



**REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE**

**DIPARTIMENTO TERRITORIO E TUTELA DELL' AMBIENTE
SETTORE 02 - VALUTAZIONI AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI - SVILUPPO
SOSTENIBILE**

Assunto il 08/08/2023

Numero Registro Dipartimento 1177

=====

DECRETO DIRIGENZIALE

“Registro dei decreti dei Dirigenti della Regione Calabria”

N°. 11497 DEL 08/08/2023

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi del D. Lgs. n.152/06 e s.m.i. e R.R. n.3/2008 e Valutazione di Incidenza, ai sensi del DPR 357/97 e smi - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Reggio Calabria - Autorità Procedente: Città Metropolitana di Reggio Calabria (RC). PARERE MOTIVATO.

Dichiarazione di conformità della copia informatica

Il presente documento, ai sensi dell'art. 23-bis del CAD e successive modificazioni è copia conforme informatica del provvedimento originale in formato elettronico, firmato digitalmente, conservato in banca dati della Regione Calabria.

IL DIRIGENTE GENERALE

VISTI:

- la L.R. n.7 del 13.05.1996 e ss.mm.ii., recante “Norme sull’ordinamento della struttura organizzativa della Giunta Regionale e sulla Dirigenza Regionale”;
- la D.G.R. n. 2661 del 21.06.1999 e ss.mm.ii., recante “Adeguamento delle norme legislative e regolamentari in vigore per l’attuazione delle disposizioni recate dalla L.R. n.7 del 13 maggio 1996 e dal D. Lgs n. 29/93”;
- il D.P.G.R. n. 354 del 24 giugno 1999 e ss.mm.ii., recante “Separazione dell’attività amministrativa di indirizzo e di controllo da quella di gestione”;
- la D.G.R. n. 665 del 14/12/2022 avente ad oggetto “Misure per garantire la funzionalità della Struttura organizzativa della Giunta Regionale - Approvazione Regolamento di riorganizzazione delle strutture della giunta regionale – Abrogazione Regolamento Regionale 20 aprile 2022, n. 3 e ss.mm.ii.”;
- il DDG n. 6328 del 14/06/2022 con cui è stato assunto l’atto di micro organizzazione del Dipartimento Territorio e Tutela dell’Ambiente a seguito della DGR 163/2022;
- il D.P.G.R. n. 138 del 29 dicembre 2022, con il quale è stato conferito l’incarico di Dirigente Generale del Dipartimento “Territorio e Tutela dell’Ambiente” all’ing. Salvatore Siviglia;
- il D.D.G. n. 9881 del 11.07.2023 con il quale è stato conferito l’incarico di dirigente ad interim del Settore “Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali – Sviluppo Sostenibile” all’ing. Gianfranco Comito;
- la Legge n. 241 del 07.08.1990 e ss.mm.ii., recante “Norme sul procedimento amministrativo”;
- il D. Lgs. n. 152 del 03.04.2006 e ss.mm.ii., recante “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii.;
- il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche e ss.mm.ii.;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VINCA) adottate in data 28/11/2019 con Intesa tra Governo, regioni e Province autonome di Trento e Bolzano;
- la DGR n. 64 del 28 febbraio 2022 recante: "Approvazione regolamento avente ad oggetto “Abrogazione regolamento regionale n.16 del 6.11.2009”;
- la DGR n. 65 del 28 febbraio 2022 recante: “Preso atto Intesa del 28.11.2019 (GURI n.303/2019), articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (Vinca) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT”;
- la L.R. n. 39 del 03.09.2012 e ss.mm.ii., recante “Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI”;
- il R.R. n. 10 del 05.11.2013 e ss. mm. ii., recante “Regolamento regionale di attuazione della L.R. 3 settembre 2012, n. 39, recante: Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI”;
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e ss. mm. ii., avente ad oggetto “Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali”;
- la DGR n. 147 del 31.03.2023, avente ad oggetto “Modifiche al Regolamento Regionale 5 novembre 2013, n. 10 ss.mm.ii. Regolamento Regionale di attuazione della Legge regionale 3 settembre 2012, n. 39, recante: Istituzione della Struttura tecnica di valutazione VAS-VIA-AIA-VI”.

- i Decreti del Dirigente Generale n. 14055 del 18/12/2020, n. 6570 del 23/06/2021 e n. 10351 del 13/10/2021 con i quali sono stati nominati i componenti della Struttura Tecnica di Valutazione in materia di VAS;
- la Legge Regionale n. 50 del 23/12/2022 - Legge di stabilità regionale 2023;
- la Legge Regionale n. 51 del 23/12/2022 - Bilancio di previsione finanziario della Regione Calabria per gli anni 2023 – 2025;
- la DGR n. 713 del 28/12/2022 - Documento tecnico di accompagnamento al bilancio di previsione finanziario della Regione Calabria per gli anni 2023-2025 (artt. 11 e 39, c. 10, d.lgs. 23/06/2011, n. 118);
- la DGR n. 714 del 28/12/2022 – Bilancio finanziario gestionale della Regione Calabria per gli anni 2023 – 2025 (art. 39, c. 10, D.lgs. 23/06/2011, n. 118);

PREMESSO che, in ordine agli aspetti procedurali del presente provvedimento:

- Con nota prot. n. 28146 del 19.04.2021, in atti al prot. n. 182113/SIAR del 6.5.2021 la Città Metropolitana di Reggio Calabria ha avviato le consultazioni preliminari ai fini VAS, ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. n.152/2006 e smi e dell'art. 23 e ss. del RR n. 3 del 4.8.2008 e smi, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale, invitando con nota prot. n. 23934 del 02.04.2021 i Soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) a presentare contributi e osservazioni;
- Con nota prot. n. 11087 del 14.02.2022, in atti al prot. n. 72929 del 15.02.2022, l'Autorità Procedente ha comunicato i contributi pervenuti in fase di consultazioni preliminari e da considerare nella predisposizione del Rapporto Ambientale;
- Con nota prot. n. 81505 del 04.11.2022, in atti al prot. n. 496200 del 10.11.2022 la Città Metropolitana di Reggio Calabria ha avviato le consultazioni trasmettendo il Rapporto ambientale;
- In data 26.10.2022 è stato dato avviso dell'avvio delle consultazioni per l'esame istruttorio e la valutazione sul BURC n. 240 ed in data 7 novembre 2022 è stato pubblicato sul sito istituzionale dell'Autorità Competente;
- Con nota prot. n.12330 del 13.02.2023, assunta in atti al prot. n. 65734 del 13.02.2023 l'Autorità Procedente ha inoltrato le osservazioni al Rapporto Ambientale e le relative controdeduzioni, attestando la conclusione della fase di consultazione;

VISTO il parere espresso dalla Struttura Tecnica di Valutazione in materia di VAS (STV VAS).

CONSIDERATO CHE, in applicazione della normativa vigente in materia di VAS di cui al D. Lgs. n.152 e ss.mm.ii. e al Regolamento Regionale 3/08, il Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente della Regione Calabria, in qualità di Autorità Competente, è deputato ad esprimere parere motivato in ordine alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano in oggetto;

PRESO ATTO CHE:

- nell'ambito della procedura di VAS sono pervenuti contributi/pareri da parte delle Amministrazioni con competenza ambientale per come riportati nel parere STV VAS;
- la Struttura Tecnica di Valutazione in materia di VAS, quale Organo Tecnico Regionale, nella seduta del 01.08.2023, a seguito dell'istruttoria della documentazione trasmessa, ha espresso parere motivato favorevole ai fini VAS e parere di incidenza positiva per il "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Reggio Calabria", subordinatamente al rispetto delle disposte prescrizioni/raccomandazioni/limitazioni;

DATO ATTO che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio annuale e/o pluriennale della Regione Calabria;

SU PROPOSTA del Responsabile del procedimento, alla stregua dell'istruttoria e della verifica della completezza e correttezza del procedimento rese dal medesimo;

DECRETA

DI PRENDERE ATTO della valutazione espressa dalla Struttura Tecnica di Valutazione in materia di VAS nella seduta del 01.08.2023 (parere allegato al presente decreto per formarne parte integrante e sostanziale) con la quale è stato espresso parere motivato favorevole ai fini VAS e parere di incidenza positiva per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Reggio Calabria.

DI DEMANDARE all'Autorità Procedente il rispetto delle prescrizioni/raccomandazioni/limitazioni contenute nel parere motivato favorevole ai fini VAS, comprensivo di parere di incidenza, espresso dalla STV VAS.

DI DARE ATTO, altresì, che è cura dell'Autorità Procedente provvedere:

- in collaborazione con l'Autorità competente, alla revisione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Reggio Calabria, alla luce del parere motivato espresso prima della presentazione per l'approvazione;
- alla redazione della Dichiarazione di Sintesi, ai sensi dell'art.17 del D.Lgs. n.152/2006 e smi, tenendo conto di tutte le integrazioni e chiarimenti forniti in sede istruttoria;
- alla pubblicazione del provvedimento di approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione con l'indicazione della sede, ove si possa prendere visione del piano approvato e di tutta la documentazione oggetto di istruttoria;
- alla pubblicazione sul proprio sito web dell'atto di approvazione del Piano, del Rapporto Ambientale, della Sintesi non tecnica, del parere motivato, della dichiarazione di sintesi e delle misure adottate per il monitoraggio;
- all'attuazione del programma di monitoraggio e alla rilevazione dei dati al fine del popolamento degli indicatori e della redazione dei report periodici, (eventualmente utilizzando monitoraggi svolti da altri enti) con il supporto dell'ARPACal per quanto attiene gli indicatori di contesto;
- alla redazione e trasmissione dei report di monitoraggio all'Autorità Competente e all'ARPACal, secondo i tempi previsti ed almeno con cadenza annuale dando adeguata diffusione sul sito dell'Autorità Procedente.

DI PRECISARE che qualunque difformità e/o dichiarazione mendace nella documentazione tecnica/amministrativa/progettuale presentata, da parte del proponente e/o dei dichiaranti/tecnici progettisti (che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza) inficia la validità del presente atto.

DI NOTIFICARE il presente provvedimento alla Città Metropolitana di Reggio Calabria, all'ARPACal, al Settore 7 "Urbanistica, Vigilanza Edilizia, Rigenerazione Urbana e Sviluppo Sostenibile" del Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente.

DI DARE ATTO che il presente provvedimento:

- non sostituisce altri pareri e/o autorizzazioni eventualmente previsti ai sensi delle normative vigenti;
- fa salve tutte le ulteriori prescrizioni, integrazioni o modificazioni relative al Piano in oggetto introdotte dagli Uffici competenti, anche successivamente all'adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso compatibili;
- è in ogni caso condizionato alla legittimità dei provvedimenti e degli atti amministrativi connessi e presupposti, di competenza di altri enti pubblici a ciò preposti.

DI PRECISARE che avverso il presente decreto è ammesso ricorso in sede giurisdizionale innanzi al TAR Calabria, entro 60 giorni dalla notifica del presente provvedimento ovvero, in via alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla stessa data.

DI PROVVEDERE alla pubblicazione del provvedimento sul BURC e sul sito istituzionale della Regione Calabria, ai sensi del D. Lgs. 14 marzo 2013, n. 33, della Legge Regionale 6 aprile 2011, n. 11 e nel rispetto del Regolamento UE 2016/679, a cura del Dipartimento proponente.

Sottoscritta dal Responsabile del Procedimento
Rossella Defina
(con firma digitale)

Sottoscritta dal Dirigente
GIANFRANCO COMITO
(con firma digitale)

Sottoscritta dal Dirigente Generale
Salvatore Siviglia
(con firma digitale)



REGIONE CALABRIA
Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente
STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE VAS

Al Dirigente del Settore
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Sviluppo Sostenibile
SEDE

SEDUTA DEL 01.08.2023

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e del Regolamento Regionale n. 3 del 04/08/2008 e ss.mm.ii., comprensiva di Valutazione di Incidenza ai sensi del DPR 357/97 e smi. - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Città Metropolitana di Reggio Calabria. Parere motivato di VAS, ai sensi dell'art. 15 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. Autorità Procedente: Città Metropolitana di Reggio Calabria (RC).

Nella composizione risultante dalle sottoscrizioni in calce al verbale stesso dichiara, ognuno per quanto di propria individuale responsabilità, l'insussistenza di situazioni di conflitto o di incompatibilità per l'espletamento del compito attribuito con i soggetti proponenti o progettisti firmatari della documentazione tecnica -amministrativa in atti.

La seduta viene presieduta dal presidente Dirigente Generale del Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente. Il presente parere tecnico è formulato sulla base di valutazioni ed approfondimenti tecnici eseguiti in forma collegiale nel corso delle precedenti sedute della Struttura Tecnica di Valutazione. La data di adozione del presente parere tecnico è quella della seduta plenaria sopraindicata. Tale data non coincide con quella di protocollazione e di acquisizione delle firme digitali dei componenti STV VAS, in quanto attività che, per ragioni tecniche del sistema in uso, non possono essere contestuali alla discussione e all'approvazione del corrente documento di valutazione.

VISTI:

- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii., avente ad oggetto "Norme in materia ambientale";
- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., avente ad oggetto "Nuove norme sul procedimento amministrativo";
- la Legge Regionale 3 settembre 2012, n. 39 e ss.mm.ii., avente ad oggetto "Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI";
- il Regolamento Regionale 5 novembre 2013, n. 10 e ss. mm. ii., avente ad oggetto "Regolamento regionale di attuazione della L.R. 3 settembre 2012, n. 39, recante "Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI";
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e ss. mm. ii., avente ad oggetto "Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali";
- il Decreto del Dirigente Generale n. 14055 del 18/12/2020 ed i successivi DDG n. 6570 del 23/06/2021 e DDG n. 10351 del 13/10/2021 con i quali sono stati nominati i componenti della Struttura Tecnica di Valutazione in materia di VAS (STVS);

- la Legge Regionale n. 19/2002 e s.m.i. “Norme per la tutela, governo ed uso Urbanistica della Calabria;
- la Legge Regionale 31/12/2015, n.40 (Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 16 aprile 2002, n. 19), e in particolare l’art. 65, comma 2, lett. b);
- il QTRP approvato dal Consiglio Regionale con Deliberazione n. 134 del 01/08/2016 e pubblicato sul BURC n. 84 del 05.08.16;
- la Circolare prot. n. 222149/SIAR del 26/06/2018, del Dipartimento regionale Urbanistica, avente ad oggetto “Chiarimenti alla L.U.R. 19/02 e s.m.i. e alle Disposizioni Normative del Tomo IV del QTRP”;
- Vista la Deliberazione n. 147 del 31.03.2023, avente ad oggetto “Modifiche al Regolamento regionale 5 novembre 2013, n. 10 s.m.i. Regolamento regionale di attuazione della legge regionale 3 settembre 2012, n. 39, recante: Istituzione della Struttura tecnica di valutazione VAS-VIA-AIA-VI.

PREMESSO CHE:

- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS Metro-RC) è soggetto alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi dell’articolo 3 della Direttiva 2001/42/CE, come recepito nell’articolo 6 del D.Lgs. n.152/2006 ss.mm.ii.;
- la Valutazione Ambientale Strategica è integrata nel procedimento di formazione e approvazione del piano/programma (artt. da 11 a 18 del D.Lgs. 152/06);
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS Metro-RC), ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE e dell’art. 5 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii., è soggetto alla Valutazione di Incidenza, data la presenza di siti della Rete Natura 2000 nell’area interessata;
- l’art.10 comma 3 del D.Lgs. n.152/2006, che sancisce il coordinamento tra la procedura di VAS e di Valutazione d’Incidenza, stabilisce che il Rapporto Ambientale di VAS contenga gli elementi di cui al D.P.R. n. 357/97 e che la valutazione dell’Autorità competente per la VAS si estenda alle finalità di conservazione proprie della Valutazione d’Incidenza, ovvero dia atto degli esiti della valutazione di incidenza rilasciata dall’Autorità competente;
- Con Delibera n.142/2021 del 27/12/2021 il Sindaco Metropolitan ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ed il relativo Rapporto preliminare;
- Con nota prot. n. 28146 del 19/04/2021, in atti al prot. n. 182113/SIAR del 6.5.2021 la Città Metropolitana di Reggio Calabria ha avviato le consultazioni preliminari ai fini VAS, ai sensi dell’art. 13 del D. Lgs. n.152/2006 e smi e dell’art. 23 e ss. del RR n. 3 del 4.8.2008 e smi, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale definitivo, invitando con nota prot. n. 23934 del 02.04.2021 i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) a presentare contributi e osservazioni;
- Con nota prot. n. 11087 del 14.02.2022, in atti al prot. n. 72929 del 15.02.2022, l’Autorità Procedente ha comunicato i contributi pervenuti in fase di consultazioni preliminari e dei quali tenere conto nella predisposizione del Rapporto Ambientale;
- Con Delibera n.112/2022 del 13/10/2022 il Sindaco Metropolitan ha adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ed il relativo Rapporto ambientale;
- Con nota prot. n. 81505 del 04/11/2022, in atti al prot. n. 496200 del 10/11/2022 la Città Metropolitana di Reggio Calabria ha avviato le consultazioni sul Rapporto ambientale, invitando con nota prot. n. 81256 del 03.11.2022, in atti al prot. n. 488374 del 7/11/2022 i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) a presentare contributi e osservazioni;
- In data 26.10.2022 è stato dato avviso dell’avvio delle consultazioni per l’esame istruttorio e la valutazione sul BURC n. 240 ed in data 7 novembre 2022 è stato pubblicato sul sito istituzionale del Dipartimento Territorio e Tutela dell’Ambiente per 45 giorni come previsto dalla normativa vigente;
- Con pec del 16.12.2022 sono pervenute osservazioni da parte del Mibact assunte in atti al prot. n. 563998 del 19/12/2022;
- Con nota prot. n.12330 del 13.02.2023, trasmessa via pec ed assunta in atti al prot. n. 65734 del 13.02.2023 l’Autorità Procedente ha inoltrato le osservazioni al Rapporto Ambientale e le relative controdeduzioni, attestando la conclusione della fase di consultazione;
- Con nota prot. n. 98486 del 02.03.2023 il Responsabile del procedimento a seguito delle verifiche amministrative ha trasmesso il fascicolo per l’inserimento delle istanze da sottoporre alla valutazione della Struttura tecnica di Valutazione ed in pari data è stata assegnata alla STV VAS per l’istruttoria ai fini dell’espressione del parere motivato.

VISTI gli elaborati trasmessi ai fini VAS:

- Relazione di Piano
- Piano Attuativo per il Trasporto Pubblico Metropolitan e Mobilità Condivisa
- Piano Attuativo per la Mobilità Pedonale e Spazio Condiviso
- Biciplan Metropolitan
- Piano Attuativo Trasporto Stradale e Sicurezza
- Piano Attuativo per la Logistica Metropolitan
- Piano Attuativo per l'area Integrata dello Stretto
- Schede Monografiche

- Tav Bp.1_Percorsi Primari e Secondari di Progetto
- Tav Bp.2_Biciplan Progetto
- Tav Pp.1_Progetto Mobilità Pedonale e Spazi Condivisi
- Tav Pums1 Viabilità e Logistica
- Tav Pums2 Trasporto Pubblico e Mobilità Ciclopedonale
- Tav S1 Intensità Pianificatoria
- Tav S2: Strategie
- Tav S3 Opere Infrastrutturali Proposte nelle Strategie del Piano

VAS

- Rapporto Ambientale
- Rapporto Ambientale - Sintesi non Tecnica
- Rapporto Ambientale - VINCA

PRESO ATTO della predetta documentazione tecnico/amministrativa trasmessa dall'Autorità Procedente, dai tecnici progettisti/esperti, che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza e responsabilità;

ESAMINATA la documentazione presentata;

CONSIDERATO CHE:

Attività tecnico-istruttoria

L'attività tecnico-istruttoria, al fine del rilascio del parere motivato ai sensi del D. Lgs. n.152/06 e ss.mm.ii., è stata effettuata tenendo conto della situazione di partenza rappresentata dal contesto territoriale e strutturale e dal quadro programmatico; il Rapporto Ambientale è stato valutato con riferimento ai principali contenuti indicati dal D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., tenendo conto dei documenti correlati e delle scelte pianificatorie che sono state operate sulla base contesto territoriale e delle componenti ambientali interessate, avendo come linea guida il tema della sostenibilità ambientale nella definizione degli obiettivi, delle strategie e delle azioni.

Premessa

Il PUMS per definizione è *“uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso al definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali”*.

Il Piano considera gli elementi essenziali e portanti del territorio, la sua struttura insediativa e ambientale, mediante un processo pianificatorio integrato e flessibile basato su una strategia di sviluppo sostenibile e definendo le procedure di coerenza e compatibilità paesaggistica ed ambientale. Esso, infatti, si pone l'obiettivo di migliorare l'accessibilità e fornire alternative di mobilità sostenibili e di alta qualità per l'intera area urbana di riferimento, cercando di migliorare ed integrare il sistema dei trasporti in modo sostenibile.

Il quadro conoscitivo è stato ricostruito mediante analisi SWOT, strumento utile ad evidenziare caratteristiche e criticità del contesto alla luce delle relazioni con dinamiche esterne che possono influenzarne lo sviluppo; essa individua quali sono gli effetti ambientali positivi e negativi attualmente prodotti dal sistema dei

trasporti, evidenziando i problemi ambientali e gli aspetti favorevoli del sistema, che non può essere influenzato dal Piano. L'analisi così predisposta restituisce la fotografia dello stato di fatto dell'area interessata dalla redazione del Piano ed individua le sue peculiari caratteristiche orografiche, urbanistiche, socio-economiche e di strutturazione della rete infrastrutturale e trasportistica.

In particolare l'analisi SWOT effettuata rileva i punti di forza e di debolezza, nonché gli indicatori ambientali e consente di inquadrare gli aspetti ambientali strategici per il Piano al fine di indirizzare i contenuti strategici legati alla circolazione dei mezzi di trasporto in relazione a qualità dell'aria ed emissioni climalteranti, adottando soluzioni ed azioni mirate al fine di superare i fattori di debolezza.

Il contesto territoriale e strutturale

Il territorio interessato dalla pianificazione è quello della Città Metropolitana di Reggio Calabria; essa si sviluppa lungo circa 220 km di costa pianeggiante e si ramifica poi nel resto del territorio. Tale conformazione favorisce accessibilità e lo sviluppo di attività commerciali nei centri marittimi. La posizione geografica concede inverni brevi e con un basso inquinamento atmosferico e la presenza del mare amplia il potenziale ventaglio di mezzi e vie a disposizione.

La Città metropolitana di Reggio Calabria ha un territorio che, al di fuori della costa, diviene dapprima collinare poi montano con il culmine nel complesso dell'Aspromonte; possiede tre tratti costieri differenti per problemi, caratteristiche e potenzialità: la costa tirrenica è la costa con le infrastrutture dominanti e prevalenti per il collegamento dell'area reggina con il resto della penisola italiana e il resto d'Europa. Le infrastrutture tirreniche, l'Autostrada e i Porti fanno parte della rete TEN-T e quindi hanno un interesse comunitario. L'aeroporto di Reggio Calabria fa anch'esso parte delle reti transnazionali anche se solo a livello minore; dal lato ionico le infrastrutture sono presenti ma quantità e intensità minore, la ferrovia non è elettrificata e si snoda a singolo binario, non è presente l'autostrada e i porti sono meno importanti. La costa ionica risulta pertanto carente a livello di rete infrastrutturale e i collegamenti fra le due coste sono scarsi e inefficaci; il terzo tratto di costa è quello dello Stretto di Messina, strategica ovviamente per l'intera nazione e non solo per l'area reggina.

Nelle matrici SWOT di valutazione e sintesi del quadro conoscitivo, la conformazione orografica compare sia nei punti di forza che nei punti di debolezza, infatti se può essere un naturale impedimento alla mobilità costa tirrenica - costa ionica marginalizzando e dividendo sistemi territoriali, essa rappresenta una risorsa per l'attrattività turistica della montagna. Tra i rischi viene evidenziato il dissesto idrogeologico, che può costituire un pericolo per le frazioni e villaggi montani portando, in taluni casi, all'interruzione dei collegamenti e quindi all'isolamento.

Analizzando tutti i comuni della Città Metropolitana di Reggio Calabria, il 56% di essi risulta classificato come collina litoranea (tra cui anche il Comune di Reggio Calabria), il 33% come montagna litoranea, l'8% come pianura ed il 3% come montagna interna. Il 71% dei residenti (al 1° gennaio 2021) è concentrato in comuni appartenenti alla fascia di collina litoranea. Solo l'1% della popolazione risiede in comuni interni di montagna. In termini di estensione territoriale si evidenzia una netta prevalenza di zone litoranee (89% del territorio regionale), sia di collina che di montagna, seguite in minima parte da zone di pianura e di montagna interna. La Città Metropolitana di Reggio Calabria registra il 78% di comuni in zone rurali scarsamente popolate, mentre solo il comune capoluogo è classificato come zona densamente popolata.

In termini di popolazione residente, c'è un'equa ripartizione tra le 3 diverse zone (rurale, intermedia, densamente popolata) con una lieve prevalenza della zona rurale. In termini di estensione territoriale invece le zone rurali ricoprono la maggior parte del territorio metropolitano (76%).

Analizzando la dislocazione sul territorio, i comuni con grado di urbanizzazione intermedia si posizionano lungo la costa occidentale (fino a Reggio Calabria) e lungo quella orientale da Marina di Gioiosa Jonica fino a Bovalino. Ad esclusione della zona di Reggio Calabria, il resto dei comuni si classifica come scarsamente popolati. Secondo la classifica SNAI (Strategia Nazionale Aree Interne) aggiornata al 1° gennaio 2020, nella città Metropolitana di Reggio Calabria sono state definite 2 aree: grecanica (di cui fanno parte i comuni di Bagaladi, Bova, Bruzzano Zeffirio, Cardeto, Ferruzzano, Montebello Jonico, Palizzi, Roccaforte del Greco, Roghudi, San Lorenzo e Staiti); jonico-Serre (di cui fanno parte i comuni di Bivongi, Camini, Monasterace, Pazzano, Riace e Stilo).

Il 78% dei comuni della Città Metropolitana di Reggio Calabria ha una popolazione inferiore a 5.000 abitanti, con prevalenza di comuni addirittura sotto i 1.000 abitanti (30%). Il 99% dei comuni rimane sotto i 20.000 abitanti e solo il Comune di Reggio Calabria appartiene all'ultima classe con più di 100.000 abitanti. Non ci sono comuni che hanno tra 20.000 e 100.000 abitanti.

Il 33% della popolazione totale della Città Metropolitana di Reggio Calabria risiede nel comune di Reggio Calabria, mentre il restante 67% risiede in comuni con meno di 20.000 abitanti.

Il comune di Reggio Calabria è l'unico comune che supera i 100.000 abitanti, occupa il 67% dell'estensione della Città Metropolitana di Reggio Calabria e coperta da comuni con popolazione inferiore a 5.000 unità.

Al fine di definire le strategie e le conseguenti azioni da intraprendere e rendere sinergico ed integrato il sistema dei trasporti della Città Metropolitana sono stati elaborati studi ed analisi che in particolare nella Relazione di Piano definiscono in maniera dettagliata, mediante appropriate carte tematiche, l'inquadramento territoriale e socioeconomico analizzando la situazione strutturale ed insediativa (cfr. pagg. 95-113), le caratteristiche e le dinamiche demografiche (cfr. pagg. 114-140) la localizzazione dei servizi e dei poli di attrazione, l'offerta delle reti e dei servizi di trasporto della Città Metropolitana (cfr. pagg. 155 - 213).

Ciò ha consentito di rilevare la situazione di partenza e di calibrare le scelte e le priorità di azioni ed interventi strutturali ed immateriali al fine di rendere adeguato il Piano alla situazione di contesto e perseguibili gli obiettivi prefissati.

Strategie ed azioni del PUMS

Il Piano Urbano della Mobilità sostenibile, coerentemente con quanto stabilito dalle linee di indirizzo emanate dalla Commissione Europea e dalla legislazione italiana, si pone documento strategico la cui funzione è quella 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 ha il compito di analizzare e soddisfare i diversi segmenti della domanda di mobilità delle persone e delle merci nell'area della Città Metropolitana di Reggio Calabria, 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 Piano è articolato attorno a una visione della mobilità e dei trasporti di lungo periodo ed interessa l'agglomerato urbano nella sua interezza, perseguendo l'obiettivo prioritario di migliorare l'accessibilità alle aree urbane attraverso l'attuazione di un sistema di trasporti sostenibile, che garantisca a tutti un'adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi, migliori la sicurezza, riduca l'inquinamento, le emissioni di gas serra e il consumo di energia; aumenti l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci; aumenti l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano.

Le azioni previste in attuazione delle Strategie del PUMS, rivolte al comparto della mobilità, interessano essenzialmente le aree urbanizzate più densamente insediate ed antropizzate, o gli assi infrastrutturali esistenti. Le azioni sono di tipo regolamentare o sui servizi e non propongono 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.

Il Piano Urbano della Mobilità sostenibile quale strumento di pianificazione a scala territoriale locale/metropolitana è costituito da Piano direttore e Piani attuativi.

Il Piano direttore definisce in maniera aggregata:

- l'insieme degli obiettivi da perseguire, in accordo con quelli indicati dalle linee guida e con le esigenze specifiche del territorio di Reggio Calabria;
- l'insieme delle strategie di piano da adottare per raggiungere gli obiettivi; le strategie sono definite in accordo con le linee guida nazionali e per ciascun asse direttorio specifico per Reggio Calabria (persone, città, montagna, mare); ciascuna strategia è declinata in più azioni strategiche costruite in accordo con gli indirizzi dell'amministrazione e quadro di riferimento programmatico/pianificatorio.

Esiste una stretta corrispondenza tra le strategie, le azioni ed i Piani attuativi. Ogni Piano attuativo dettaglia, infatti, una combinazione di azioni verificando con maggiore approfondimento il livello di perseguimento degli obiettivi di Piano e dei relativi target.

In tale ottica il Rapporto Ambientale sintetizza le strategie e le susseguenti azioni secondo i quattro elementi che caratterizzano il territorio: persone, città, montagna, mare:

1. LE PERSONE

A tale componente vengono associate tutte le azioni che possono generare impatti sulle persone indipendentemente dal territorio in cui risiedono o dal territorio che visitano, in un'ottica di sostenibilità sociale:

- Strategia P.1 - Mettere in campo interventi per la riduzione dell'incidentalità
 - Azione P.1.1 - Predispone momenti di educazione stradale.
 - Azione P.1.2 - Attivazione di un osservatorio degli incidenti stradali.
 - Azione P.1.3 - Messa in sicurezza delle strade più pericolose.
- Strategia P.2 - Garantire una migliore accessibilità ai poli sanitari
 - Azione P2.1 - Attivazione di un servizio di trasporto pubblico flessibile per gli ospedali.
- Strategia P.3 - Sviluppare pianificazione e progettazione per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

- Azione P.3.1 – Invito ai comuni di dotarsi di un Piano per l'Eliminazione delle Architettoniche (PEBA).
- Azione P.3.2 – Migliorare l'accessibilità dei mezzi pubblici.
- Strategia P.4 - Potenziamento e razionalizzazione del trasporto scolastico.
 - Azione P.4.1 – Potenziamento e attivazione di servizi di scuolabus efficienti.
 - Azione P.4.2 – Valutare l'istituzione di Zone a Traffico Limitato Scolastiche.
 - Azione P.4.3 – Promuovere iniziative di pedibus & bicibus.
- Strategia P.5 – Investimenti a favore dell'inclusione sociale.
 - Azione P.5.1 – Ripensare ai centri delle varie località come luoghi di socialità.
 - Azione P.5.2 – Promuovere l'acquisto di biciclette, biciclette elettriche e abbonamenti TPL per ridurre la Mobility Poverty.

2. CITTÀ

Le strategie e le azioni previste sono indirizzate ai centri urbani maggiori in un'ottica volutamente non Reggio-centrica, essenzialmente quelli concentrati nell'area reggina nell'area reggina (Villa San Giovanni e Melito di Porto Salvo), l'area della Locride (Locri e Siderno) e nell'area della Piana (Palmi, Gioia Tauro, Rosarno e Taurianova).

- Strategia C.1 – Potenziamento del TPL urbano.
 - Azione C.1.1 – Riorganizzare il trasporto pubblico sulla base degli indirizzi regionali.
 - Azione C.1.2 – Rinnovo del parco mezzi.
 - Azione C.1.3 – Sfruttamento della stazione dell'Aeroporto.
 - Azione C.1.4 – Miglioramento delle fermate del TPL.
- Strategia C.2 – Disincentivare l'uso dell'auto privata in città.
 - Azione C.2.1 – Interventi di traffic calming.
 - Azione C.2.2 – Linee guida per le ZTL, le zone 30 e le aree pedonali nei centri abitati.
 - Azione C.2.3 – Pianificazione della sosta.
 - Azione C.2.4 – Promozione degli strumenti di pianificazione per la mobilità dolce (Biciplan & Pediplan).
 - Azione C.2.5 Promozione di iniziative di Mobility management.
- Strategia C.3 – Incentivare l'integrazione delle diverse modalità di trasporto.
 - Azione C.3.1 – Integrazione dei servizi di trasporto metropolitani su ferro con il sistema ciclabile.
 - Azione C.3.2 – Realizzazione di velostazioni sicure e protette presso le stazioni ferroviarie e i principali nodi del trasporto pubblico su gomma e i poli di interesse.
 - Azione C.3.3 – Realizzazione di parcheggi scambiatori alle porte delle principali città per agevolare lo scambio fra mezzo motorizzato privato e tra-sporto pubblico locale.
 - Azione C.3.4 – Integrazione tariffaria.
 - Azione C.3.5 – Integrazione delle informazioni.
- Strategia C.4 – Razionalizzare la logistica delle merci.
 - Azione C.4.1 – Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo-bike.
 - Azione C.4.2 – Razionalizzazione degli accessi ai centri cittadini per i mezzi della logistica.
 - Azione C.4.3 – Razionalizzazione dell'utilizzo e della disposizione delle piazzole di carico e scarico.

3. MONTAGNA

Il PUMS per la montagna sviluppa delle strategie con l'obiettivo di mitigare i punti di debolezza, sfruttare i punti di forza e mantenere in sicurezza il territorio:

- Strategia Mo.1 – Potenziamento del TPL Extraurbano su gomma nella struttura a pettine.
 - Azione Mo.1.1 – Potenziamento dei servizi di collegamento monti-mare.
 - Azione Mo.1.2 – Assunzione di un orario cadenzato e di coincidenze con i servizi via ferro lungo la costa.
 - Azione Mo.1.3 – Miglioramento delle condizioni delle fermate.
- Strategia Mo.2 – Potenziamento e promozione di reti di servizi, sia pubblici che privati, legati al turismo lento.
 - Azione Mo.2.1 – Completamento dei tratti reggini della Ciclovía degli Appennini.
 - Azione Mo.2.2 – Individuazione, messa a sistema e promozione di percorsi enogastronomici e culturali da percorrere a piedi, in bicicletta o anche con mezzi motorizzati.



- Azione Mo.2.3 – Promozione dei percorsi pedonali attrezzati (footpaths) del territorio turistici.
- Azione Mo.2.4 – Strutturazione di un sistema fruitivo verde.
- Strategia Mo.3 – Riduzione del divario digitale e aumento della connettività.
 - Azione Mo.3.1 – Promozione e investimenti per il potenziamento della rete in fibra ottica.
 - Azione Mo.3.2 – Promozione di luoghi di lavoro comune per il lavoro da remoto.
 - Azione Mo.3.3 – Monitoraggio e promozione del lavoro a distanza.
- Strategia Mo.4 – Miglioramento delle condizioni della rete di viabilità fra costa e montagna.
 - Azione Mo.4.1 – Messa in sicurezza, potenziamento e completamento delle direttrici trasversali.
 - Azione Mo.4.2 – Completamento e rifunzionalizzazione delle reti locali di relazione mare Aspromonte.
 - Azione Mo.4.3 – Razionalizzazione e miglioramento dell'accessibilità in-terna di territori ad alta potenzialità
 - Azione Mo.4.4 – Riqualficazione della struttura a maglie strette di distribuzione locale.

4. MARE

L'obiettivo della Area Integrata dello Stretto mira ad individuare un'area funzionale ottimale a cavallo dello Stretto per l'integrazione dei servizi delle due città e creare una sinergia che permetta di creare un'unica grande area metropolitana, per cui sono state previste le seguenti strategie e le azioni:

- Strategia Ma.1 – Sfruttare le potenzialità del cicloturismo.
 - Azione Ma.1.1 – Completamento degli itinerari nazionali.
- Strategia Ma.2 – Integrazione dell'area dello stretto.
 - Azione Ma.2.1 – Integrazione dei servizi.
 - Azione Ma.2.2 – Apertura di tavoli con i player interessati per la realizzazione del servizio.
- Strategia Ma.3 – Potenziamento dei servizi di trasporto pubblico via ferro.
 - Azione Ma.3.1 – Interventi sulle infrastrutture derivanti dagli accordi con RFI.
 - Azione Ma.3.2 – Potenziamento dei servizi via ferro per rendere più competitivo il trasporto pubblico su ferro.
 - Azione Ma.3.3 – Realizzazione di infrastrutture di ricovero per biciclette presso le stazioni ferroviarie.
 - Azione Ma.3.4 – Promuovere e migliorare le possibilità di portare a bordo dei convogli ferroviari le biciclette.
- Strategia Ma.4 – Riqualficazione dei lungomare a favore della mobilità attiva e della socialità.
 - Azione Ma.4.1 – Promuovere presso i comuni la progettazione dell'area del lungomare.
 - Azione Ma.4.2 – Garantire un maggior numero di accessi al mare superando le infrastrutture ferroviarie e stradali che fanno da cesura.
- Strategia Ma.5 – Costruzione di una rete dei piccoli porti.
 - Azione Ma.5.1 – Apertura di un tavolo con i player interessati.
 - Azione Ma.5.2 – Realizzazione di soluzioni di scambio fra i piccoli porti e bikesharing o noleggio biciclette.
- Strategia Ma.6 – Adeguamento delle direttrici costiere.
 - Azione Ma.6.1 – Adeguamento connessione asse Tirrenico (A2) e asse Jonico (SS106).
 - Azione Ma.6.2 – Completamento degli interventi in corso e prioritizzazione.

Obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale

Sulla base del campo d'azione del PUMS ed in riferimento al contesto ambientale ed in particolare tenendo conto delle criticità e i punti di forza emersi dall'analisi SWOT, sono stati declinati gli obiettivi di sostenibilità, per tematiche, facendo riferimento sia a quelli che discendono da pinai locali che a strategie e piani di livello superiore. Essi possono essere sintetizzati come di seguito riportato:



Obiettivi di sostenibilità	
Mobilità e Trasporti	Realizzare un passaggio equilibrato a modi di trasporto ecocompatibili ai fini di un sistema sostenibile di trasporto e di mobilità (SSS). Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture «alimentate con carburanti tradizionali» ed eliminarlo del tutto entro il 2050; conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO ₂ entro il 2030 (LB 2011)
	Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci, garantendo a tutti, entro il 2030, l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici (SNSvS) - Sulle percorrenze superiori a 300 km il 30 % del trasporto di merci su strada dovrebbe essere trasferito verso altri modi, quali la ferrovia o le vie navigabili, entro il 2030. Nel 2050 questa percentuale dovrebbe passare al 50 % grazie a corridoi merci efficienti ed ecologici (LB 2011)
	Migliorare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per incoraggiare a una maggiore efficienza e a prestazioni migliori (SSS) - Entro il 2050 la maggior parte del trasporto di passeggeri sulle medie di- stanze dovrebbe avvenire per ferrovia (LB 2011) - Migliorare il trasporto rapido di massa nelle aree urbane e metropolitane; integrazione tra reti ferroviarie, metropolitane, autostazioni, terminal bus e parcheggi di interscambio (Connettere l'Italia 2016)
	Migliorare l'accessibilità alle grandi aree urbane e metropolitane, incentivando l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili. Incentivare la mobilità ciclopedonale nelle aree urbane ed extraurbane (Connettere l'Italia 2016)
	Promuovere iniziative di mobilità condivisa (car sharing, bike sharing, ...); Sistemi di informazionali l'utenza; Sistemi per la distribuzione urbana delle merci. (Connettere l'Italia 2016)
	Promuovere ed applicare i Sistemi di Trasporti Intelligenti (Connettere l'Italia 2016)
	Migliorare qualitativamente il parco veicoli, attraverso la sostituzione dei veicoli maggiormente inquinanti ed energivori (PNSMS)
	Sviluppare la mobilità intermodale e dolce per favorire la sostenibilità delle strategie di sviluppo del turismo (PST e PSMT)
	Creare le condizioni che permettano l'accessibilità ai fini del turismo e fruizione attraverso sistemi di mobilità sostenibile (PST e PSMT)
Qualità dell'aria	Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera (SNSS)
Cambiamenti climatici	Ridurre i consumi energetici (PNIEC - PEAR)
	Ridurre le emissioni di gas climalteranti (PNIEC - PRIT - PAESC)
Inquinamento acustico	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (2002/49/CE)
Sicurezza salute e ambiente urbano	Migliorare la sicurezza delle strade con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani (SNSvS)
	Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada "(LB 2011)
	Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico (SNSvS)
	Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni (SNSvS)

In maniera specifica sono stati individuati gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e della qualità dell'aria, che sono direttamente connessi agli obiettivi del PRT, effettuando un'analisi di contesto ed analizzando il quadro di riferimento nazionale ed europeo ed i target per il raggiungimento di adeguati livelli di sostenibilità per le componenti in questione.

La Struttura del Piano ed i Piani attuativi

La zonizzazione adottata è direttamente dedotta dal Piano Regionale dei Trasporti che per la Città Metropolitana individuava 254 zone complessive. Esse rappresentano i 97 comuni con un diverso livello di aggregazione in relazione alla dimensione territoriale delle singole entità comunali.

In aggiunta alla zonizzazione di base è stata anche definita una mesozonizzazione del territorio metropolitano suddivisa in tre "Circondari":

Circondario dello Stretto: Bagaladi, Bagnara Calabria, Bova, Bova Marina, Calanna, Campo Calabro, Cardeto, Condofuri, Fiumara, Laganadi, Melito di Porto Salvo, Montebello Jonico, Motta San Giovanni, Reggio di Calabria, Roccaforte del Greco, Roghudi, San Lorenzo, San Roberto, Sant'Alessio in Aspromonte, Santo Stefano in Aspromonte, Scilla, Villa San Giovanni.

Circondario della Piana: Anoaia, Candidoni, Cinquefrondi, Cittanova, Cosoleto, Delianuova, Feroletto della Chiesa, Galatro, Giffone, Gioia Tauro, Laureana di Borrello, Maropati, Melicucco, Melicuccà, Molochio, Oppido Mamertina, Palmi, Polistena, Rizziconi, Rosarno, San Ferdinando, San Giorgio Morgeto, San Pietro di Caridà, San Procopio, Sant'Eufemia d'Aspromonte, Santa Cristina d'Aspromonte, Scido, Seminara, Serrata, Sino-poli, Taurianova, Terranova Sappo Minulio, Varapodio.

Circondario di Locri: Africo, Agnana Calabria, Antonimina, Ardore, Benestare, Bianco, Bivongi, Bovalino, Brancaleone, Bruzzano Zeffirio, Camini, Canolo, Caraffa del Bianco, Careri, Casignana, Caulonia, Ciminà,



Ferruzzano, Gerace, Gioiosa Ionica, Grotte-ria, Locri, Mammola, Marina di Gerace, Monasterace, Palizzi, Pazzano, Placanica, Plati, Portigliola, Riace, Roccella Ionica, Samo, San Giovanni di Gerace, San Luca, Sant'Agata del Bianco, Sant'Ilario dello Ionio, Siderno, Staiti, Stignano, Stilo.

Il comune di Reggio Calabria, che ricade nel Circondario dello Stretto è stato considerato come una zona a sé. Le azioni definite nei singoli Piani attuativi sono sia “gestionali” che “infrastrutturali”; le prime riguardano la migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, il potenziamento dei servizi e l’implementazione di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità in un’ottica di sostenibilità e nell’incentivazione di comportamenti virtuosi. Tali azioni, seppur rilevanti per il raggiungimento degli obiettivi di Piano e quindi interferenti sulle componenti ambientali legate alla circolazione dei mezzi, non hanno un’espressione territoriale specifica e non hanno un’interazione con le risorse naturali. Le azioni che riguardano invece interventi di adeguamento o riqualificazione di infrastrutture già esistenti sono significative e positivi gli effetti relativi al sistema della mobilità e alle componenti direttamente interessate dalla circolazione dei veicoli.

I Piani Attuativi che costituiscono allegati specifici del Piano direttore sono:

- Piano attuativo per il trasporto pubblico metropolitano e mobilità condivisa

L’insieme degli interventi proposti rappresenta lo scenario di piano che definisce l’assetto futuro del sistema dei trasporti della città metropolitana di Reggio Calabria. Il piano intende raggiungere un nuovo equilibrio con la finalità di perseguire gli obiettivi ed i relativi target. Le soluzioni per migliorare la mobilità delle persone a scala metropolitana sono dunque l’oggetto del presente piano attuativo e rappresentano una parte integrante del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS). In particolare, il piano definisce misure e azioni per contribuire ad aumentare la sostenibilità economica, sociale ed ambientale nel settore del trasporto delle merci a scala metropolitana. Dal punto di vista ambientale, si prefigge raggiungere un nuovo equilibrio modale per favorire le modalità di trasporto collettivo. Insieme al rinnovo del parco circolante, gli investimenti in infrastrutture e servizi che garantiscano la mobilità di persone, rappresentano la direzione da seguire per affrontare le sfide globali e raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti a scala mondiale (Agenda 2030), Europea (Green Deal) e Nazionale. Sulla base degli obiettivi prefissati viene riportata la sintesi degli interventi secondo l’orizzonte temporale a breve termine e/o a lungo termine che sono stati sintetizzati nella Tab 27 (cfr. pag.191 - 192 All.1).

L’obiettivo finale del piano è incrementare in modo consistente la quantità di utenti che utilizzano i servizi di trasporto collettivo con conseguenze indirette in termini di riduzione dell’incidentalità stradale, dell’inquinamento atmosferico ed acustico nonché un miglioramento della fruibilità, della qualità e della sicurezza degli spazi urbani interessati dal progetto integrato.

- Piano attuativo per la mobilità pedonale e spazio condiviso (Pediplan)

Lo sviluppo della mobilità pedonale è funzionale al rendere sostenibile il sistema della mobilità e dei trasporti alla scala urbana, oltre che alla qualificazione generale e riqualificazione funzionale dello spazio urbano. Rendere i centri urbani e i luoghi di interesse più accessibili dal punto di vista pedonale e aumentarne la qualità urbana ha indubbi ricadute vantaggiose a livello sociale, economico ed ambientali sul territorio e quindi sulla collettività. Lo sviluppo del Pediplan richiede una stretta integrazione con lo strumento di pianificazione strategica (PUMS) e con lo strumento del Biciplan, poiché le due componenti principali di mobilità attiva vanno considerate complementari dal punto di vista della pianificazione. Gli interventi previsti sono di tipo materiale, immateriale e gestionale e vengono specificati anche con la distinzione della priorità indicando tre fasi di attuazione a breve, medio e lungo termine (cfr. Tab. 10 pag. 60 All. 2).

Gli interventi puntuali, ma di impatto, sono le ZTL scolastiche e la riqualificazione lungomare, per dare al piano un’impronta di sicurezza e miglioramento della qualità della vita; nello scenario di breve termine è prevista la pianificazione di livello comunale, per creare una rete di piani coerenti e successivamente interventi strutturali e non estemporanei; lo scenario di medio termine contempla l’attuazione di interventi fisici di modifica delle strade e delle città per aumentare sicurezza e benessere, mentre lo scenario di lungo termine punta a riqualificare le zone montane e aumentare l’attrattività turistica.

- Piano attuativo Biciplan metropolitano

Lo sviluppo della mobilità ciclabile è uno dei principali strumenti per rendere sostenibile il sistema della mobilità e dei trasporti alla scala urbana e di area vasta. Rendere i centri urbani e i collegamenti circostanti maggiormente ciclabili ha indubbi vantaggi sociali, economici ed ambientali sul territorio e la collettività.

Lo sviluppo del Biciplan richiede una stretta integrazione con lo strumento di pianificazione strategica (PUMS) e con lo strumento del Pediplan, poiché le due componenti principali di mobilità attiva vanno considerate complementari dal punto di vista della pianificazione.

Gli interventi individuati sono di tipo materiale, immateriale e gestionale e vengono definiti anche con la distinzione della priorità indicando tre fasi di attuazione a breve, medio e lungo termine (cfr. Tabelle 16 e 17 pagg.107 - 109 All.3).

- Piano attuativo trasporto stradale e sicurezza

Il Piano propone un assetto futuro del sistema stradale a scala metropolitana, con indicazioni per i Comuni al fine migliorare la sicurezza stradale per l’intero territorio della città metropolitana di Reggio Calabria. La rete stradale ha un ruolo rilevante per aumentare la sostenibilità in tutte le sue componenti; dal punto di vista economico, la rete stradale contribuisce a ridurre i costi di trasporto per gli utenti; dal punto di vista sociale, un sistema stradale connesso

e sicuro garantisce l'accessibilità del territorio e contribuisce alla riduzione dell'incidente stradale dal punto di vista ambientale, il sistema deve contenere gli impatti connessi all'inquinamento acustico ed ambientale.

Gli interventi sono definiti in base alla priorità e le tipologie infrastrutture stradali primarie e secondarie sono riportate nella tabella 14 (cfr. pag. 116-118), mentre le azioni complementari sono distinte per tempi di attuazione, in tre fasi a breve, medio e lungo termine per ogni azione nella tabella di riferimento (Tabella 15 pag. 119 All. 4).

- **Piano attuativo per la logistica metropolitana**

Sono oggetto di questo piano attuativo le soluzioni per migliorare la distribuzione delle merci a scala urbana e rappresentano una parte integrante del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS). In particolare, il piano definisce misure e azioni per contribuire ad aumentare la sostenibilità economica, sociale ed ambientale nel settore del trasporto delle merci a scala metropolitana. Al fine di superare le criticità e gli impatti generati dalla mobilità di merci nei sistemi urbani sono stati indicati un insieme di obiettivi da raggiungere nel medio-lungo periodo attraverso il PUMS ed il Piano attuativo specifico.

La realizzazione degli interventi inseriti nello scenario di progetto contribuisce ad un miglioramento complessivo delle prestazioni del sistema di mobilità (riduzione della congestione da traffico, dell'inquinamento acustico ed atmosferico, ecc...) che portano ad un aumento sia dell'efficacia ed efficienza del sistema che ad un aumento della sostenibilità economica, sociale ed ambientale della mobilità urbana.

Il raggiungimento dei target relativi agli obiettivi è correlato al numero di Comuni che concretizzeranno gli interventi previsti e dalla realizzazione delle misure sui porti e sulle infrastrutture già finanziati con fondi nazionali e regionali. In ogni caso è rilevante per l'intera città metropolitana di Reggio Calabria realizzare nelle principali aree urbane un sistema di logistica a emissioni zero di CO₂ entro il 2030, come previsto dagli obiettivi di sostenibilità connessi alla mobilità ed ai trasporti.

- **Piano attuativo per l'Area integrata dello Stretto**

L'area dello Stretto assiste giornalmente ad un continuo e crescente scambio di merci e persone tra la sponda calabrese e quella siciliana, che utilizzano per l'attraversamento un sistema di infrastrutture e servizi inadeguato alle mutate esigenze della mobilità. La discontinuità fisica dei territori e l'appartenenza delle due città metropolitane di Reggio Calabria e Messina a regioni differenti hanno portato alla mancanza di un approccio di studio integrato ad eccezione di provvedimenti definiti per specifiche situazioni di emergenza.

Per la realizzazione concreta dello scenario di piano in ottica di sistema sono previsti:

- interventi gestionali ed organizzativi che modificano l'assetto organizzativo del sistema e riguardano la razionalizzazione e ottimizzazione dei servizi di trasporto;
- interventi di equipment che modificano la dotazione di mezzi (navali, ferroviari e su gomma) in termini quantitativi e qualitativi finalizzati al rinnovo del materiale rotabile;
- interventi infrastrutturali che modificano l'assetto fisico del sistema e riguardano: i nodi di interscambio (interventi infrastrutturali puntuali); gli archi di connessione (interventi infrastrutturali lineari);
- interventi infrastrutturali immateriali che riguardano lo sviluppo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) che, insieme ai metodi ed ai modelli dell'ingegneria dei sistemi di trasporto configurano i sistemi intelligenti di trasporto (ITS). A tal fine nel dettaglio la Tab. 12 (cfr. pag. 91 All. 6) ne definisce la sintesi.

Analisi di Coerenza

La verifica di coerenza esterna riguarda le possibili interazioni tra il piano e gli strumenti di pianificazione locali e la valutazione dell'impatto del PUMS sugli obiettivi dei piani pertinenti con cui si è evidenziata una interazione, nonché la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità indicati come pertinenti. In particolare, essa permette di verificare e valutare il grado di coerenza e/o sinergia, correlazione e incoerenza e/o discordanza tra gli obiettivi di sostenibilità formulati per PUMS e gli obiettivi e/o misure di altri pertinenti piani o programmi a livello regionale, sia di tipo settoriale sia trasversale, nonché con gli obiettivi di riferimento desunti dalle direttive/normative internazionali e nazionali.

La verifica di coerenza esterna è stata condotta evidenziando la relazione tra gli obiettivi del PUMS e gli obiettivi di ciascun Piano/programma sovraordinato o settoriale, predisponendo adeguate matrici in relazione ai Piani ritenuti pertinenti (cfr. Tab. 14 pagg. 65-67 del RA), nonché agli obiettivi di sostenibilità (cfr. Tab. 15 pagg. 68-69).

L'analisi di coerenza interna prevede il confronto fra gli obiettivi di sostenibilità del Piano e le sue azioni e/o interventi, al fine di evidenziarne la rispondenza delle strategie e delle azioni scelte per la sua attuazione e per definire se sono in grado di produrre sinergie positive e se sono adeguate ad assicurare la loro efficacia in relazione alle criticità/pressioni e peculiarità/potenzialità evidenziate nell'analisi del contesto territoriale e ambientale. A tal fine è stata predisposta una matrice di coerenza ambientale interna che mette in relazione gli obiettivi di sostenibilità ambientale formulati per il Piano e le azioni/interventi del PUMS al fine di valutarne il grado di sinergia, coerenza e conflittualità. Il risultato della verifica è illustrato nelle matrici parte integrante del RA (cfr. pagg. 62-64).

Dalla valutazione delle matrici appare che sulla base del numero di interazioni positive tra gli obiettivi e azioni-obiettivi, il Piano appare adeguato e funzionale a produrre sinergie e ricadute positive per l'ambiente nell'ottica della sostenibilità ambientale.

Le alternative del PUMS

Il Rapporto Ambientale non individua e descrive le alternative al fine di verificare e mettere a confronto le possibili evoluzioni dello stato dell'ambiente in relazione alle scelte messe in atto dal PUMS per dall'identificazione del contesto ambientale di riferimento è possibile ricostruire solo le due ipotesi di scenario:

- Alternativa 0, riconducibile alla situazione del contesto di partenza;
- Alternativa 1, ossia di attuazione del PUMS, che si prefigura il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità definiti.

Monitoraggio

Il Piano di monitoraggio del PUMS definito nella Relazione di Piano ha lo scopo di comprendere l'effettivo costo sociale della mobilità, in termini di incidentalità, di mortalità, di perditempo dovuti alla congestione del traffico e/o di malattie croniche riconducibili all'inquinamento, ecc. In base alla complessità del monitoraggio di un PUMS di area Metropolitana si è scelto di fare un monitoraggio unico Piano e VAS.

Il Rapporto Ambientale (cfr. pagg. 93 e ss.) prevede l'esecuzione di un monitoraggio ambientale in considerazione del numero e della complessa articolazione delle attività che potranno essere previste nel corso del suo pluriennale svolgimento, che richiede una progettazione specifica, la quale dovrà prevedere:

- 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.

Gli indicatori utilizzati nella VAS hanno lo scopo di descrivere un insieme di variabili che caratterizzano, da un lato il contesto e lo scenario di riferimento, dall'altro lo specifico Piano, in termini di azioni e di effetti diretti e indiretti, cumulati e sinergici. Il set di indicatori del sistema di monitoraggio è strutturato in:

- Indicatori di contesto rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano. Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti normalmente esterni al gruppo di pianificazione (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Essi vengono assunti all'interno del piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto (cfr. Relazione di Piano pag. 501).
- Indicatori di processo (indicatori di attuazione e di risultato) che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano. Il processo di attuazione del PUMS dovrà essere monitorato a partire dalla verifica della corrispondenza con quanto effettivamente realizzato nel corso degli anni in riferimento agli interventi previsti dal PUMS; il report di monitoraggio, fornirà attraverso gli indicatori informazioni su quali obiettivi specifici e quindi su quali strategie e/o azioni specifiche ha avuto riscontri positivi l'attuazione del PUMS. Gli indicatori di risultato costituiscono i riferimenti rispetto ai quali valutare l'efficacia delle politiche e delle misure previste dal PUMS. Il set di indicatori prevede quelli previsti dalle linee guida PUMS, che consentono di verificare anche in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità.

Sintesi non Tecnica

Il Rapporto Ambientale è corredato della Sintesi non Tecnica secondo quanto prescritto dall'Allegato VI del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. La sintesi non tecnica è formulata come documento autonomo rispetto al Rapporto Ambientale ed è in grado di offrire una visione sintetica del Piano, del percorso seguito nella procedura di VAS, dei suoi obiettivi e delle misure in esso contenute, garantendo ai soggetti interessati informazioni adeguate sugli aspetti principali.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Tenuto Conto che:

All'interno del territorio della Città Metropolitana di Reggio Calabria sono presenti 56 Siti Natura 2000 di cui 54 Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e 2 Zone di Protezione Speciale (ZPS). Complessivamente i siti Natura 2000 ricoprono 64.079 ha, (di cui 40202 ha su terra ferma, circa il 13% del territorio metropolitano);

ANALISI DI INCIDENZA

Valutato che:

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.

Le azioni "infrastrutturali" del Piano prevedono:

- parte di esse sono già previste in strumenti pianificatori vigenti (PTR o PTCP) 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 fisica dell'aeroporto nella rete metropolitana), 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;

- per le altre azioni infrastrutturali (su viabilità, mobilità ciclabile e pedonale) si è prevalentemente di azioni di adeguamento dei sedimi esistenti, in ambiti già utilizzati, e si sono analizzate le eventuali interferenze con i 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: 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.

Quanto agli interventi sulla viabilità, si evidenzia che:

- L'intervento S_30 - Anello dell'area Grecanica viabilità di collegamento SP3 Melito P. S. - Bagaladi con san Lorenzo. Roccaforte del greco (SP23), Roghudi Vecchio – Bova, e frazioni Fossato, San Carlo, Galliciano non interessa alcun elemento della Rete Natura 2000;

- L'intervento S_31 - Riqualificazione e ammodernamento del collegamento Melito di PS – Gambarie d'Aspromonte – Delianuova (Adeguamento degli standard di sicurezza), data la tipologia di intervento si ritiene non significativa l'incidenza potenziale sui due Siti che attraversa (si evidenzia anche che rispetto al Sito IT9350133 la posizione della viabilità risulta marginale).

Dall'esame della documentazione prodotta, valutati gli impatti potenziali sulla flora, sulla fauna ed avifauna selvatica e più in generale sul complessivo sistema ambientale del sito sensibile, gli interventi non comportano incidenze particolarmente sensibili sulle componenti ambientali e naturali, nonché sugli habitat e specie di fauna ed avifauna selvatica di cui ai Siti Rete Natura 2000 in questione, come evincesi dallo studio di incidenza:

- 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;

Inoltre, dal punto di vista ambientale notevoli saranno i benefici indotti sulla componente "qualità dell'aria e cambiamenti climatici" con riduzione delle emissioni dei principali inquinanti prodotti dal traffico veicolare, grazie al riorientamento degli spostamenti verso forme più sostenibili come il trasporto pubblico e l'uso della bicicletta. Si specifica inoltre che gli interventi, propri del PUMS o ereditati da altri contesti pianificatori e non valutati in precedenza, dovranno essere sottoposti a valutazione appropriata, in attesa di ulteriori approfondimenti progettuali.

VALUTATO CHE:

- Il Rapporto Ambientale, quale parte integrante degli elaborati di Piano, definisce gli elementi fondamentali ai fini della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ed evidenzia la congruità delle scelte di Piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale, agli obiettivi generali e specifici che il PUMS intende perseguire nell'ottica dello sviluppo sostenibile.

- La proposta di Piano prevede attraverso opportune misure di ridurre gli effetti nocivi dell'inquinamento atmosferico per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso incidendo, inoltre, in maniera positiva sulla qualità della vita; l'attuazione del Piano ed il raggiungimento degli obiettivi che esso si prefigge comporteranno dei benefici in termini di riduzione delle emissioni in atmosfera e di sostenibilità energetica. Gli obiettivi e azioni del PUMS sono volti all'incremento della mobilità sostenibile sia relativa al trasporto pubblico sia alla mobilità attiva, favorendo soprattutto il rinnovo del parco veicolare con l'obiettivo di riduzione delle emissioni inquinanti, con riduzione di consumi e delle emissioni di CO₂.

In relazione agli elementi del territorio (persone, città, montagna, mare) sono state identificate azioni volte a promuovere una mobilità alternativa rispetto a quella privata effettuata con mezzo proprio (autoveicolo). Sia in termini di mobilità attiva (pedoni, bici) che mobilità pubblica o condivisa (miglioramento TPL, sharing mobility) e quindi sono da ritenere coerenti con la necessità di ridurre i consumi nel settore trasporti imputabili principalmente all'impiego di prodotti petroliferi e derivati.

L'attuazione del Piano prefigura ricadute positive che riguardano sia il miglioramento della sicurezza del territorio che interventi volti essenzialmente all'adeguamento o riqualificazione di infrastrutture, pertanto, i possibili impatti sono poco significativi sulle componenti suolo, sottosuolo, acque, ecosistemi paesaggio, in quanto interessano ambiti già attraversati dalle infrastrutture, riconducibili ad azioni sulla viabilità, quali: Anello dell'area Grecanica viabilità di collegamento SP3 Melito P. S. - Bagaladi con San Lorenzo;



Roccaforte del greco (SP23), Roghudi Vecchio – Bova, e frazioni Fossato, Riqualficazione e ammodernamento del collegamento Melito di PS – Gambarie d’Aspromonte – Delianuova (Adeguamento degli standard di sicurezza).

Nel caso di interventi relativi alla mobilità ciclabile, il Piano prevede esclusivamente la messa a sistema di percorrenze che utilizzano tracciati esistenti, di viabilità o sentieri, pertanto le azioni si concretizzano 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 ed alle aree protette. Inoltre, per le aree di sosta e velostazioni, previste al di fuori delle aree urbanizzate/antropizzate (in particolare lungo i Percorsi secondari e la “Rete Verde”), è prevista la condizione che vengano realizzati interventi minimi, e posizionati manufatti (rastrelliere) “leggeri” che non alterano la permeabilità delle aree e l’assetto morfologico del territorio. Gli obiettivi di sostenibilità risultano coerenti e soddisfano la quasi totalità gli obiettivi di sostenibilità dei Piani sovraordinati, ancorché alcuni non sono stati considerati nell’ultima versione definitiva e vigente, pertanto sarà necessario che gli interventi progettuali discendenti dal Piano acquisiscano ogni parere e/o autorizzazione previsti per norma, compresa la Valutazione di Impatto Ambientale, qualora ne ricorrano i presupposti di legge, al fine di non generare impatti negativi in particolar modo sulla componente paesaggio.

- La matrice degli effetti sulle componenti ambientali, predisposta limitatamente a quelle che potrebbero subire avere gli impatti diretti ed indiretti dovuti alle azioni di Piano, non evidenzia effetti negativi; inoltre, le azioni risultano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di esposizione della popolazione a rumore, di sicurezza e di vivibilità dell’ambiente urbano, nonché di riduzione di emissioni e di mobilità attiva che produce anche effetti positivi sulla salute.

RITENUTO che la procedura di VAS non costituisce, né prefigura un provvedimento autorizzativo e risponde al principio giuridico di precauzione, di azione preventiva e di sviluppo sostenibile della pianificazione e che l’analisi di coerenza interna ed esterna permettono di considerare eventuali possibili ripercussioni sull’ambiente;

RITENUTO che per le motivazioni che precedono il Rapporto Ambientale contempla gli elementi atti a valutare e stimare i possibili effetti generati dall’attuazione dal PUMS;

DATO ATTO che, sulla base della verifica effettuata secondo i criteri di cui all’Allegato del R.R.- n.3/2008 e ss.mm.ii. per quanto riportato nella motivazione, gli effetti derivanti dalla pianificazione su alcune componenti ambientali sono identificabili come elemento di possibili ripercussioni sul quadro ambientale e territoriale di riferimento;

VALUTATI gli effetti prodotti dal Piano sull’ambiente per come evidenziati nel Rapporto Ambientale;

VALUTATE le informazioni che emergono dalla documentazione prodotta;

CONSIDERATO CHE l’attività della STV in materia di VAS si articola nell’attività (endoprocedimentale) di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito da parte dei componenti tecnici (anche tramite acquisizione e valutazione di tutta la documentazione presentata, ivi comprese le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati con riferimento alle fasi di consultazione previste in relazione al singolo procedimento) e nella successiva attività di valutazione di chiusura, in unica seduta plenaria;

ATTESO CHE per tutto quanto sopra rappresentato, i componenti tecnici della Struttura Tecnica di Valutazione in materia di VAS danno atto di avere esaminato la documentazione presentata e di aver espletato, congiuntamente, in relazione agli aspetti di competenza, l’attività di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Struttura Tecnica di Valutazione VAS

Per quanto sopra sulla base dell’attività di valutazione in seduta plenaria - richiamata la narrativa che precede come parte integrante e sostanziale del presente atto - sulla scorta della predetta attività di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito e per effetto della medesima, in relazione agli aspetti di specifica competenza ambientale - fatti salvi i diritti di terzi, la veridicità dei dati riportati da parte dell’Autorità Procedente e dei tecnici progettisti/esperti e altri vincoli non dichiarati di qualsiasi natura eventualmente presenti sulle aree di pianificazione - esprime **parere motivato favorevole e parere di incidenza positiva** per il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – Autorità Procedente: Città Metropolitana di Reggio Calabria**, ai sensi dell’art.15 del D. Lgs. n.152/2006 e smi, a condizione che si tenga conto delle seguenti prescrizioni/raccomandazioni/limitazioni:

1. Gli elaborati di Piano dovranno essere adeguati alle prescrizioni del presente parere motivato prima della definitiva approvazione.
2. I progetti previsti nei Piani attuativi discendenti dal Piano direttore, qualora ne ricorrano i presupposti in base alla tipologia degli interventi, dovranno essere sottoposti alle procedure di VIA o verifica di

assoggettabilità a VIA sulla base dei criteri di cui agli Allegati alla Parte seconda e s.m.i.

3. Ai sensi dell'art. 17 "Informazione sulla decisione" del D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii, la decisione finale dovrà essere pubblicata sul sito web delle autorità interessate indicando la sede ove si possa prendere visione del piano e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Dovranno essere inoltre resi pubblici i seguenti documenti:
 - a) il parere motivato espresso dall'autorità competente;
 - b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;
 - c) le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 18 del D. Lgs. n.152/2006 ss.mm.ii.
4. La procedura di VAS in oggetto non esonera i proponenti degli interventi progettuali definiti nei Piani attuativi all'acquisizione di ogni parere e/o autorizzazione per norma previsti, incluse la Valutazione di Impatto Ambientale, qualora ne ricorrano i presupposti normativi.

Ai fini della valutazione dell'incidenza valgono le seguenti limitazioni:

5. Sia evitato ogni degrado della struttura e funzionalità degli habitat forestali derivanti dagli effetti delle misure/azioni boschive così come programmate, tenendo conto che le principali criticità legate alla componente biodiversità e natura, riguardano l'effetto della somma dei fattori che in maniera singola e/o cumulativa, possono favorire la diminuzione della variabilità degli esseri viventi, in specie e in ecosistemi, provocando la frammentazione, l'isolamento e la perturbazione di habitat/specie. In particolare, dovranno essere salvaguardati e conservati gli habitat dei chiroteri, specie a rischio altissimo di estinzione, secondo la Lista Rossa dei vertebrati italiani (IUCN 2013).
6. Le misure, le azioni e le operazioni (progetti), così come definite nel PUMS, siano tese ad evitare ogni frammentazione ed alterazione idrogeologica dei territori interessati.
7. Siano tutelati gli ecosistemi forestali protetti, rari, sensibili o rappresentativi, quali aree ripariali e biotopi umidi, aree che ospitano specie endemiche e habitat di specie minacciate, così come le risorse genetiche protette o in via di estinzione.
8. Siano tutelati i biotopi particolarmente significativi quali le sorgenti d'acqua, le zone umide, gli affioramenti rocciosi eventualmente interessate dai progetti afferenti al PUMS.
9. Sia fatto divieto di introduzione all'interno dei confini dei siti Natura 2000 o porzioni di siti di competenza di specie alloctone.
10. Le azioni del PUMS dovranno essere, in coerenza con la Strategia Regionale per la Biodiversità per come prevista dalla DGR n. 845 del 21 dicembre 2010.

Qualunque difformità e/o dichiarazione mendace nella documentazione tecnica/amministrativa/progettuale presentata, da parte del proponente e/o del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti (che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza) e, altresì, la violazione delle prescrizioni impartite (per la fase esecutiva), inficiano la validità del presente atto.

LA STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE VAS


Regione Calabria
Ass. REGCAL
Cons. Regolamento
Prot. N. 349986 del 02/08/2023

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., comprensiva di Valutazione di Incidenza ai sensi del DPR Regionale n. 3 del 04/08/2008 e ss.mm.ii., Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Città Metropolitana di Reggio Calabria. Parere motivato di VAS, ai sensi dell'art. 15 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. Autorità Procedente: Città Metropolitana di Reggio Calabria (RC).

La STV VAS

Componenti Tecnici STV VAS			
1	Componente tecnico (<i>Geom. - Rapp. A.R.P.A.CAL</i>)	<i>Angelo Antonio Corapi</i>	<i>F.TO DIGITALMENTE</i>
2	Componente tecnico (<i>Ing.</i>)	<i>Antonino Demasi</i>	<i>F.TO DIGITALMENTE</i>
3	Componente tecnico (<i>Dott.ssa</i>)	<i>Rossella Defina</i>	<i>F.TO DIGITALMENTE</i>
4	Componente tecnico (<i>Dott.</i>)	<i>Nicola Caserta</i>	<i>F.TO DIGITALMENTE</i>
5	Componente tecnico (<i>Dott.ssa</i>)	<i>Sandie Stranges (*)</i>	<i>F.TO DIGITALMENTE</i>

() Relatore/Istruttore coordinatore*

Il Presidente della STV VAS
Ing. Salvatore Siviglia
F.TO DIGITALMENTE