventi per la riduzione dell'incidentalità
15.1	Messa in sicurezza delle strade più pericolose del territorio
15.2	Finanziamento di piani per la sicurezza stradale nei comuni di maggiori dimensioni che osservano il numero maggiore di incidenti
15.3	L'adduzione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30)
16	Coordinare e monitorare il Piano in maniera centralizzata
16.1	Istituire un Osservatorio di monitoraggio del Biciplan Metropolitano
16.2	Potenziare il Mobility Management

3.3 Area interessata dal Piano

L'area coinvolta dal piano è l'intero territorio della Città Metropolitana di Messina.

3.4 Tipologia e dimensione delle principali opere previste dal piano e contenuto del Piano

Gli obiettivi di Piano descrivono le finalità ed i traguardi che il PUMS si propone di raggiungere e sono individuati nella Relazione di progetto, nel Rapporto Preliminare e nel Rapporto Ambientale di V.A.S. Sono stati inoltre riportati nel precedente paragrafo "3.1 Finalità del Piano". I principali contenuti del Piano sono inoltre riportati nel paragrafo "3.2 Descrizione dei contenuti di Piano".

Di seguito si riportano una tabella con le Azioni del Piano ed un inquadramento delle azioni del PUMS, con le opere previste in attuazione delle Strategie/Azioni del piano, nella cornice degli interventi programmati per i diversi settori della mobilità. Sono stati selezionati gli interventi dello Scenario progettuale del PUMS.

Tabella 4 Quadro complessivo degli Interventi del Piano per modalità di trasporto

Area di intervento	ID	INTERVENTO
Ciclabilità	CIC_11	Rete primaria di itinerari sulla Costa Ionica
	CIC_12	Rete secondaria di itinerari sulla Costa Ionica
	CIC_13	Rete primaria di itinerari sulla Costa Tirrenica
	CIC_14	Rete secondaria di itinerari sulla Costa Tirrenica
	CIC_15	Rete di itinerari verdi
	CIC_16	Rete di itinerari insulari

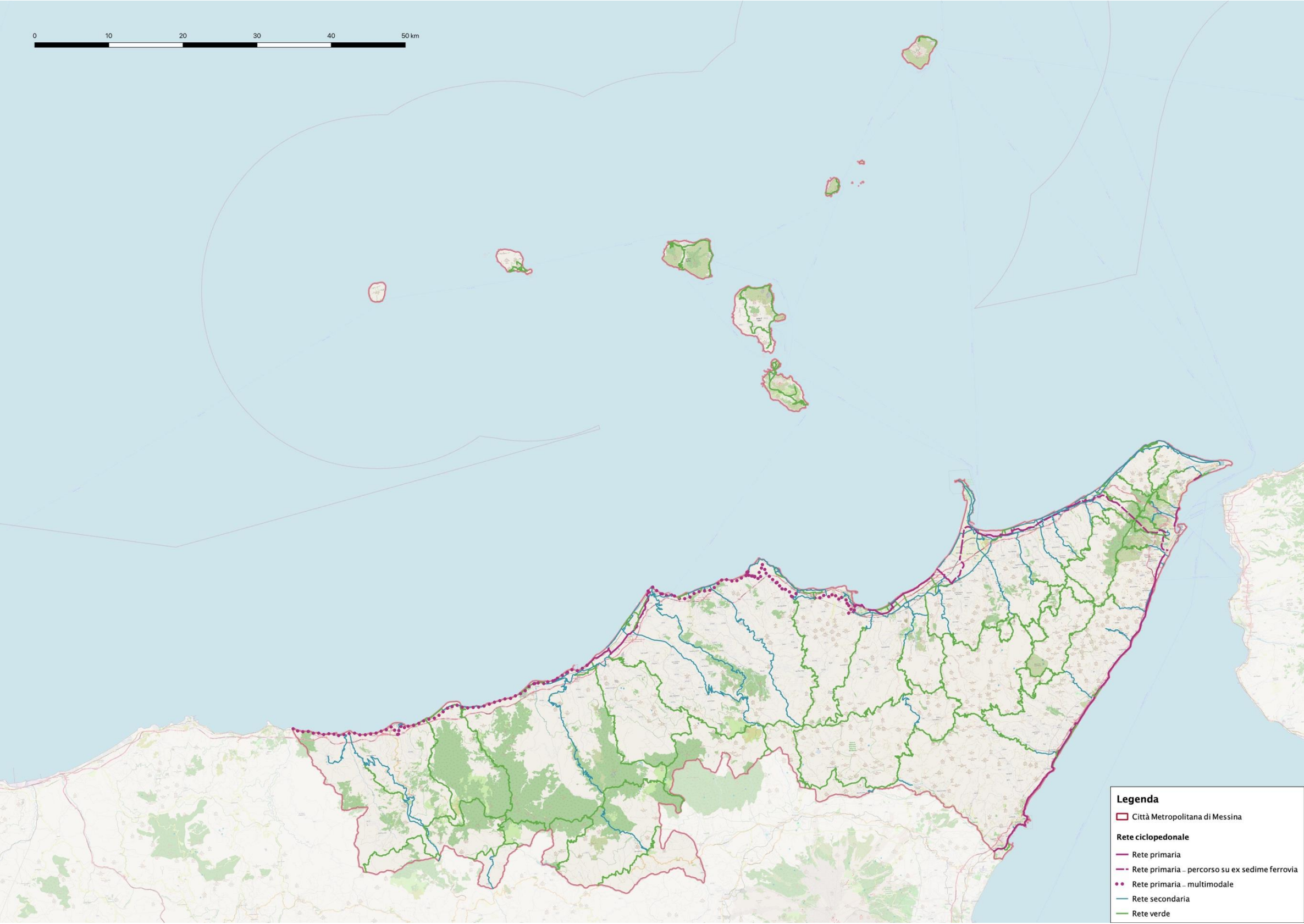


Figura 2 Interventi di progetto del PUMS della Città Metropolitana di Messina su mappa

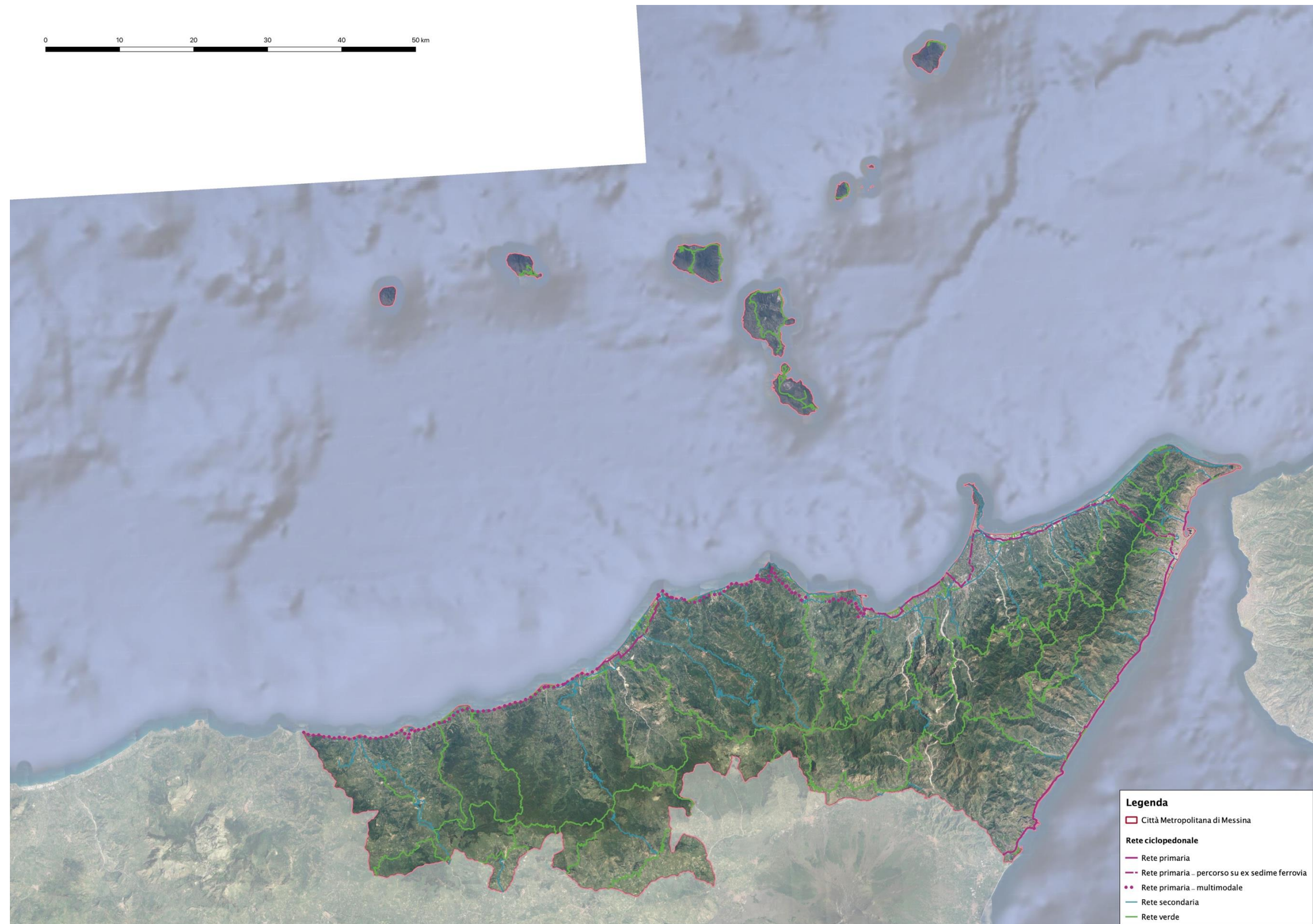


Figura 3 Interventi di progetto del PUMS della Città Metropolitana di Messina su ortofoto

4 Localizzazione dei siti interessati e descrizione del loro stato di protezione in riferimento a Rete Natura 2000

L'analisi sulle Aree Protette e i Siti Natura 2000 presenti nel territorio può essere svolta consultando il materiale disponibile sul Sistema Informativo Territoriale Regionale della Regione Sicilia (<https://www.sitr.regione.sicilia.it/download/tematismi/rete-natura-2000/>) che consente l'accesso alla documentazione georeferita afferente i singoli Siti (Elenco dei Siti, Mappe, Formulare standard).

Dal seguente link (<https://www.sitr.regione.sicilia.it/download/tematismi/rete-natura-2000/>) sono inoltre scaricabile e consultabile i Formulare della Rete Natura 2000 Siciliana e il layout della cartografia su base IGM 1:100.000.

4.1 RETE NATURA 2000

Per proteggere l'immenso patrimonio naturale e per salvaguardare le specie e gli habitat di interesse comunitario, ogni Regione ha individuato nel proprio territorio i SIC, o ZSC, e le ZPS occupandosi della loro gestione e della conservazione ambientale al loro interno. La Sicilia, tra siti marini e terrestri, conta 245 siti Natura 2000 che ricoprono il 36% del territorio regionale.

Nella Città Metropolitana di Messina ricadono 52 Siti Natura 2000, come già riportato in Premessa, che ricoprono 256.530 ha, (di cui 204.075 ha su terra ferma, circa il 62% del territorio della Città Metropolitana).

Tabella 5 Siti Rete Natura 2000 nella Città Metropolitana di Messina

TIPO	CODICE	DENOMINAZIONE	AREA ha
ZSC	ITA060008	Contrada Giammaiano	576,816
ZSC	ITA030032	Capo Milazzo	47,306
ZSC	ITA030015	Valle del Fiume Caronia, Lago Zilio	875,986
ZSC	ITA030009	Pizzo Mualio, Montagna di Vernà	1615,132
ZSC	ITA030008	Capo Peloro - Laghi di Ganzirri	60,249
ZSC	ITA030006	Rocca di Novara	1413,36
ZSC	ITA030005	Bosco di Malabotta	1594,737
ZSC	ITA030021	Torrente San Cataldo	868,336

TIPO	CODICE	DENOMINAZIONE	AREA ha
ZSC	ITA030034	Rocche di Roccella Valdemone	863,122
ZSC	ITA030012	Laguna di Oliveri - Tindari	466,847
ZSC	ITA030031	Isola Bella, Capo Taormina e Capo S. Andrea	22,43
ZSC	ITA030033	Capo Calavà	159,006
ZSC	ITA030036	Riserva naturale del Fiume Alcantara	979,982
ZSC	ITA030040	Fondali di Taormina - Isola Bella	140,268
ZSC	ITA060006	Monte Sambughetti, Monte Campanito	3670,346
ZSC	ITA070026	Forre laviche del Fiume Simeto	1376,963
ZSC	ITA030004	Bacino del Torrente Letojanni	1307,58
ZSC	ITA030011	Dorsale Curcuraci, Antennamare	11482,682
ZSC	ITA030037	Fiumara di Floresta	2095,617
ZSC	ITA030020	Fiume San Paolo	1357,441
ZSC	ITA030003	Rupi di Taormina e Monte Veneretta	608,355
ZSC	ITA030019	Tratto Montano del Bacino della Fiumara di Agrò	4536,234
ZSC	ITA030030	Isola di Lipari	2475,942
ZSC	ITA030029	Isola di Salina (Stagno di Lingua)	1234,132
ZSC	ITA030028	Isola di Salina (Monte Fossa delle Felci e dei Porri)	665,341
ZSC	ITA030027	Isola di Vulcano	1608,348
ZSC	ITA030026	Isole di Stromboli e Strombolicchio	1056,765
ZSC	ITA030025	Isola di Panarea e Scogli Viciniori	259,104
ZSC	ITA030024	Isola di Filicudi	778,611
ZSC	ITA030023	Isola di Alicudi	389,46
ZSC	ITA020018	Foce del Fiume Pollina e Monte Tardara	2095,029
ZSC	ITA020003	Boschi di San Mauro Castelverde	3558,89
ZSC	ITA070007	Bosco del Flascio	3021,633
ZSC	ITA060005	Lago di Ancipa	1519,072
ZSC	ITA030039	Monte Pelato	3908,41
ZSC	ITA030038	Serra del Re, Monte Soro e Biviere di Cesarò	21317,523
ZSC	ITA030035	Alta Valle del Fiume Alcantara	3630,744
ZSC	ITA030022	Lecceta di S. Fratello	390,627
ZSC	ITA030018	Pizzo Michele	2817,225
ZSC	ITA030017	Vallone Laccaretta e Urio Quattrocchi	3569,491
ZSC	ITA030013	Rocche di Alcara Li Fusi	2183,084
ZSC	ITA030002	Torrente Fiumetto e Pizzo d'Uncina	1515,63
ZSC	ITA030016	Pizzo della Battaglia	894,085
ZSC	ITA030014	Pizzo Fau, Monte Pomiere, Pizzo Bidi e Serra della Testa	8557,66
ZSC	ITA030001	Stretta di Longi	946,251
ZSC	ITA030007	Affluenti del Torrente Mela	1564,885
ZSC	ITA030010	Fiume Fiumedinisi, Monte Scuderi	7197,515
ZPS	ITA030042	Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina	27992,63
ZPS	ITA030043	Monti Nebrodi	70528,523
SIC	ITA030045	Fondali di Capo Milazzo	748,2518839
ZPS	ITA030044	Arcipelago delle Eolie - area marina e terrestre	41887,4417
ZSC	ITA030041	Fondali dell'isola di Salina	2099,369373

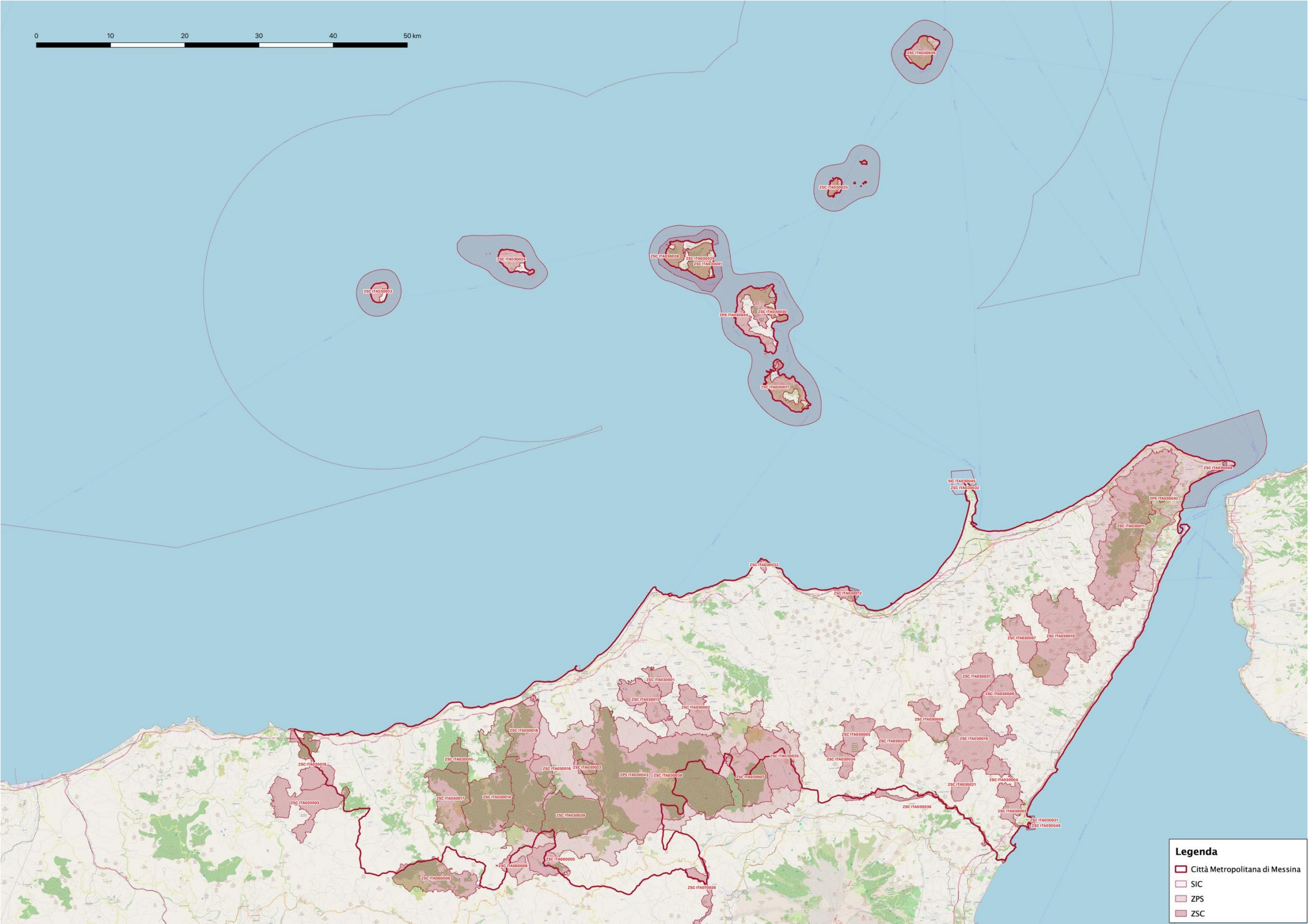
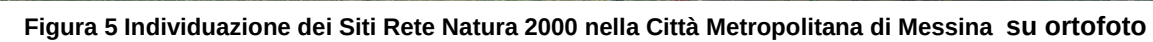


Figura 4 Individuazione dei Siti Rete Natura 2000 nella Città Metropolitana di Messina su mappa



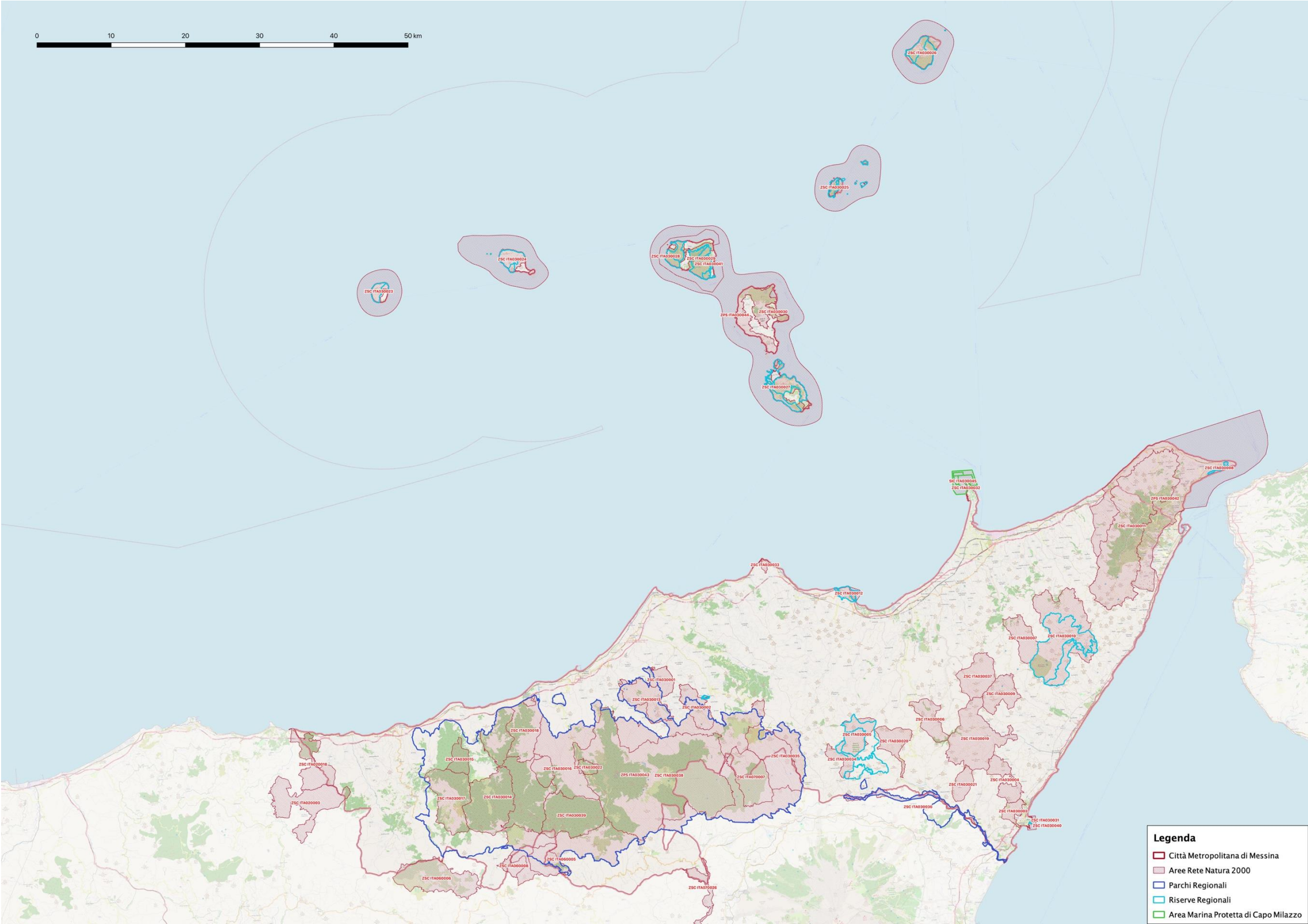


Figura 6 Individuazione dei Siti Natura 2000 e delle altre Aree Protette nel territorio della Città Metropolitana di Messina

4.2 Altre Aree Protette

Nel territorio della Città Metropolitana di Messina sono presenti altre Aree naturali protette. Dal sito Geoportale regionale (<https://www.sitr.regione.sicilia.it/download/tematismi/parchi-riserve-e-aree-marine-protette/>) si ricavano i dati principali per la presenza delle Aree naturali protette nella Provincia.

- 1 parchi regionali
- 2 riserve regionali
- 3 Area Marina Protetta di Capo Milazzo

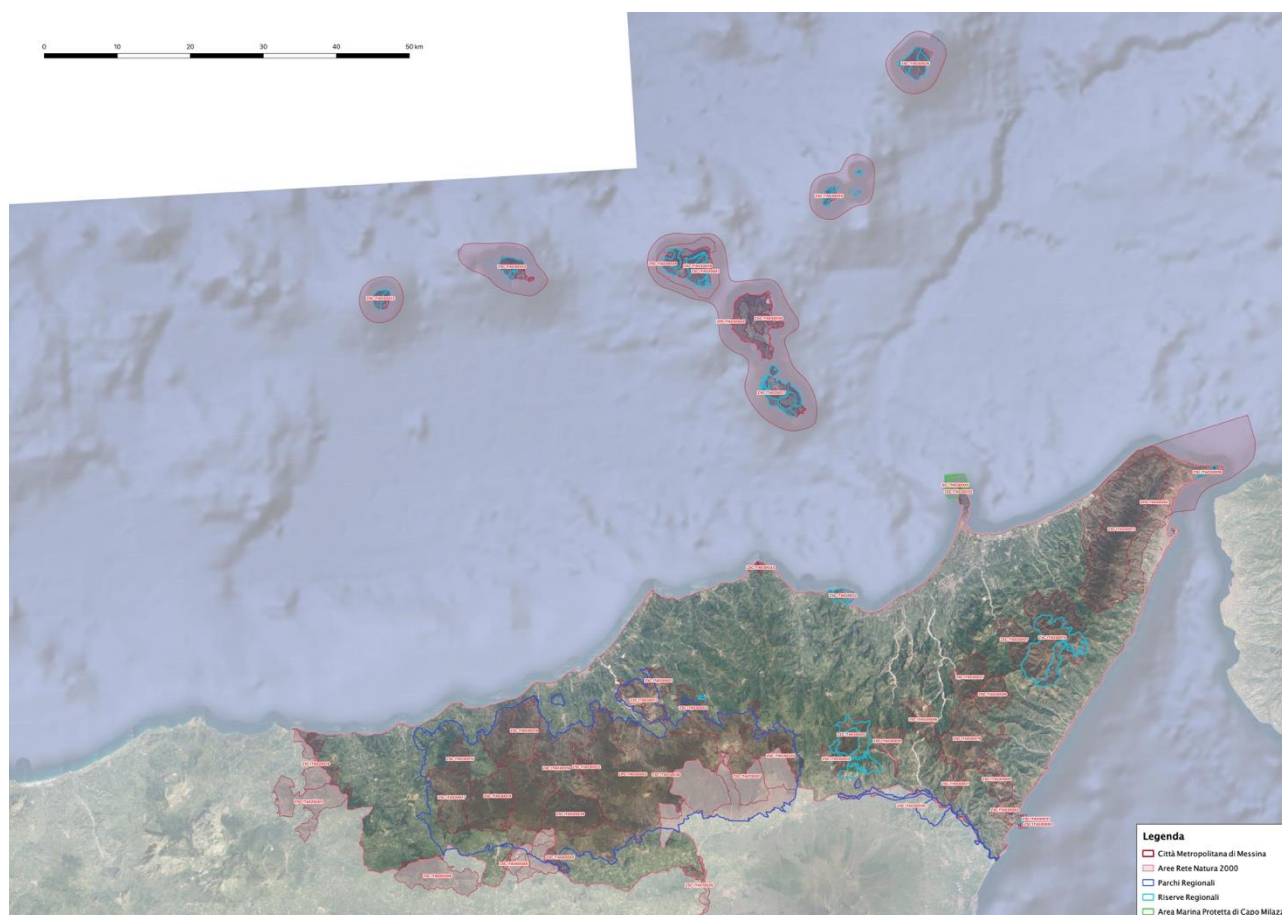


Figura 7 Parchi Naturali, Riserve e Aree Marine Protette nella Città Metropolitana di Messina su ortofoto

Tabella 6 Elenco delle Aree Naturali Protette

TIPO	DENOMINAZIONE	AREA (ha)
Parco regionale	Parco regionale dei Nebrodi	23.233
Parco regionale	Parco regionale Valle dell'Alcantara	29
Riserva regionale	Isola di Alicudi	363
Riserva regionale	Isola di Filicudi e Scogli Canna e Montenassari	622
Riserva regionale	Montagne delle Felci e dei Porri	1.543
Riserva regionale	Isola di Panarea e scogli Viciniori	330
Riserva regionale	Isola di Stromboli e Strombolicchio	1.047
Riserva regionale	Isola di Vulcano	1.330
Riserva regionale	Vallone Calagna sopra Tortorici	37
Riserva regionale	Laghetti di Marinello	381
Riserva regionale	Pantani di Capo Peloro	56
Riserva regionale	Fiumedinisi e Monte Scuderi	4.580
Riserva regionale	Bosco di Malabotta	3.209
Area Marina Protetta	Capo Milazzo	749

Parco regionale dei Nebrodi

- *Superficie a terra: 88.887,37 ha*
- *Regioni: Sicilia*
- *Province: Catania, Enna, Messina*
- *Prov.v. istitutivi: DARTA 560-11 4/08/1993 - DARTA 67/GAB 08/03/2005, DARTA 13/GAB 3/3/2010*
- *Elenco Ufficiale AP: EUAP0226*
- *Ente Gestore: Ente Parco Naturale Regionale dei Nebrodi*

Il Parco dei Nebrodi è un'area naturale protetta istituita il 4 agosto 1993, ed è la più grande area naturale protetta della Sicilia. L'Appennino siculo, di cui il parco è parte integrante, affaccia sul Mar Tirreno, mentre il limite meridionale è segnato dal Fiume Alcantara. Il Parco è diviso in quattro zone con vari livelli di conservazione e valorizzazione delle risorse naturali:

La zona A (riserva integrale): comprende i sistemi boschivi alle quote più elevate, con faggete poste ad oltre 1.200 metri sul livello del mare. Sono comprese in questa zona anche le stazioni delle specie endemiche più importanti e le zone umide d'alta quota, nonché tratti d'interessanti corsi d'acqua.

La zona B (riserva generale): include le rimanenti formazioni boschive e ampie aree per il pascolo. Sono presenti anche limitate zone agricole in aree con elevato pregio naturalistico e paesaggistico.

La zona C (protezione): divisa in nove parti atte ad attività, come le strutture ricettive e culturali, per il raggiungimento di importanti finalità per il parco.

La zona D (controllo): costituisce la fascia esterna dell'area protetta e consente il passaggio graduale nelle aree a più alta valenza naturalistica.

Il Parco dei Nebrodi costituisce la parte della Sicilia più ricca di fauna, con comunità faunistiche ricche e complesse.

Parco Fluviale dell'Alcantara

- *Superficie a terra: 1.927 ha*
- *Regioni: Sicilia*
- *Province: Catania, Messina*
- *Provvis. istitutivi: LR 6 18/05/2001*
- *Elenco Ufficiale AP: EUAP0859*
- *Ente Gestore: Ente Parco Fluviale dell'Alcantara*

Il Parco Fluviale dell'Alcantara è una zona umida della Sicilia istituita nel 2001 al posto della pre-esistente riserva. Il Fiume con il suo tracciato divide i territori delle Città Metropolitane di Catania e Messina. La sede del Parco si trova a Francavilla di Sicilia. Nei pressi della Cuba di Santa Domenica sono collocate le Forre dell'Alcantara e in località Fondaco Motta, delle suggestive e profonde gole a strapiombo, conosciute come le Gole dell'Alcantara.

Per quanto concerne la flora predomina la tipica macchia mediterranea, e man mano che si scende di quota i fitti boschi di nocciolo si alternano agli agrumeti e ai vigneti. Il Parco vanta inoltre un'ampia varietà di avifauna, circa 200 specie.

5 Descrizione delle interferenze tra opere/attività previste ed il sistema ambientale (habitat e specie animali/vegetali presenti nel sito)

Come anticipato, le azioni previste in attuazione delle Strategie del Piano insistono sul territorio Metropolitano, e sebbene siano principalmente rivolte al comparto della mobilità, e interessino principalmente le aree più densamente insediate ed antropizzate, o gli assi infrastrutturali esistenti, possono comunque avere interazioni con i siti Natura 2000 presenti, con particolare riferimento a previsioni di tipo infrastrutturale.

Risulta quindi opportuno valutare, azione per azione, gli eventuali effetti previsti sui siti Natura 2000 in esame.

A tal proposito, le azioni proposte dal PUMS possono essere ricondotte a due principali macro tipologie: azioni “gestionali” e azioni “infrastrutturali”.

Le azioni “gestionali”, di tipo regolamentare e sui servizi, non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, 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, generalmente non hanno un’espressione territoriale specifica; si ritiene, pertanto, che esse non abbiano una incidenza nulla sulla Rete Natura 2000 e quindi sono immediatamente escluse dal processo valutativo.

Le restanti politiche/azioni di Piano che possono sottendere interventi di tipo infrastrutturale, potrebbero, in funzione della localizzazione specifica, interessare direttamente o indirettamente i Siti Natura 2000 in oggetto: si è dunque proceduto ad una analisi basata sulla loro localizzazione.

Di seguito una tabella che analizza le possibili interazioni tra azioni e Siti e consente di escludere dalla presente valutazione quelle gestionali, che non prevedono interventi infrastrutturali (evidenziate in azzurro), e quelle pur essendo recepite dal PUMS, hanno già affrontato un percorso di valutazione degli effetti ambientali (VAS/VIA) all’interno di altri strumenti di pianificazione (PTCP/PRT) o in procedimenti di approvazione di opere pubbliche (evidenziati in grigio).

Tabella 7 Valutazione della possibile interazione tra interventi previsti e i Siti Natura 2000

Area di intervento	ID	INTERVENTO	
Tra-sporto Pubblico	TPL_01	Raddoppio ferroviario Giampilieri-Fiumefreddo	Azione già prevista in altri strumenti di pianificazione vigenti non oggetto della presente valutazione
	TPL_02	Nodo intermodale Sant'Agata di Militello	Azione già prevista in altri strumenti di pianificazione vigenti (PIIM) non oggetto della presente valutazione
	TPL_03	Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Palermo-Messina e Messina-Siracusa	Azione non localizzata che si attua su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possa determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000
	TPL_04	Raddoppio Palermo - Messina tratta Ogliastrillo - Castelbuono	Azione già prevista in altri strumenti di pianificazione vigenti non oggetto della presente valutazione
	TPL_05	Completamento rete alta velocità Palermo-Messina-Catania, realizzazione di tutte le tratte intermedie	Azione già prevista in altri strumenti di pianificazione vigenti non oggetto della presente valutazione
	TPL_06	Miglioramento delle stazioni ferroviarie, hub urbani e linee metropolitane per lo sviluppo della mobilità sostenibile e riqualificazione funzionale, miglioramento dell'accessibilità e intermodalità di stazioni di dimensioni medio-grandi e con alti volumi di traffico, quali: Messina Centrale, Messina Marittima, Milazzo)	Azione gestionale; si ritiene che non possa determinare alcun impatto negativo a carico dei Siti Natura 2000
Mobilità Ciclistica	CIC_11/12	Parti di percorso primario sul lato ionico, pianificate scala nazionale EV7 – con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Azione che si attua su infrastrutture esistenti da verificare in base alla localizzazione gli eventuali effetti sui siti Rete Natura 2000
	CIC_13	Percorso primario sul tracciato della ferrovia dismessa nella Galleria Spadalaro - GreenWay sulla sede ferroviaria dismessa	Azione che si attua su infrastrutture esistenti da verificare in base alla localizzazione gli eventuali effetti sui siti Rete Natura 2000
	CIC_13/14	Galleria Sant'Antonio con percorsi promiscui ciclo-pedonali - GreenWay sulla sede ferroviaria dismessa	Azione che si attua su infrastrutture esistenti da verificare in base alla localizzazione gli eventuali effetti sui siti Rete Natura 2000
	CIC_14	Percorso promiscuo ciclo-pedonale lato Tirreno presso Torre del Lauro – percorso secondario alternativo con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Azione che si attua su infrastrutture esistenti da verificare in base alla localizzazione gli eventuali effetti sui siti Rete Natura 2000
	CIC_14	Parti di percorsi secondari alternativi promiscui ciclo-pedonale sul lato tirrenico da Rodia a Spartà – con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Azione che si attua su infrastrutture esistenti da verificare in base alla localizzazione gli eventuali effetti sui siti Rete Natura 2000
	CIC_14	Percorso secondario su sede propria lungo via Sant'Antonio, Capo Milazzo - GreenWay sulla sede ferroviaria dismessa	Azione che si attua su infrastrutture esistenti da verificare in base alla localizzazione gli eventuali effetti sui siti Rete Natura 2000
	CIC_14	Percorso secondario promiscuo ciclo-pedonale, sul lato tirrenico da Acquarone alle Mortelle lungomare – con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Azione che si attua su infrastrutture esistenti da verificare in base alla localizzazione gli eventuali effetti sui siti Rete Natura 2000
	CIC_14	Indicazioni stradali da Messina a Palermo lungo la ciclovia tirrenica lungomare con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Azione che si attua su infrastrutture esistenti da verificare in base alla localizzazione gli eventuali effetti sui siti Rete Natura 2000
	CIC_14/15	Indicazioni stradali lungo il percorso verde da Corso Sicilia, Snc, 98051 Barcellona pozzo di Gotto, a Via Consolare Valeria, 363, 98030 Sant'Alessio Siculo - con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Azione che si attua su infrastrutture esistenti da verificare in base alla localizzazione gli eventuali effetti sui siti Rete Natura 2000

Le azioni del Piano per le quali non è stata riscontrata alcuna possibile interazione con i siti Natura 2000 (es: azioni gestionali e immateriali, o che si esplicano all'interno di sedimi infrastrutturali attuali) e quelle già valutate nei loro aspetti ambientali potranno essere escluse da ulteriori approfondimenti valutativi.

Come anticipato, le azioni **gestionali/immateriali**", di tipo regolamentare e sui servizi, non propongo modifiche significative all'assetto infrastrutturale della rete di trasporto, ma, al contrario, perseguono un uso più efficace ed efficiente della rete stradale esistente, intesa come sistema per i movimenti dei veicoli privati, pubblici e pedoni, e si ritiene di considerarne gli effetti non rilevanti per la componente. Come evidenziato in tabella, si tratta di azioni che riguardano i servizi urbani di TPL; Assetto servizi a chiamata; Assetto servizi di mobilità condivisa; Integrazione tariffaria (assetto tecnologico); rinnovo del parco (bus); acquisizione nuovi mezzi) e altre azioni "immateriali.

Le azioni del Piano di interesse per la presente analisi sono invece quelle che comportano il cambio di destinazione d'uso di una porzione di territorio (sedime infrastrutture), e possono generare frammentazione/discontinuità, sottrazione/eliminazione di habitat protetti o habitat di specie, interruzione delle connessioni tra habitat e rispetto al territorio circostante.

Anche rispetto a queste azioni, si è analizzata la possibile relazione con le aree tutelate, considerando il tipo di intervento (nuova infrastruttura o adeguamento/potenziamento di infrastruttura esistente) ed il contesto in cui si collocano (aree urbanizzate, sedimi infrastrutturali).

Si è proceduto quindi ad una analisi (compatibilmente con il presente livello di progettazione) di queste ultime, ed alla sovrapposizione con la localizzazione delle aree tutelate, al fine di evidenziare le possibili interazioni.

Laddove si è evidenziata una localizzazione interferente o di prossimità, si sono considerati in relazione alla tipologia di azione (adeguamento o nuova realizzazione) gli effetti prevedibili sugli habitat, sulla fauna e sulla flora e sono indicate eventuali misure finalizzate a eliminare o comunque minimizzare gli effetti a carico dei siti Natura 2000 e degli habitat e delle specie in essi presenti.

Tale analisi è stata svolta con un livello di approfondimento corrispondente al presente livello di pianificazione degli interventi; nei casi in cui il grado di definizione degli interventi non permette di escludere impatti potenziali, si è rinviato a valutazioni da effettuarsi in fase di progettazione degli interventi medesimi.

Va specificato infatti che obiettivo della presente fase valutativa è quello di descrivere le probabili interferenze degli interventi infrastrutturali proposti nello scenario di progetto e rimandare ove necessario alle successive fasi di attuazione dei progetti la valutazione di incidenza specifica, nel caso si rilevi una significativa possibile incidenza di quanto previsto dal piano.

Pertanto si è provveduto ad effettuare una prima valutazione basandosi sulla localizzazione degli interventi programmati nel Piano per lo “scenario PUMS”, rispetto alla posizione dei Siti della Rete Natura 2000.

5.1 Valutazione preliminare della possibile interazione con i siti in esame

Al fine di evidenziare l'eventuale sviluppo di incidenze negative del Piano, si riporta di seguito una sovrapposizione tra le azioni proposte dal PUMS e le aree tutelate presenti nel territorio.

Si ricorda che in base all'analisi fatta al paragrafo precedente, gli interventi di attuazione del Piano passibili di provocare effetti sui Siti Natura 2000 sono le seguenti:

MODALITA' TRA-SPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	TIPO INTERVENTO
Mobilità Ciclistica	CIC_11/12	Parti di percorso primario sul lato ionico, pianificate scala nazionale EV7 – con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione
	CIC_13	Percorso primario sul tracciato della ferrovia dismessa nella Galleria Spadalarà - GreenWay sulla sede ferroviaria dismessa	Adeguamento
	CIC_13/14	Galleria Sant'Antonio con percorsi promiscui ciclo-pedonali - GreenWay sulla sede ferroviaria dismessa	Adeguamento
	CIC_14	Percorso promiscuo ciclo-pedonale lato Tirreno presso Torre del Lauro – percorso secondario alternativo con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione
	CIC_14	Parti di percorsi secondari alternativi promiscui ciclo-pedonale sul lato tirrenico da Rodia a Spartà – con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione
	CIC_14	Percorso secondario su sede propria lungo via Sant'Antonio, Capo Milazzo - GreenWay sulla sede ferroviaria dismessa	Adeguamento
	CIC_14	Percorso secondario promiscuo ciclo-pedonale, sul lato tirrenico da Acquarone alle Mortelle lungomare – con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione
	CIC_14	Indicazioni stradali da Messina a Palermo lungo la ciclovía tirrenica lungomare con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione
	CIC_14/15	Indicazioni stradali lungo il percorso verde da Corso Sicilia, Snc, 98051 Barcellona pozzo di Gotto, a Via Consolare Valeria, 363, 98030 Sant'Alessio Siculo - con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione

Si evidenzia che le azioni del PUMS, essendo rivolte al comparto della mobilità, interessano principalmente le aree urbanizzate e insediate, o gli assi infrastrutturali esistenti di collegamento tra queste e il resto del territorio, o ambiti prossimi alle stazioni o nodi infrastrutturali di rilievo: per questo, tendono a coinvolgere aree già utilizzate da insediamenti ed infrastrutture.

Per quanto concerne gli interventi sul trasporto pubblico locale si tratta di azioni non localizzate che si attuano su infrastrutture esistenti, che si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000.

In riferimento alle azioni che si sviluppano esclusivamente nelle aree urbanizzate, a distanza dalle aree sensibili e tutelate, si ritiene di considerarne gli effetti non rilevanti per la componente.

Inoltre, le politiche/azioni che riguardano interventi di **adeguamento o riqualificazione di infrastrutture già esistenti** sono qui considerate poco significative, in quanto interessano ambiti già attraversati dalle infrastrutture: si tratta di azioni sulla viabilità.

In riferimento agli interventi che riguardano **la mobilità ciclabile**, descritti in tabella come “adeguamenti”, si evidenzia che il Piano prevede esclusivamente la messa a sistema di percorrenze che utilizzano tracciati esistenti, o di viabilità o sentieri. 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. Si tratta dunque di interventi privi di effetti rispetto alla rete Natura.

La sovrapposizione riportata nel seguito mostra alcune interferenze tra interventi e Siti, e dunque come non sia possibile escludere incidenze dirette sulle aree tutelate: nel seguito si riporta la disamina delle situazioni di interferenza al fine di esplicitare se siano possibili effetti negativi a carico dei Siti.

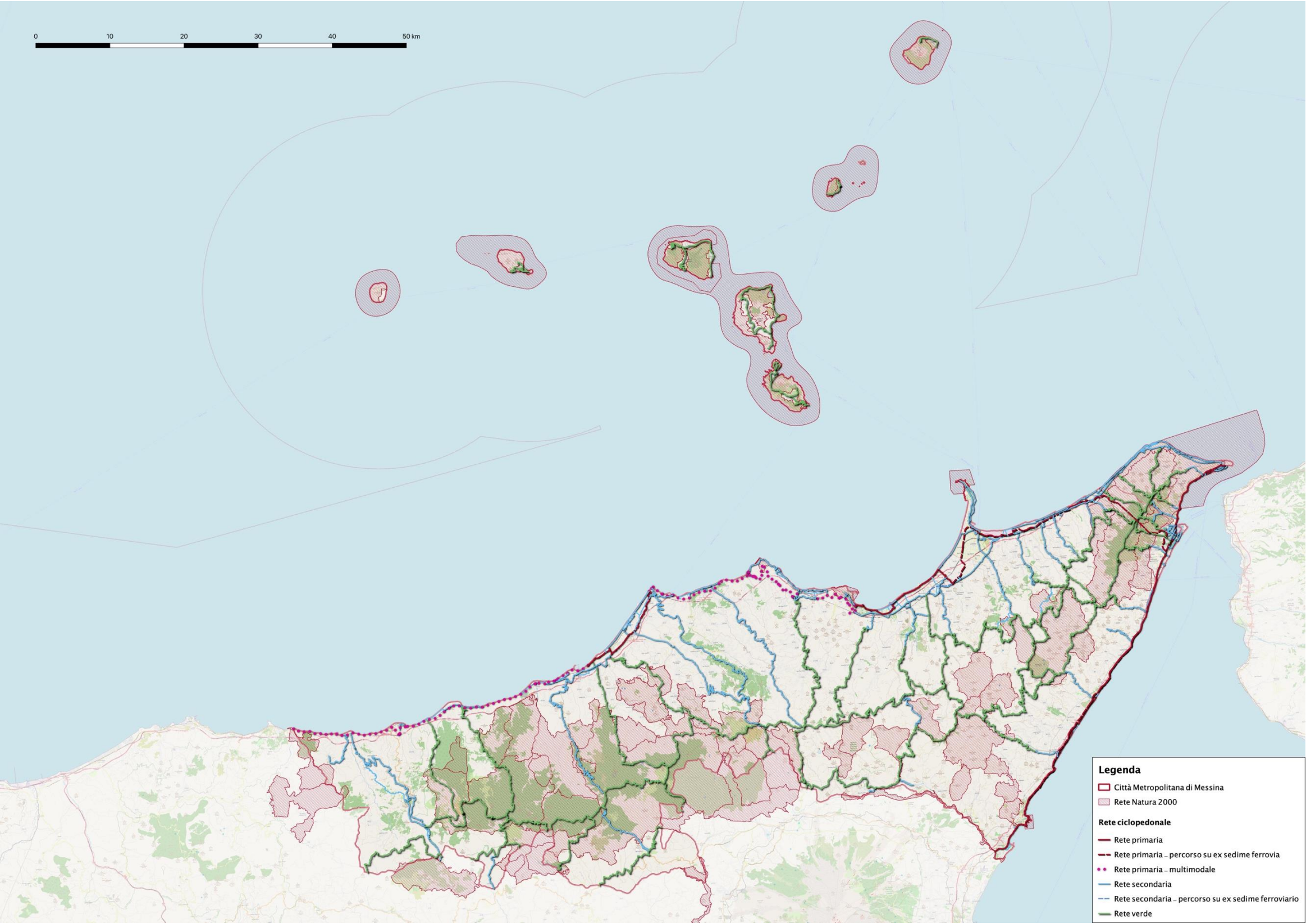


Figura 8 Relazione tra le azioni di piano selezionate e i Siti Natura 2000su mappa

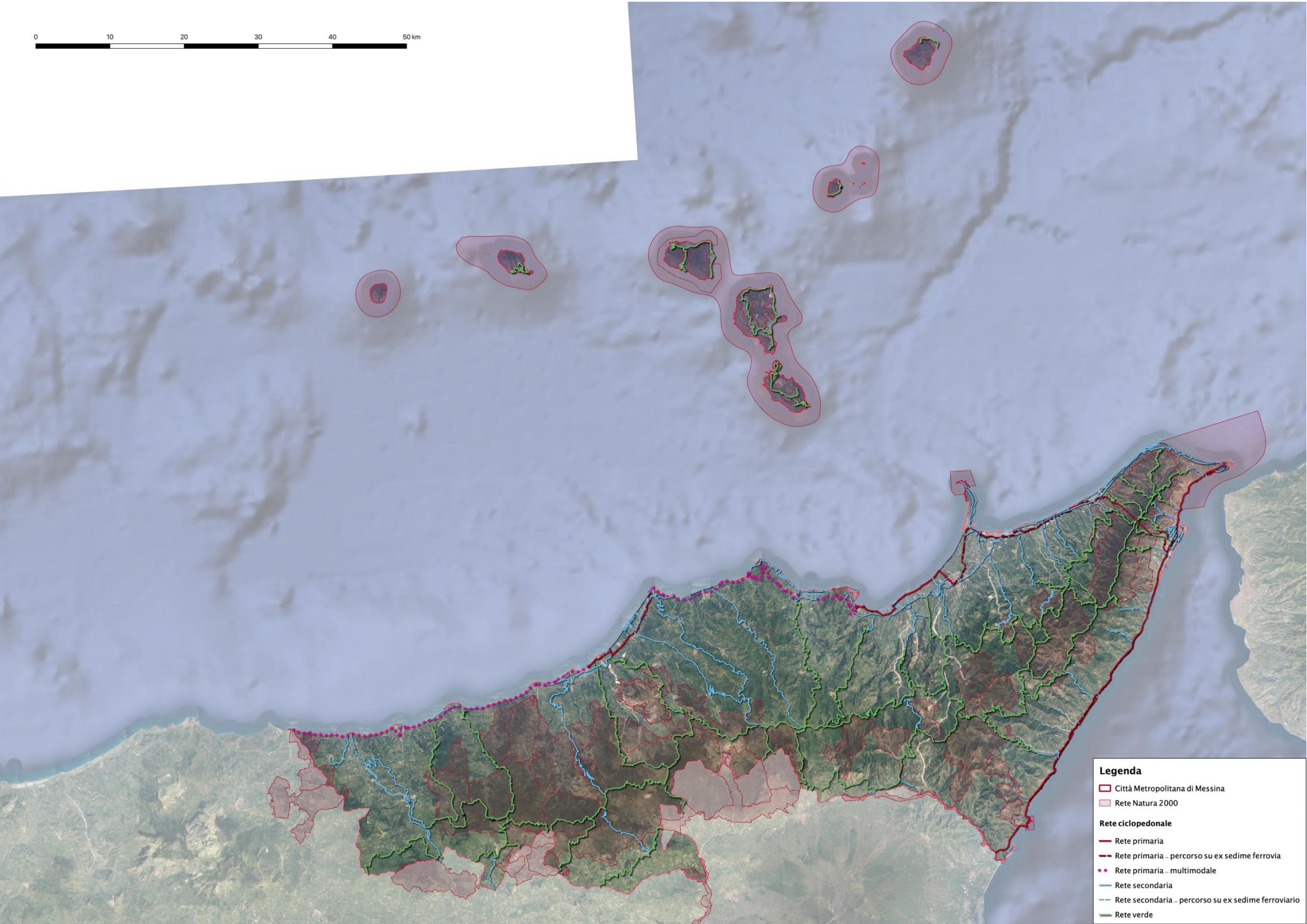


Figura 9 Relazione tra le azioni di piano selezionate e i Siti Natura 2000su ortofoto

Tabella 8 Interventi ed interferenze potenziali sui siti

MODALITA' TRSPORTO	CODICE INT.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	TIPO INTERVENTO	SITI NATURA 2000
				Interferenza Sito
Mobilità Ciclistica	CIC_11/12	Parti di percorso primario sul lato ionico, pianificate scala nazionale EV7 – con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione	ITA030042
	CIC_13	Percorso primario sul tracciato della ferrovia dismessa nella Galleria Spadalara - GreenWay sulla sede ferroviaria dismessa	Adeguamento	ITA030042, ITA030011
	CIC_13/14	Galleria Sant'Antonio con percorsi promiscui ciclo-pedonali - GreenWay sulla sede ferroviaria dismessa	Adeguamento	NO
	CIC_14	Percorso promiscuo ciclo-pedonale lato Tirreno presso Torre del Lauro – percorso secondario alternativo con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione	NO
	CIC_14	Parti di percorsi secondari alternativi promiscui ciclo-pedonale sul lato tirrenico da Rodia a Spartà – con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione	ITA030042
	CIC_14	Percorso secondario su sede propria lungo via Sant'Antonio, Capo Milazzo - GreenWay sulla sede ferroviaria dismessa	Adeguamento	ITA030032 (ADIACENTE)
	CIC_14	Percorso secondario promiscuo ciclo-pedonale, sul lato tirrenico da Acquarone alle Mortelle lungomare – con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione	ITA030042
	CIC_14	Indicazioni stradali da Messina a Palermo lungo la ciclovía tirrenica lungomare con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione	NO
	CIC_14/15	Indicazioni stradali lungo il percorso verde da Corso Sicilia, Snc, 98051 Barcellona pozzo di Gotto, a Via Consolare Valeria, 363, 98030 Sant'Alessio Siculo - con interventi di stabilizzazione del terreno senza impermeabilizzazione	Stabilizzazione terreno senza impermeabilizzazione	NO

Di seguito, si riportano le visualizzazioni delle situazioni di contiguità/interferenza tra interventi previsti e zone tutelate, al fine di evidenziare in quali condizioni esse si sviluppano e se è possibile prevedere impatti a carico di habitat e specie presenti nei siti, anche in relazione alla presenza di aree urbanizzate e infrastrutture.



Figura 10 Relazioni tra interventi di Piano e Siti Natura 2000

Interferenze:

- Ciclabile CIC_11/12 (Rete primaria): Siti ITA030042.

La ciclabile CIC_11/12 (Rete primaria) sul lato ionico è già oggetto di pianificazione a scala nazionale (EV7), ma risulta ulteriormente calata sul territorio alla scala del PUMS. Tuttavia si rimanda la valutazione alla fase realizzativa delle opere, che non prevedono ulteriore impermeabilizzazione del suolo.

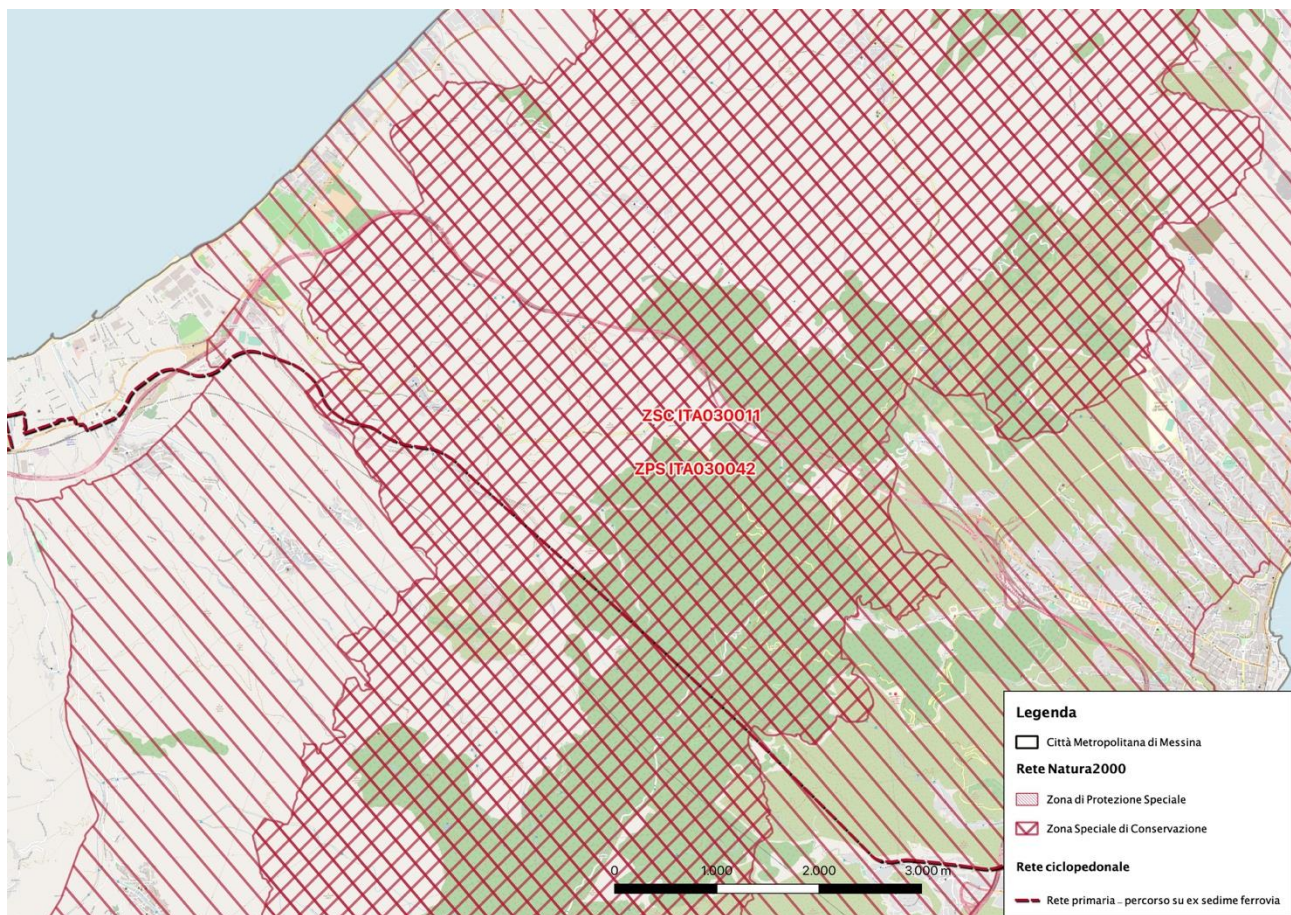


Figura 11 Relazioni tra interventi di Piano e Siti Natura 2000

Interferenze:

- Ciclabile CIC_13 Galleria Spadalara (Rete primaria su ferrovia dismessa): Siti ITA030042, ITA030011.

La ciclabile interessa un percorso già infrastrutturato in quanto prevede l'adeguamento dell'ex sedime ferroviario a pista ciclabile su sede propria, pertanto si rimanda la valutazione alla fase realizzativa.

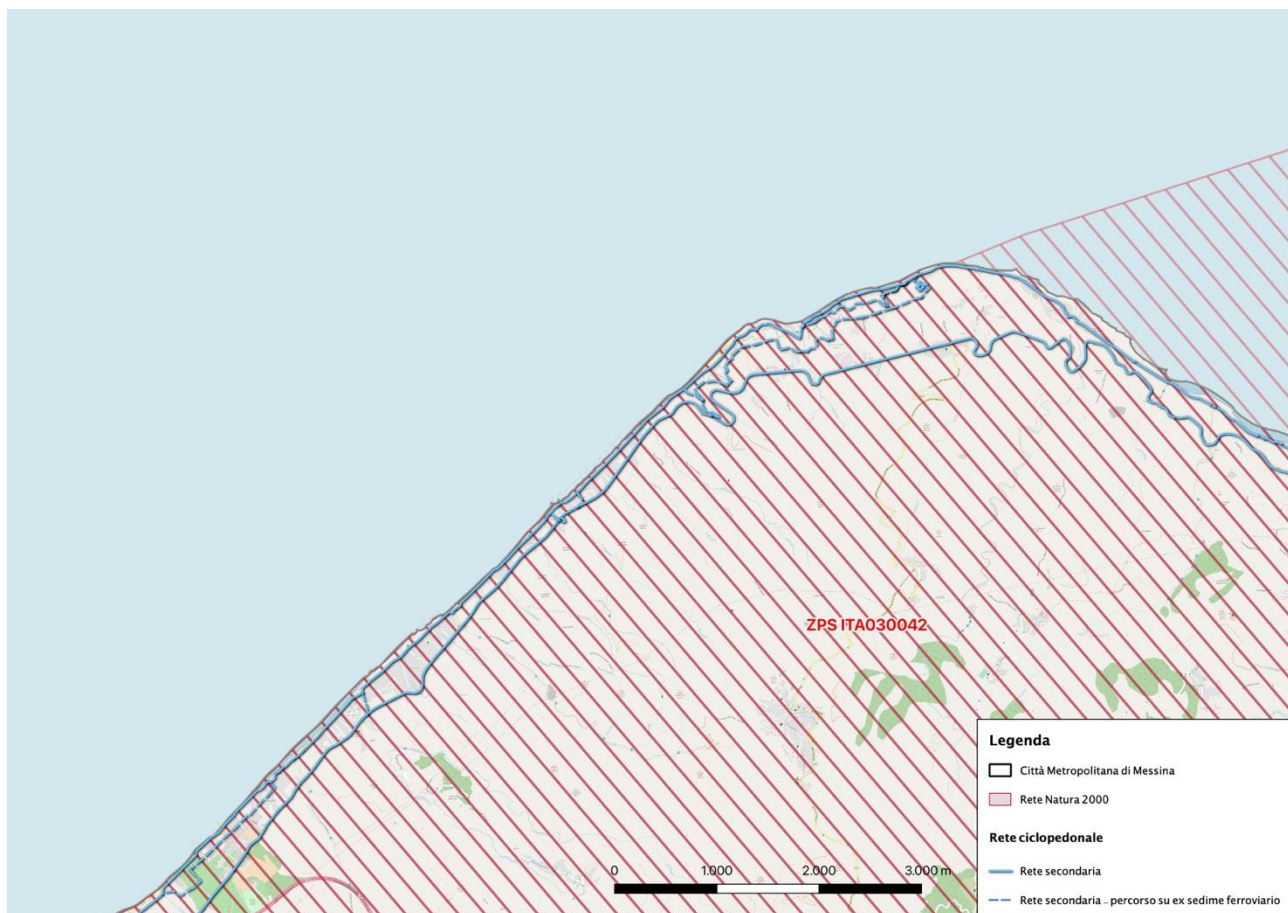


Figura 12 Relazioni tra interventi di Piano e Siti Natura 2000

Interferenze:

- Ciclabile CIC_14 (Rete Secondaria e secondaria alternativa): Siti ITA030042

In riferimento alla Ciclabile CIC_14 da Rodia a Spartà, si evidenzia che gli interventi di stabilizzazione del terreno verranno valutati in fase progettuale, ma non prevedono in ogni caso ulteriore impermeabilizzazione del suolo.

Si ritiene dunque di rinviare la valutazione alla fase realizzativa.

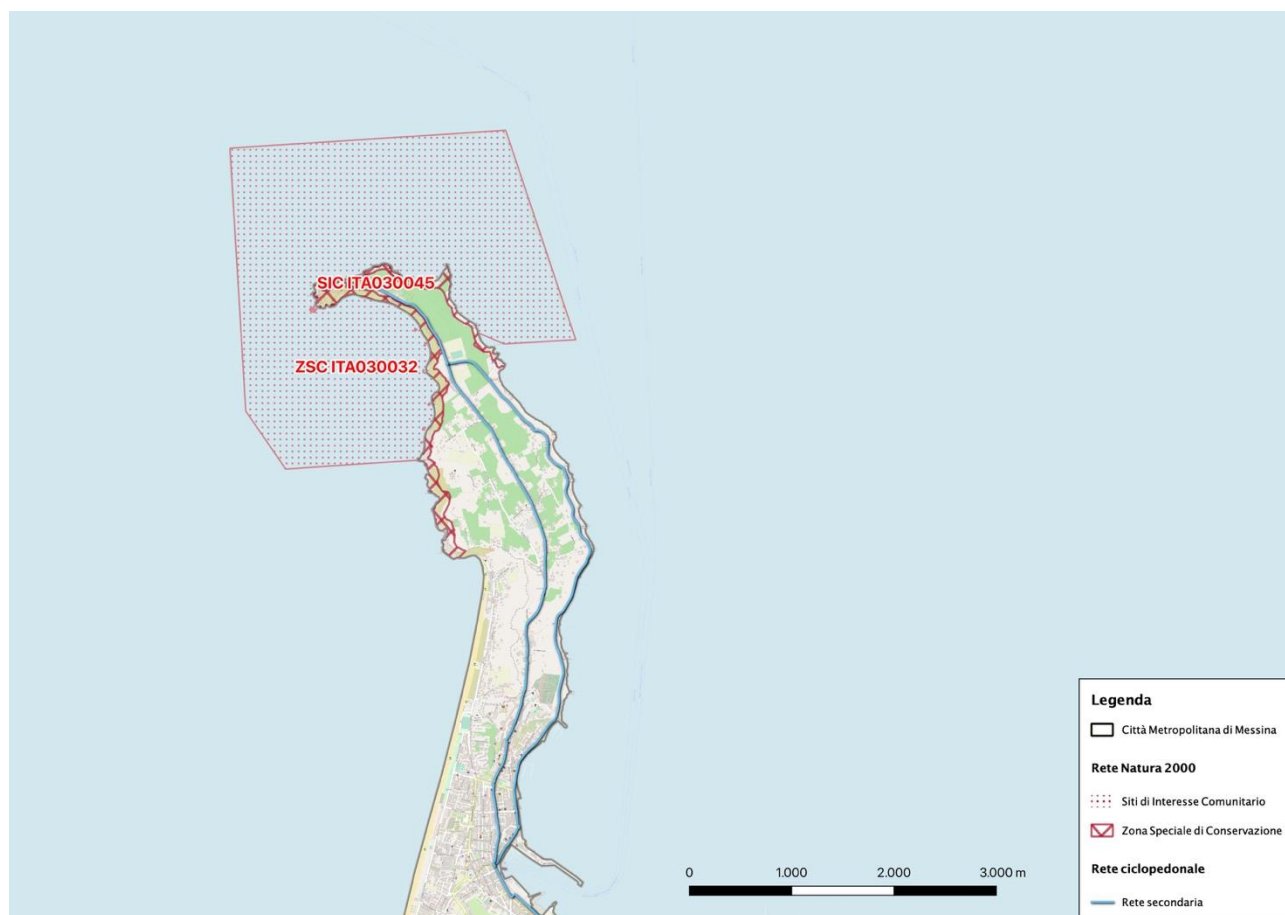


Figura 13 Relazioni tra interventi di Piano e Siti Natura 2000

Interferenze:

- Ciclabile CIC_14 Capo Milazzo (Rete secondaria): Sito Adiacente ITA030032

La ciclabile interessa un percorso già infrastrutturato in quanto prevede l'adeguamento dell'ex sedime ferroviario a pista ciclabile su sede propria, pertanto si rimanda la valutazione sui possibili impatti sull'adiacente Sito di Interesse Comunitario e sulla Zona Speciale di Conservazione alla fase realizzativa.

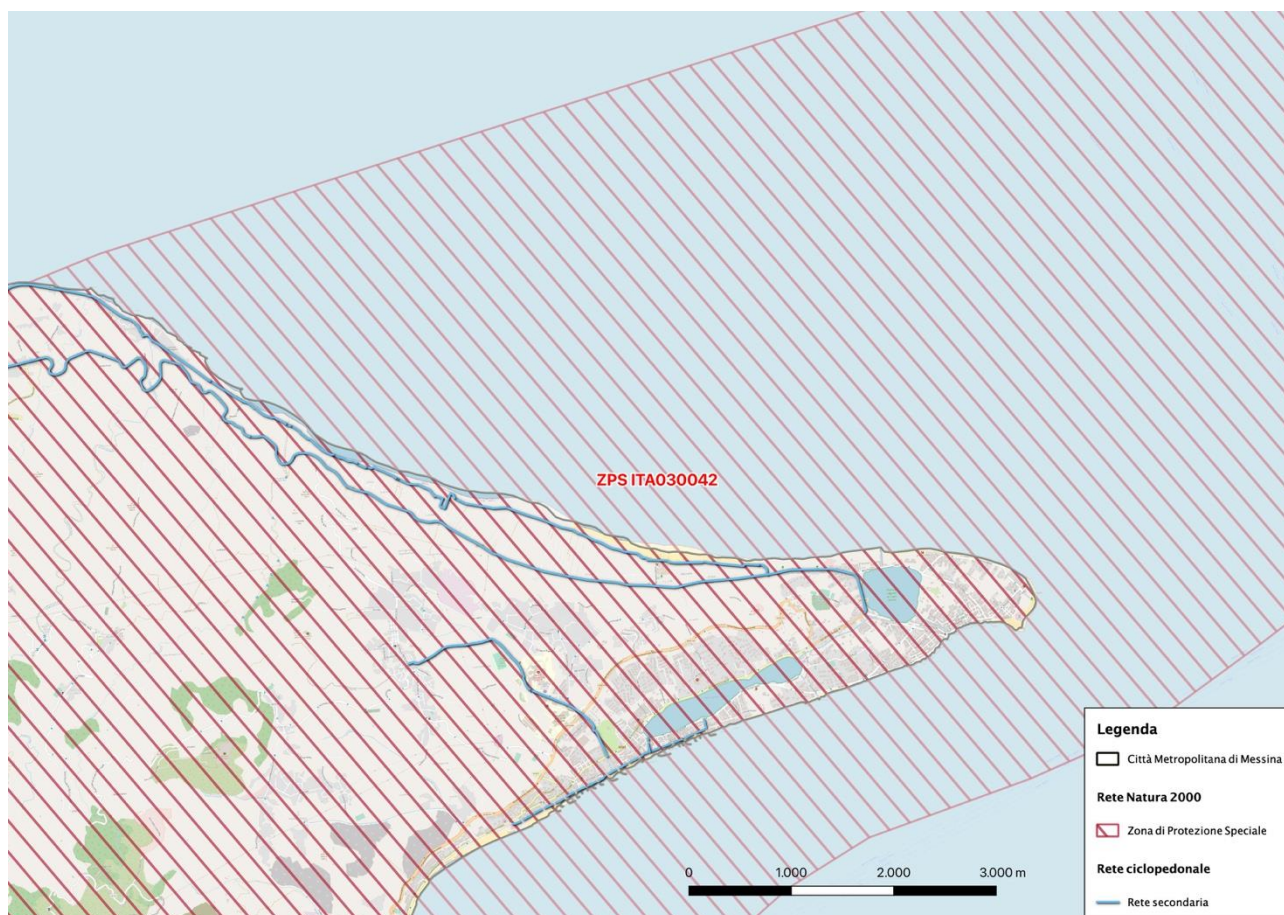


Figura 14 Relazioni tra interventi di Piano e Siti Natura 2000

Interferenze:

- Ciclabile CIC_14 Acuarone - Mortelle (Percorso secondario): ITA030042

In riferimento alla Ciclabile CIC_14 Acuarone - Mortello, si evidenzia che gli interventi di stabilizzazione del terreno verranno valutati in fase progettuale ma non prevedono in ogni caso ulteriore impermeabilizzazione del suolo.

Si ritiene dunque di rinviare la valutazione alla fase realizzativa.

Le immagini riportate evidenziano la collocazione delle varie opere previste per l'attuazione del Piano: come descritto, date le tipologie di interventi e la loro collocazione, non si prevedono trasformazioni significative nei Siti.

Per quanto riguarda i percorsi ciclabili, si è ritenuto di rinviare alla fase realizzativa la valutazione a patto che non si attuino opere che alterino la permeabilità e l'assetto morfologico del territorio.

Si ritiene dunque di potere considerare nulla l'incidenza del Piano rispetto ai Siti della Rete Natura 2000.

Interferenze sulle Componenti abiotiche:

Si ritiene di potere considerare nulle le interferenze del Piano sulle componenti abiotiche (atmosfera, ambiente idrico superficiale e sotterraneo, suolo e sottosuolo, rumore) dei Siti della Rete Natura 2000: non vi saranno effetti significativi sul consumo di suolo né sulla impermeabilizzazione di terreni permeabili, né impatti ambientali negativi sulla stabilità e sulla natura dei suoli, sull'eventuale presenza di corpi idrici o sul possibile inquinamento delle falde, all'interno di Siti tutelati.

Interferenze sulle componenti biotiche:

Si ritiene di potere considerare non significative le interferenze del Piano sulle componenti biotiche (sugli Habitat e sulle componenti floristiche e faunistiche) dei Siti della Rete Natura 2000: data la loro collocazione e la tipologia degli interventi previsti, già con il livello di dettaglio del Piano è possibile escludere effetti delle azioni previste dal piano sugli Habitat e le specie animali e vegetali presenti.

Connessioni Ecologiche:

Analogamente a quanto riportato, in base alla loro natura, si ritiene di poter considerare nulle le interferenze del Piano sulle reti ecologiche e le loro connessioni con i Siti Natura 2000.

6 Conclusioni: valutazione della significatività dell'incidenza ambientale del piano/progetto

In base a quanto fin qui descritto si può evidenziare, in merito alla significatività dell'incidenza ambientale del Piano:

- All'interno del territorio della Città Metropolitana di Messina sono presenti 52 Siti Natura 2000 di cui 48 Zone Speciali di Conservazione (ZSC) 3 Zone di Protezione Speciale (ZPS) e 1 Sito di Importanza Comunitaria. Complessivamente i siti Natura 2000 ricoprono 256.530 ha, (di cui 204.075 ha su terra ferma, circa il 62% del territorio della Città Metropolitana di Messina);
- il Piano comprende azioni “gestionali” (city Logistic comunali; Interventi gestionali ed organizzativi per il TPL; Interventi di equipment) e “infrastrutturali” (interventi sulla viabilità, interventi sulla mobilità ciclabile e pedonale; interventi per la Logistica delle merci e sul TPL): per le prime si è ritenuto che nello specifico non siano passibili di generare effetti sui siti Natura 2000 presenti nel territorio metropolitano;
- quanto alle azioni “infrastrutturali” del Piano:
 - parte di esse sono già previste in strumenti pianificatori vigenti o sono stati oggetto di un percorso di valutazione ambientale (VAS/VIA): tali interventi sono stati esclusi dalla presente valutazione;
 - per alcuni interventi (Miglioramento delle fermate di trasporto pubblico; Integrazione delle tipologie di trasporto), non localizzati dal Piano, e che si attuano su infrastrutture esistenti, entro aree urbanizzate (o marginali ad esse) a ridotta valenza naturalistica ed ecologica e prive di ambiti di interesse nella presente valutazione si ritiene che non possano determinare impatti negativi a carico dei Siti Natura 2000;
 - Quanto ai percorsi per la mobilità pedonale, trattandosi di interventi che potenziano o riqualificano percorrenze già consolidate, si ritiene che non si sviluppino incidenze sui Siti interessati in quanto si attuano in corrispondenza di viabilità esistente: come descritto, il Piano prevede esclusivamente la messa a sistema di percorrenze che utilizzano tracciati esistenti, o di viabilità o sentieri. 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. Si tratta dunque di interventi privi di effetti rispetto alla rete Natura.

- non si prevedono incidenze sulle componenti abiotiche, in quanto il Piano non prevede opere o interventi in aree Natura 2000 che possano comportare impatti ambientali negativi importanti sulla stabilità e sulla natura dei suoli, sull'eventuale presenza di corpi idrici o sul possibile inquinamento delle falde, rispetto al consumo di suolo e nuove impermeabilizzazioni;
- analogamente, non si prevedono incidenze sulle componenti biotiche, ovvero effetti sugli habitat e sulle componenti floristiche e faunistiche presenti nei Siti;
- infine, in base alla natura degli interventi, si ritiene di poter considerare nulle le interferenze delle azioni del Piano sulle reti ecologiche e le loro connessioni con i Siti Natura 2000 (non sono previste nuove infrastrutture né viarie né ferroviarie).

Si ritiene inoltre opportuno rilevare che tra gli obiettivi del Piano c'è l'aumento degli spostamenti in modalità "sostenibile" rispetto alla situazione attuale, con conseguenti benefici generalizzati sull'ambiente e di conseguenza sulle aree naturalistiche presenti.

Si può quindi valutare, tenuto conto della situazione descritta, che l'incidenza del Piano sia nulla, e che esso introduca effetti migliorativi.

6.1 Indicazione d'eventuali misure di mitigazione dell'incidenza delle opere/attività previste

Non essendosi evidenziate incidenze negative del Piano, non vengono individuate misure di mitigazione dell'incidenza delle azioni previste. Si rimarca che il Piano interiorizza anzi espliciti accorgimenti riguardo gli interventi (in particolare per la mobilità ciclabile e pedonale escursionistica) finalizzati a eliminare la possibilità di produrre effetti negativi sulla natura e gli ecosistemi all'interno delle aree tutelate e della Rete Natura 2000.