



Città Metropolitana  
di Messina

**MESSINA**  
**2030** PIANO URBANO  
DELLA MOBILITÀ  
SOSTENIBILE

# Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

## Dichiarazione di Sintesi

Febbraio 2024



## Indice

---

<b>1 Premessa</b>	<b>3</b>
<b>2 Consultazione preliminare VAS - scoping</b>	<b>8</b>
<b>3 Partecipazione</b>	<b>14</b>
<b>4 Motivazione dell'alternativa di Piano scelta</b>	<b>16</b>
<b>5 Consultazione VAS e il provvedimenti di Parere Motivato</b>	<b>20</b>
<b>6 Risultati della valutazione</b>	<b>26</b>
<b>7 Monitoraggio del Piano</b>	<b>32</b>

# 1 Premessa

Il presente documento rappresenta la Dichiarazione di sintesi finale prevista dall'art. 17, comma 1, lett b), D.Lgs. 152/2006, e contiene le informazioni sulle consultazioni condotte con il pubblico e le autorità ambientali interessate. La Dichiarazione di sintesi, quale atto conclusivo della fase di elaborazione e approvazione del Piano urbano della mobilità sostenibile della Città Metropolitana di Messina, ha lo scopo di descrivere in che modo le considerazioni di carattere ambientale sono state integrate nello stesso, come si è tenuto conto del Rapporto ambientale e delle risultanze delle consultazioni, nonché le ragioni che motivano le scelte di Piano effettuate.

Il Piano ha seguito l'iter procedurale dettato dall'art. 11, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il quale prevede le seguenti fasi:

- a) l'elaborazione del rapporto preliminare e del rapporto ambientale (art. 13);
- b) lo svolgimento di consultazioni (art. 14);
- c) la valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni (art. 15);
- d) la decisione (art. 16); l'informazione sulla decisione (art 17);
- e) il monitoraggio (art. 18).

La prima fase del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ha previsto la redazione del Rapporto Preliminare Ambientale come prescritto dall'art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., comprendente una descrizione del Piano e le informazioni utili ad una prima verifica dei potenziali impatti sull'ambiente dati dall'attuazione del Piano.

Nelle tabelle che seguono vengono elencati i "soggetti" interessati nella "procedura di VAS" e quelli competenti in Materia Ambientale.

**Tabella 1 – Soggetti interessati nella procedura VAS**

	Struttura competente
<b>Autorità Competente (AC)</b>	Assessorato del Territorio e dell'Ambiente Dipartimento dell'Ambiente - Servizio 1 "Autorizzazioni e Valutazioni ambientali"
<b>Autorità Procedente (AP)</b>	Città Metropolitana di Messina

I Soggetti competenti in Materia Ambientale sono le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del Piano.

**Tabella 2 – Soggetti competenti in Materia Ambientale (SCMA)**

<b>elenco soggetti competenti in materia ambientale (SCMA)</b>
Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia
Dipartimento Regionale dell'Urbanistica
Dipartimento Regionale della Protezione Civile
Autorità di Bacino del Distretto Idrografico della Sicilia
Dipartimento Regionale delle Attività Produttive
Dipartimento Regionale dei Beni Culturali e dell' I.S.
Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti
Dipartimento Regionale dell'Energia
Dipartimento Regionale delle Autonomie Locali
Dipartimento Regionale delle Infrastrutture, della mobilità e dei trasporti
Dipartimento Regionale dell'Agricoltura
Dipartimento Regionale della Pesca Mediterranea
Dipartimento Regionale dello Sviluppo Rurale e Territoriale
Dipartimento Regionale per le Attività Sanitarie e Osservatorio Epidemiologico
Comando del Corpo Forestale della Regione Siciliana
Dipartimento Regionale del Turismo dello Sport e dello Spettacolo
Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente
Dipartimento Regionale Tecnico
Dipartimento Regionale dell'Ambiente <ul style="list-style-type: none"> <li>- Area 2 Demanio Marittimo</li> <li>- Servizio 2 – Pianificazione Ambientale</li> <li>- Servizio 3 – Aree Naturali Protette</li> </ul>
Sindaco Metropolitano e Direttore Generale Città Metropolitana di Messina
Ente Parco dell'Alcantara
Ente parco dei Nebrodi
Consorzio di Bonifica di Messina
Servizio per il Territorio di Messina Dipartimento Sviluppo Rurale e Territoriale
Ripartizione Faunistico - Venatoria di Messina
Istituto Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive IRSAP

elenco soggetti competenti in materia ambientale (SCMA)
Comandante Capitaneria di Porto di Messina
Capitaneria di porto Guardia Costiera Milazzo
Capitaneria di porto Guardia Costiera Sant'Agata di Militello
Azienda Sanitaria Provinciale di Messina
Servizio Genio Civile di MESSINA
Soprintendenza di ME
Ispettorato Ripartimentale delle Foreste di Messina
Consorzio di Bonifica 11Messina
Tutti i Comuni dell'ATI Messina
Città Metropolitana di Catania
Libero Consorzio comunale di Enna
CUTGANA - Centro Universitario per la Tutela e la Gestione degli Ambienti Naturali e degli Agro-Sistemi
Consorzio di Gestione dell'Area Marina Protetta Capo Milazzo
AIAT (Associazione Ingegneri per l'Ambiente e il territorio)
ACLI (Associazioni Cristiane Lavoratori Italiani)
AGCI (Associazione Generale Cooperative Italiane)
CONFAPI Sicilia
CGIL
C.I.A. (Confederazione Italiana agricoltori)
CISAL
CISL
CIU (Confederazione Italiana di Unione delle Professioni intellettuali)
COMPAGNIA DELLE OPERE
COLDIRETTI
C.N.A.
CONFARTIGIANATO
CONFCOMMERCIO
CONFCOOPERATIVE
CONFESERCENTI
CONFINDUSTRIA
CONF.S.A.L.
FORUM TERZO SETTORE

elenco soggetti competenti in materia ambientale (SCMA)
LEGACOOOP
SADIRS
UIL
U.N.C.I. SICILIA
UN.I.COOP.
Greenpeace
Amici della Terra
FAI – Fondo per l’ambiente Italiano
Ambiente e Vita
Centro Turistico Studentesco e giovanile
EKOCLUB
E.N.D.A.S - Ente Nazionale Democratico di Azione Sociale
ENTE FAUNA SICILIANA
E.N.P.A. Ente Nazionale Protezione Animali
G.R.E. - Gruppi Ricerca Ecologica
Movimento Azzurro
Società Siciliana di Scienze Naturali
Verdi Ambiente e Società
A.N.T.A - Associazione Nazionale per la Tutela dell'Ambiente
ACLI Anni Verdi
CLUB AMATORI AVIFAUNA
Confindustria Sicilia
Consulta Regionale Ordini Ingegneri di Sicilia
Federazione Regionale Agricoltori della Sicilia
A.R.P.I.M. GEO
Federcaccia Sicilia
Confetra: Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica
Associazione dei Comuni Siciliani
Istituto di Geoscienze e georisorse (CNR)
SIGEA - Società Italiana di Geologia Ambientale
CONFAGRICOLTURA
UGL Cobas-Codir

elenco soggetti competenti in materia ambientale (SCMA)
A.S.C.E.B.E.M. (Associazione Siciliana dei Consorzi ed Enti di Bonifica e di miglioramento fondiario)
Confindustria Sicilia
Università degli Studi di Messina
Unione Regionale delle Camere di Commercio industria Artigianato Agricoltura della Sicilia
Consulta Regionale degli Ordini degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Sicilia
Ordine Regionale dei Geologi di Sicilia
Federazione Regionale degli Ordini dei Dottori Agronomi e Forestali della Sicilia
Amici della Terra ONLUS
Associazione Nazionale dei Rangers d'Italia
F.A.I. - Fondo per l'Ambiente Italiano
Gruppi Ricerca Ecologica
I.N.U. - Istituto Nazionale di Urbanistica
Italia Nostra ONLUS
Italia Nostra Onlus - Consiglio Regionale Siciliano
Legambiente Sicilia
Lipu Sicilia WWF Sicilia
Rangers d'Italia
Agenzia Nazionale per le Nuove Tecnologie, l'Energia e dello Sviluppo Economico Sostenibile (ENEA)

## 2 Consultazione preliminare VAS - scoping

La Città metropolitana di Messina, con nota assunta al prot. ARTA n. 30853 del 14/05/2021, ha avviato le consultazioni invitando i Soggetti Competenti in Materia ambientale sopra elencati. La fase si è conclusa con il parere della commissione T.S. n. 27-2022-S3.

Di seguito si riporta sintesi del parere e modalità di recepimento.

**Tabella 3 – Elenco dei pareri contributi pervenuti in fase di scoping dai SCMA**

Contributo	Recepimento
1- “Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi”:	
<p>Si ritiene necessaria una più puntuale definizione delle azioni e degli interventi immateriali e infrastrutturali ricompresi nella strategia e nello scenario selezionato - Scenario di Piano (SP) e confrontate con lo Scenario di Riferimento (SR) e gli scenari analizzati, degli obiettivi di sostenibilità del PUMS e dei piani correlati facendo riferimento, oltre ai documenti elencati nel RPA, anche ai documenti che, a titolo non esaustivo, si elencano di seguito:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Carta di Bologna 2017</li> <li>o Urban Agenda for the Eu (Pact of Amsterdam), 2016</li> <li>o DIRETTIVA 2002/49/CE (rumore)</li> </ul>	<p>Nel PUMS è inserita una individuazione puntuale dello scenario di riferimento e di piano, quest’ultima ripresa nel Rapporto ambientale nel capitolo 5 del PUMS</p>
<p>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</p>	<p>Il coinvolgimento è avvenuto anche la fase di partecipazione. Vedasi report di partecipazione</p>
<p>Nel RA bisognerà effettuare la verifica di coerenza programmatica del PUMS con tutti gli strumenti di pianificazione ritenuti pertinenti sia per quelli di livello comunale, che nel RPA non vengono presi in considerazione, (coerenza orizzontale), sia con i piani/programmi di livello superiore (coerenza verticale).</p>	<p>Sono stati considerati per la coerenza orizzontale tutti i piani pertinenti a livello metropolitano e per la coerenza verticale, quelli regionali. Si evidenzia che il PUMS metropolitano detta indirizzi alla pianificazione comunale di settore.</p>



Contributo	Recepimento
<b>2- “Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma”:</b>	
Nel Rapporto Ambientale bisogna analizzare il cosiddetto scenario “0” corrispondente all’evoluzione dello stato ambientale del territorio comunale di Città metropolitana di Messina nell’ipotesi di non attuazione della proposta di piano in oggetto. Nella definizione dello scenario “0” si ritiene necessario che siano esattamente caratterizzati e descritti il clima acustico e i livelli di inquinamento atmosferico presenti lungo i tratti della rete viaria urbana interessata dai maggiori carichi veicolari.	Sono state effettuate simulazioni nei tre scenari attuale, 0 (o riferimento) e di piano considerando le emissioni per arco della rete del modello di simulazione del traffico
Nella caratterizzazione della qualità dell'aria nel RA è necessario che sia inserito un riscontro della tempistica riguardo alla mobilità elettrica.	Recepito nel PUMS e nel paragrafo degli effetti sulla qualità dell’aria
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.	È stata valutata tramite modello di simulazione l’incidenza del traffico sulla città
I livelli di servizio e i carichi veicolari presenti nella rete stradale urbana devono essere descritti in dettaglio distinguendo i flussi per il TPL.	È stato valutato tramite modello di traffico
Riguardo le aree di sosta esistenti, è necessario indicare l’indice di utilizzo della sosta ed i livelli di saturazione.	Valutato sul comune di Messina
<b>3) “Caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate”;</b>	
È necessario esplicitare con puntuale dettaglio le caratteristiche delle aree maggiormente interessate dalle azioni del PUMS per enucleare le relazioni tra le azioni strategiche della proposta di piano e le caratteristiche delle aree più sensibili e vulnerabili, soprattutto in riferimento alle interferenze con il sistema idrico superficiale e sotterraneo, con i Siti Natura 2000 e con le emergenze architettoniche e paesaggistiche presenti nel contesto urbano e territoriale.	Il piano prevede come nuovi interventi nel territorio extraurbano utilizzano percorsi già esistenti o ferrovie dismesse. Sono comunque stati verificati nella VINCA
A tal fine si auspica che, durante la successiva fase di consultazione pubblica, ci sia un diretto coinvolgimento delle Soprintendenze competenti al fine di individuare e condividere la scelta di soluzioni maggiormente compatibili con la tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico.	È stato svolto un incontro con la Soprintendenza

Contributo	Recepimento
<p><b>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, di cui all”.</b></p>	
<p>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 della Città metropolitana 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;</p>	<p>Il piano prevede come nuovi interventi nel territorio extraurbano utilizzano percorsi già esistenti o ferrovie dismesse. Sono comunque stati verificati nella VINCA</p>
<p><b>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”.</b></p>	
<p>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.</p>	<p>Recepito nel paragrafo della coerenza e della valutazione degli effetti</p>
<p><b>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”;</b></p>	
<p>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.</p> <p>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”.</p>	<p>Recepito nel capitolo 7 valutazione degli effetti</p>

Contributo	Recepimento
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.	-recepito nel capitolo 3 analisi del contesto e nel capitolo 5 PUMS e nel capitolo 6 dell'analisi di coerenza
<b>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":</b>	
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.	Come desumibile dalla valutazione degli effetti il piano non ha effetti negativi significativi. Alcune misure sono individuate nella VINCA
<b>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":</b>	
È necessario individuare e caratterizzare le alternative di piano al fine di meglio giustificare 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.	Lo scenario di piano è stato costruito attraverso i tavoli partecipati. 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
È necessario, inoltre, che nel RA siano specificate le difficoltà incontrate nella raccolta dei dati e delle informazioni necessari alla definizione del rapporto ambientale ed in particolare alla definizione e valutazione del perseguimento degli obiettivi di sostenibilità proposti per il PUMS.	Non sono state riscontrate difficoltà da segnalare
<b>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".</b>	
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	Recepito nel piano di monitoraggio

Contributo	Recepimento
di efficacia che misurano il contributo delle azioni del piano alle variazioni del contesto;	
Per ciascun obiettivo del piano è necessario definire i target di riferimento a breve, medio e lungo periodo.	Recepito nella relazione del PUMS
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".	Recepito nel paragrafo valutazione degli effetti
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 - <i>aggiornamento e l'ampliamento delle disaggregazioni degli indicatori utili alla misurazione dello sviluppo sostenibile e al monitoraggio dei suoi obiettivi del 2019</i> - (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.	Considerando che il Ministero ha tramite decreto definito gli indicatori obbligatori di monitoraggio, per il monitoraggio VAS si è partiti dagli indicatori ministeriali
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...	Le tempistiche del monitoraggio dei PUMS sono definite dalle linee guida PUMS
<b>10) "Sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti".</b>	
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 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali.	E' stata redatta la Sintesi non Tecnica

Contributo	Recepimento
<b>11) Valutazione di Incidenza Ambientale</b>	
<p>Nel RPA viene evidenziato che sono presenti all'interno del territorio della Città metropolitana 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.</p>	<p>Recepito nella VINCA</p>
<p>Nella valutazione di incidenza occorre tener conto dello <i>"Studio ambientale per l'analisi e la risoluzione delle problematiche inerenti la non conformità 'EU PILOT 6730/2014/ENVI' per la Città di Messina"</i> (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'<i>"Allegato 2.1 - Allegato 1 Misure di Mitigazione Ambientale"</i>, 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.</p>	<p>Come evidente dalla VINCA gli interventi previsti non hanno effetti sugli habitat.</p>

### 3 Partecipazione

Per la costruzione dello scenario di Piano, la valutazione delle alternative, la validazione delle strategie e delle azioni è stato fondamentale, dopo una prima proposta tecnica, procedere con una consultazione tematica degli stakeholders.

Partendo dagli obiettivi si sono ipotizzati dei pacchetti di azioni strategiche i cui elementi costitutivi sono le azioni di Piano, mentre l'output è lo scenario di piano.

I tavoli si sono svolti dal settembre al dicembre del 2021 con l'obiettivo di verificare e implementare le azioni e le politiche proposte verso uno scenario di piano condiviso.

Nel dettaglio 5 sono stati i tavoli:

- Continuità territoriale dello stretto
- Integrazione TPL terra/mare
- Aree interne, Viabilità e TPL
- Cicloturismo e sentieristica
- Accoglienza e diportismo

Da ogni tavolo sono emerse tematiche specifiche che hanno consentito di strutturare la filiera logica e deduttiva del Piano, divisa in quattro fasi:

- Criticità
- Obiettivi
- Strategie
- Azioni

Il quadro conoscitivo, attraverso le indagini tecniche e sociali svolte, hanno contribuito a individuare, tra le altre cose, le criticità reali, derivate cioè da analisi tecnico ingegneristiche e all'interno di tavoli tecnici, e di percezione da parte della comunità, rilevate attraverso i forum, i questionari o la raccolta di contributi.

Il secondo passaggio è la definizione degli obiettivi specifici del piano fatta attraverso una sintesi interpolata di:

- la valutazione delle criticità e dei bisogni (SWOT),
- la selezione condivisa degli obiettivi ministeriali (sia generali che specifici),
- la disamina degli obiettivi dei piani sussidiari e sovra-ordinati.

In particolare, si ritiene utile ricordare che durante il 1° Forum di partecipazione gli obiettivi ministeriali sono stati valutati dagli Stakeholders per fornire una classifica di priorità

e importanza relativamente alla città metropolitana di Messina. Alcune delle strategie proposte dalle Linee Guida Ministeriali sono state tenute come punto di riferimento e talvolta integrate direttamente in quelle individuate per la realtà messinese.

Le strategie emerse sono riportate nella tabella seguente assieme al codice dell'obiettivo specifico o degli obiettivi specifici che concorrono a soddisfare.

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



## 4 Motivazione dell'alternativa di Piano scelta

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 le dettagliano sono state discusse e concordate con gli uffici dell'Ente Metropolitano, sono state elaborate in assoluta coerenza con la filiera sopracitata e sono state consolidate dagli incontri di co-progettazione.

Le varie strategie sono ordinate e raggruppate, secondo una logica di filiera, in tre macroaree:

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

Si riporta in seguito una tabella di sintesi della corrispondenza delle strategie e delle relative azioni distinte per Macro-Aree.

RICUCITURA E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	
<b>1 Potenziare la continuità territoriale fra i due lati dello Stretto di Messina</b>	
1.1 Promuovere il rinnovo della flotta operante tra i due lati dello Stretto	
1.2 Promuovere presso il Ministero la creazione di un'Autorità di Bacino	
<b>2 Potenziare e razionalizzare la continuità territoriale con le isole minori (Eolie)</b>	
2.1 Promuovere il rinnovo della flotta per la continuità territoriale	
2.2 Promuovere presso il Ministero la creazione di un'Autorità di Bacino	
2.3 Promuovere presso la Regione Siciliana l'adozione di strumenti di pianificazione per i porti delle Isole Eolie	
<b>3 Potenziare la rete stradale per raggiungere i borghi collinari e montani sia per turismo che per spostamenti con la costa</b>	
3.1 Manutenzione della rete stradale	
3.2 Studio di modifiche del tracciato laddove possibile per mettere in sicurezza la rete	
<b>4 Favorire la resilienza della rete</b>	
4.1 Valutare la possibilità di inserire strade alternative di collegamento ai borghi più isolati	
<b>5 Potenziare la rete di trasporto pubblico sia a livello di servizi che di infrastrutture</b>	
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 colleghino 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	



## RICUCITURA E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

- 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 SOSTENIBILITÀ 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 Riqualificazione 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 Realizzazione di soluzioni di scambio fra i piccoli porti e bikesharing o noleggio biciclette
- 9.2 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 Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo-bike

### **11 Potenziamento dei collegamenti aerei e viari con le Città Metropolitane limitrofe e la terraferma**

- 11.1 Manutenzione e messa in sicurezza dell'Autostrada Messina-Catania

## RICUCITURA E SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

11.2 Valutazione del possibile inserimento di uno scalo nella Piana del Mela

## RICUCITURA E SOSTENIBILITÀ SOCIALE

### 12Aumento dell'accessibilità per i diversamente abili

12.1 Invito ai comuni di dotarsi di un Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)

### 13Biglietti 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

### 14Ripensare 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

### 15Interventi 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)

### 16Coordinare e monitorare il Piano in maniera centralizzata

16.1 Istituire un Osservatorio per la Mobilità sostenibile e la qualità dell'abitare

16.2 Potenziare il Mobility Management

La definizione delle azioni e dell'assetto del sistema dei trasporti metropolitano del PUMS prende le mosse dalla presa d'atto della pianificazione e programmazione sia sovraordinata che in capo alla Città metropolitana e ai suoi comuni prevedano in termini di interventi diretti e indiretti e di investimenti sul territorio metropolitano. A tale scopo si è ricostruito un Quadro Programmatico di Riferimento mettendo a sistema la grande mole di interventi, programmi e piani presenti sul territorio e riordinare tale mole composta da un gran numero di interventi e programmi che nel corso degli anni non hanno sempre trovato le coperture finanziarie necessarie alla loro implementazione. Nella fase di riordino di tali interventi il PUMS ha individuato gli interventi più importanti e li ha organizzati secondo una sequenza di Scenari così composta:

- **Scenario di Riferimento (SR):** Interventi pianificati/programmati e finanziati che hanno scontato la VAS
- **Scenario di Progetto Preventivato (SPP):** Interventi pianificati/programmati non completamente finanziati e che non hanno scontato la VAS
- **Scenario di Piano (SP):** A questo scenario appartengono le azioni previste dal PUMS metropolitano riportate nei capitoli precedenti
- **Scenario Evolutivo (SEV):** A questo scenario appartengono interventi che, per complessità, grado di maturità tecnica e iter attuativo, Vedrebbero la loro maturità

progettuale oltre l'orizzonte temporale del PUMS, ma che il Progetto PUMS desidera comunque considerare e contemperare in un'ottica "preparatoria"; ciò in virtù della loro importanza e impatto potenziale. Si ritiene comunque importante che tali interventi debbano essere rivalutati all'interno del Progetto PUMS in occasione dell'aggiornamento quinquennale (Capitolo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**)

L'articolazione degli interventi in questi scenari serve a costruire una base di confronto fra i vari scenari e lo **Stato Attuale (SA)** per ricavare gli indicatori e le stime necessarie alla valutazione dello Scenario di Piano (SP).

Lo **Scenario di Piano** è da intendersi come messa a sistema e visione d'insieme delle Azioni sviluppate in precedenza e che si posiziona a valle degli scenari di Riferimento (SR) e di Progetto Preventivato (SPP).

Si conferma come lo Scenario di Piano sia potenzialmente in grado di ridurre le percorrenze sia in termini di tempo speso che di chilometri percorsi.

L'analisi viene proposta sia per la totalità degli spostamenti e sia per i soli spostamenti intercomunali che sono quelli su cui il Piano metropolitano si concentra maggiormente.

Analizzando il numero totale degli spostamenti si osserva come la riduzione di spostamenti effettuati in automobile privata sia compensata da un incremento di trasporto pubblico e di utilizzo della bicicletta e della mobilità attiva in generale.

Per la scelta dell'alternativa di piano, oltre alla valutazione progettuale tecnica ripresa anche nella procedura VAS, sono state considerate le priorità date alle diverse singole alternative progettuali raccolte sia nei primi due forum che attraverso il questionario.

## 5 Consultazione VAS e il provvedimento di Parere Motivato

In fase di Consultazione ex art. 14 del D. Lgs.152/2006 sono pervenuti unicamente i pareri elencati al punto 1 del Parere Motivato di seguito riportato. La tabella con il recepimento dei pareri pervenuti è già stata condivisa con l'Assessorato Territorio e Ambiente con nota prot. n. 34951 del 16/05/2023.

A conclusione del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) – art. 15 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., ritenuto che complessivamente il “Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Messina” sia impostato ai sensi dell’Allegato 1 della Direttiva 2001/42/CE:

Con **decreto n. 59 del 01/02/2024 dell’Assessore Regionale del Territorio e dell’Ambiente è stato disposto parere motivato favorevole**, sul procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del “PUMS del territorio metropolitano di Messina, comprensivo dei piani di settore ad esso formalmente e funzionalmente connessi” della Città Metropolitana 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:

1. Vengano rispettate le indicazioni dei S.C.M.A. che questa C.T.S. condivide;

### **Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali prot. CM n. 0010472 del 27.03.2023**

- Non vengono riportate specifiche osservazioni, tuttavia si fa riferimento al progetto di fattibilità tecnica economica della ciclovia della “Magna Grecia”, percorso Metaponto (MT) – Pozzallo (RG), il cui tracciato andrebbe anche a interessare la costa ionica messinese

#### Riscontro nella documentazione di piano:

Non sono state effettuate modifiche/integrazioni ai documenti di Piano, ma viene preso atto delle informazioni fornite.

**Università degli Studi di Catania prot. CM n. 0012960 del 14.04.2023**

- In merito agli interventi previsti dal PUMS all'interno delle aree dei Siti Natura 2000, esprime parere favorevole in quanto, per dimensioni e caratteristiche, non produce effetti significativi sui siti. Si raccomanda che in fase di attuazione del Piano, qualsiasi progetto scaturente che possa interessare un Sito Natura 2000 venga assoggettato a Procedura di incidenza Ambientale.

Riscontro nella documentazione di piano:

Non sono state effettuate modifiche/integrazioni ai documenti di Piano, ma viene preso atto delle informazioni fornite.

**Capitaneria di Porto di Messina Autorità Marittima dello Stretto prot. DTA n. 21889 del 29.03.2023**

- L'Ente non ha competenza in merito ai procedimenti amministrativi in materia di valutazione ambientale strategica (VAS) e valutazione di incidenza ambientale (VINCA), che non hanno riflessi diretti con aspetti legati alla sicurezza della navigazione e di polizia marittima in genere.

Riscontro nella documentazione di piano:

Non sono state effettuate modifiche/integrazioni ai documenti di Piano, ma viene preso atto delle informazioni fornite.

**Assessorato regionale dell'agricoltura, dello sviluppo rurale e della pesca mediterranea prot. DTA n. 14627 del 03.03.2023**

- Comunica di non ravvisare profili di competenza relativamente agli interventi previsti dal PUMS, non ricadendo all'interno di alcuna Riserva Naturale o relativo Sito Rete Natura 2000 in gestione a questo Dipartimento Regionale.

Riscontro nella documentazione di piano:

Non sono state effettuate modifiche/integrazioni ai documenti di Piano, ma viene preso atto delle informazioni fornite.

**Assessorato della Salute, Dipartimento Regionale per le Attività Sanitarie e Osservatorio Epidemiologico prot. DTA n. 15025 del 06.03.2023**

- richiede di relazionare sull'esito delle valutazioni effettuate anche il Dipartimento dell'Ambiente.

Riscontro nella documentazione di piano:

Non sono state effettuate modifiche/integrazioni ai documenti di Piano, ma viene preso atto delle informazioni fornite.

**Assessorato del Territorio e dell'Ambiente, Dipartimento dell'Urbanistica prot. DTA n. 21182 del 28.03.2023**

- L'Ente non esprime parere poiché, dall'esame del Rapporto Preliminare e della documentazione allegata, ha rilevato che la proposta del PUMS in questa fase non interessa alcuno dei settori di competenza di questo Servizio. Se i singoli interventi previsti dal Piano dovessero comportare variante agli strumenti urbanistici generali vigenti nei comuni coinvolti, in fase di approvazione saranno attivate le relative procedure di legge.

Riscontro nella documentazione di piano:

Non sono state effettuate modifiche/integrazioni ai documenti di Piano, ma viene preso atto delle informazioni fornite.

**ARPA Sicilia prot. CM n. 0012519 del 12.04.2023**

- Gli impatti significativi che saranno considerati dovranno comprendere quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi (come previsto nell'Allegato VI al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., lettera f). Dovranno, inoltre, essere descritte le singole misure previste (o la sinergia fra esse) finalizzate ad impedire, ridurre e compensare gli eventuali impatti negativi significativi derivanti dall'attuazione del Piano (lettera g) dell'Allegato VI al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.).

Riscontro nella documentazione di piano:

La valutazione degli impatti significativi derivanti dall'attuazione delle azioni previste dal Piano viene dettagliato all'interno del capitolo 7, "valutazione degli effetti ambientali del Piano" del Rapporto Ambientale.

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

- Dovrà essere redatto un apposito Piano di Monitoraggio in cui dovranno essere indicati:
  - 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.

Riscontro nella documentazione di piano:

Recepito all'interno del capitolo 9 della relazione del PUMS monitoraggio del Piano.

- Gli indicatori per il monitoraggio del Piano dovranno essere scelti in base alla loro:
  - Rilevanza e utilità;
  - Consistenza analitica;
  - Misurabilità;
  - Comunicabilità.

Riscontro nella documentazione di piano:

Il set di indicatori utilizzati per il sistema di monitoraggio è strutturato in due macro ambiti: di contesto e di processo.

Per il piano di monitoraggio congiunto VAS e PUMS si rimanda al capitolo 9 della relazione di Piano.

Si specifica che la normativa sui PUMS individua gli indicatori di monitoraggio.

2. Per la eventuale realizzazione di nuove aree da destinare a parcheggio e di percorsi ciclabili vengano utilizzati materiali drenanti e piantumate alberature di specie autoc-

tone. In particolare, prevedere che i percorsi ciclabili, ove possibile, siano fiancheggiati da alberature appropriate con apparati radicali non invasivi con l'obiettivo di garantire l'ombreggiatura lungo il tracciato dei percorsi medesimi senza alterare lo stato delle pavimentazioni degli stessi;

Riscontro nella documentazione di piano:

Non sono state effettuate modifiche/integrazioni ai documenti di Piano, ma viene preso atto delle informazioni fornite rimandando alla fase di progettazione attuativa degli interventi.

3. 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) considerare in maniera esaustiva 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.

Riscontro nella documentazione di piano:

Nel presente documento è stato riportato quanto richiesto

## 6 Risultati della valutazione

Come già evidenziato la finalità della VAS è da un lato la verifica della compatibilità delle singole scelte (azioni di piano), dall'altro quella di valutare gli effetti complessivi del piano costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro di Riferimento (scenario 0) e gli scenari futuri alternativi di piano. L'analisi del contesto ambientale, necessaria al fine di conoscere lo stato dell'ambiente nell'area di pertinenza del Piano, rispetto allo scenario attuale, di piano e di Riferimento, deve essere condotta attraverso un set di indicatori di verifica, pertinenti agli obiettivi e che siano riassumibili in un ulteriore set di indicatori di monitoraggio aggiornabili in modo da poter essere impiegati come strumenti per il controllo successivo degli effetti del piano.

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.

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'implementazioni 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.

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.

Il PUMS non prevede nuovi interventi infrastrutturali ma mette a sistema le previsioni dei piani vigenti.

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.

All’interno del capitolo 6 del Rapporto Ambientale è stata analizzata la specifica coerenza fra gli obiettivi del Piano e quelli di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario.

Per quanto riguarda la **componente mobilità e trasporti**, come è naturale immaginare, tutte le azioni del PUMS mostrano una coerenza con gli obiettivi di sostenibilità assunti, come per altro emerge anche dalle valutazioni effettuate.

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 il trasporto pubblico sia come efficienza dei mezzi utilizzati che come efficienza del servizio, ovvero tutte le azioni tese a promuovere uno share modale più sostenibile, contribuiscono positivamente alla **riduzione dei consumi e delle emissioni**.

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.

Vengono perseguiti anche gli **obiettivi sulla sicurezza e l'ambiente urbano**, con azioni esplicite su tali temi, come anche evidenziato in questo capitolo. Inoltre, tutte le azioni volte a ridurre le emissioni e a favorire la mobilità attiva hanno **effetti positivi sulla salute**.

La mobilità nella Città Metropolitana di Messina è dominata dal traffico motorizzato privato; circa il 60% degli spostamenti avviene in auto o in moto. La quota di domanda del trasporto pubblico è di circa un sesto, quasi uguale alla mobilità attiva (mobilità a piedi, in bici e simile).

Questa distribuzione dei ruoli non cambierà fondamentalmente nel prossimo futuro. Tuttavia, il piano di progetto prevede una diversione significativa dall'auto alla mobilità attiva e soprattutto al trasporto pubblico, in linea con i vari strumenti strategici della pianificazione sovraordinata. Inoltre, il PUMS prevede vari interventi e misure immateriali in supporto alla transizione verso una mobilità sostenibile al passo con i tempi.

In conclusione, gli interventi e sviluppi previsti dal PUMS della Città Metropolitana di Messina contribuiscono agli obiettivi complessivi prefigurati all'avvio del processo di pianificazione, ottenendo una buona propensione al miglioramento complessivo della funzionalità della rete della mobilità.

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. Appare evidente anche una piena coerenza con le azioni individuate dal piano di risanamento della qualità dell'aria per la mobilità.

Le strategie del PUMS sono coerenti agli obiettivi di sostenibilità in quanto l'effetto generale è quello di favorire la mobilità sostenibile e ridurre pertanto le emissioni da traffico auto, in particolare nei centri abitati.

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 20% per PM 10, del 19 per PM 2,5 e 17 per NOx.

- Tali riduzioni sono calcolate senza considerare il rinnovo del parco veicolare, per il quale si avrebbero riduzioni sensibilmente maggiori, ancor più se si prende a riferimento il PTE e il programma europeo “fit for 55” nei quali si prevede la graduale riduzione delle emissioni dei veicoli leggeri (obiettivo intermedio riduzione  $\geq 55\%$  al 2030), sino ad arrivare al 2035 a veicoli a emissioni zero nelle nuove immatricolazioni;

L'inquinamento atmosferico ha un impatto sulla salute dei cittadini e sull'ambiente.

Premettendo che le concentrazioni degli inquinanti in atmosfera dipenderanno non solo dalle emissioni da traffico, ma anche dalle condizioni meteo e dalle altre sorgenti (principalmente riscaldamento e sorgenti industriali), è evidente che le emissioni nel centro abitato sono correlabili con i possibili effetti sulla salute, ovvero quanto il PUMS concorre a ridurre le emissioni di inquinanti nelle zone con maggior popolazione esposta.

Si ritiene pertanto che la riduzione delle emissioni abbia effetti migliorativi delle concentrazioni, in particolare nei centri abitati, con ricadute positive sulla salute delle persone che risiedono nelle aree maggiormente influenzate da traffico. Si sottolinea comunque come non risultino superamenti dei limiti normativi per la qualità dell'aria-

In conclusione, 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.

Rispetto al tema della riduzione dei consumi e delle emissioni climalteranti dalle simulazioni svolte nei vari scenari si riscontra una riduzione dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub> pari al 18,3% tra lo scenario attuale e quello di piano del PUMS.

Questo miglioramento costituisce quindi la quota di riduzione dei consumi e delle emissioni di CO<sub>2</sub> imputabile alla realizzazione del PUMS. Tale riduzione deve ritenersi cautelativa in quanto, come già evidenziato nel paragrafo relativo alla matrice aria, la metodologia adottata, sconta il fatto che, consente di valutare le scelte di piano, relativamente al solo trasporto stradale. Riguardo a questo aspetto occorre anche rimarcare che la simulazione dello scenario di PUMS è fatta basandosi su una composizione del parco veicolare assunta come invariata tra lo scenario attuale e quello futuro.

Riguardo a quest'ultimo aspetto si sottolinea come nella Strategia “fit for 55%” e nei due piani nazionali (PNIEC e PTE) vi siano precise assunzioni in merito alla riduzione programmata delle emissioni dei veicoli di nuova immatricolazione (sino ad arrivare a veicoli ad emissione “zero” al 2035) e al contributo delle fonti rinnovabili per il settore trasporti (che devono coprire il 22% dei consumi complessivi del settore), al grado di penetrazione dell'energia elettrica nel settore e all'utilizzo del GNL per il trasporto merci pesante.

In definitiva il PUMS ha ben integrato il tema della riduzione delle emissioni climalteranti. In particolare, l'Ambito di interesse B) Sostenibilità energetica e ambientale è direttamente riconducibile all'obiettivo di riduzione dei consumi e delle emissioni climalteranti, che sono richiamati in modo diretto sia nel Macro-obiettivo b.1 negli obiettivi specifici relativi al rinnovo del parco veicolare (pubblico, privato, merci) verso mezzi meno inquinanti e alimentati con combustibili alternativi.

Inoltre, anche nell'ambito A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, si ritrovano Macro-obiettivi e obiettivi specifici che, avendo il fine di favorire la mobilità sostenibile (divergenza modale verso sistemi di trasporto energeticamente sostenibili o a minor emissione di CO<sub>2</sub>, compresa la mobilità dolce) risultano pienamente coerenti le strategie settoriali di livello superiore (fit for 55%, PTE, PNIEC, PEARS 2030).

In particolare, 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.

In merito alla **popolazione potenzialmente esposta al rumore** appare evidente come gli interventi del piano determinino 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 50% nel periodo diurno e del 20% in quello notturno.

Considerando che il piano cala la popolazione esposta ad alti livelli acustici, ha potenzialmente un effetto positivo in termini di salute, riducendo i fenomeni di disturbo da rumore.

Si ricorda che intento della valutazione non è calcolare la popolazione esposta al rumore, compito che spetta alla mappatura acustica strategica, né garantire il rispetto dei L<sub>den</sub> di 65 dBA che spetta al piano d'azione, ma verificare i potenziali effetti del piano sulla matrice rumore.

Comunque, appare evidente che l'effetto del piano non è influente sul raggiungimento degli obiettivi sulla riduzione dei livelli acustici ai quali è esposta la popolazione, ma preme

sottolineare, come in ogni caso le future fasi di progettazione ed attuazione saranno fondamentali proprio per garantire che localmente non vi sia un aumento della popolazione esposta ad eccessivi livelli acustici e per conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.

Si specifica 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.

Per quanto concerne le possibili interferenze fra le azioni previste dal Piano e le aree sensibili del territorio, ed in particolare con quelle della Rete Natura 2000, date le tipologie di interventi e la loro collocazione, non si prevedono trasformazioni significative nei Siti. Inoltre, come specificato nella Valutazione di Incidenza Ambientale, per quanto riguarda i percorsi ciclabili, si è ritenuto di rinviare alla fase realizzativa la valutazione specifica dell'intervento, a patto che non si attuino opere che alterino la permeabilità e l'assetto morfologico del territorio.

Pertanto **si ritiene di potere considerare nulla l'incidenza del Piano rispetto ai Siti della Rete Natura 2000**, sulle componenti abiotiche e biotiche e sulle connessioni ecologiche.

Infine, non prevedendo nuovi interventi infrastrutturali ma mettendo a sistema le previsioni dei piani vigenti, il PUMS non determina impatti negativi sulle aree di particolare rilevanza dal punto di vista culturale e paesaggistica.

## 7 Monitoraggio del Piano

Il monitoraggio del Piano è per definizione: “l’attività sistematica di collezione di dati finalizzata alla definizione di indicatori che forniscono alle amministrazioni, stakeholders e cittadini, informazioni sullo stato di attuazione e raggiungimento degli obiettivi prefissati”.

Gli **obiettivi di un Piano di monitoraggio** sono i seguenti:

- Creare una cultura relativa alla misurazione e alla valutazione di azioni legate alla mobilità sostenibile;
- Fornire indicazioni di organizzazione e di project management per le attività;
- Costruire un percorso di arricchimento di conoscenze e sviluppo di competenze specifiche;
- Assicurare una robusta, affidabile e continua fonte di informazioni e dati per la comunicazione e divulgazione delle politiche e misure messe in atto;
- Identificare gli ostacoli e i fattori chiave per la progettazione e realizzazione delle misure e per l’individuazione di risposte tempestive ed efficaci;
- Determinare come verrà valutato il livello di attuazione della misura e il conseguimento dell’obiettivo;
- Sviluppare meccanismi adeguati per valutare la qualità del processo di pianificazione;
- Rendere le modalità di monitoraggio e di valutazione parte integrante del PUMS.

Per ciò che riguarda le Linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (DM 28/08/2019), viene focalizzata l’attenzione sul sistema di monitoraggio del Piano, rispetto al quale – in coerenza con le indicazioni comunitarie – si raccomanda “la costruzione di un sistema di indicatori di risultato e di realizzazione che consenta di valutare l’effettivo conseguimento degli obiettivi e l’efficacia e l’efficienza delle azioni e degli interventi individuati nel Piano”. Il sistema degli indicatori (suggerito) è poi dettagliatamente descritto e specificato in un apposito Allegato del decreto.

Il monitoraggio si articolerà in **2 fasi**:

- Il monitoraggio in itinere, con cadenza biennale. Produzione di report di monitoraggio sullo stato di realizzazione ed attuazione del Piano;
- Il monitoraggio ex-post che avviene ogni 5 anni, con aggiornamento sostanziale del Piano e ripubblicazione della versione aggiornata.



Visto l'importanza e la complessità del monitoraggio di un PUMS di area Metropolitana si è scelto di fare un **monitoraggio unico Piano e VAS**.

È infatti previsto che la VAS definisca gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del Piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

Gli stessi indicatori potranno essere utilizzati anche nella valutazione di “eventuali alternative” nelle successive fasi attuative pianificatorie e progettuali degli interventi, o nello studio di eventuali misure mitigative o compensative.

Il monitoraggio, come richiesto anche dal D.lgs. 152/06, in considerazione del numero e della complessa articolazione delle attività 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.

Il set di indicatori del sistema di monitoraggio sarà strutturato in due macro ambiti:

- **Indicatori di contesto** rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano. Gli indicatori di contesto ambientale 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 che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto.
- **Indicatori di attuazione e di risultato** che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano e gli obiettivi del piano e di sostenibilità. 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.

Il Piano di monitoraggio coinvolge direttamente e indirettamente tutti gli attori che concorrono alla produzione e raccolta di dati della mobilità. È quindi necessario stabilire ruoli e responsabilità che accompagneranno, negli anni di monitoraggio del PUMS, la pluralità relazionale.

In maniera preliminare si possono identificare i seguenti soggetti:

- Città metropolitana
- Comuni;
- Regione;
- Ministeri;
- Istituzioni e Enti (ACI, ARPA, ISTAT);
- Operatori del trasporto e della mobilità (TPL e sharing);
- Mobility manager (aziendali e d'area).

All'interno del monitoraggio è possibile contraddistinguere tre macro-fasi principali:

- Fase dell'acquisizione dati;
- Fase della verifica del raggiungimento obiettivi;
- Fase della predisposizione di eventuali implementazioni e azioni correttive.

Il ciclo di vita dell'attività di monitoraggio, nella finestra temporale dei 2 anni, vede le attività di raccolta dati continue nell'arco temporale, mentre al quinto anno devono essere concluse le attività di verifica, partecipazione, individuazione di eventuali azioni correttive pubblicazione Report Monitoraggio ed eventualmente aggiornamento del PUMS.

Il Report di monitoraggio è il documento in cui vengono condensate le attività di ciascun monitoraggio.