COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE

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

Assunto il 04/03/2024

Numero Registro Dipartimento 188

==========

DECRETO DIRIGENZIALE

“Registro dei decreti dei Dirigenti della Regione Calabria”

N°. 2918 DEL 05/03/2024

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 per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Catanzaro (CZ). Autorità Procedente: Comune di Catanzaro (CZ). 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 DI SETTORE

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 Decreto del Dirigente Generale n. 13347 del 22/09/2023 con il quale è stato conferito l’incarico di dirigente ad interim del Settore n. 2 “Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali – Sviluppo Sostenibile” al Dott. Giovanni Aramini;
- 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: “Presa 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”.
- la DGR n. 4 del 23.01.2024 recante “Modifiche al Regolamento regionale 5 novembre 2013, n. 10 e 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”;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 19983 del 22.12.2023 con il quale sono stati nominati i componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (VAS-VIA-AIA-VI) di seguito “STV”;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 1769 del 13/02/2024 di nomina di ulteriori n. 3 componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI, di cui alla L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii.;
- la Legge Regionale n. 56 del 27.12.2023 - Legge di stabilità regionale 2024;

- la Legge Regionale n. 57 del 27.12.2023 - Bilancio di previsione finanziario della Regione Calabria per gli anni 2024 - 2026;
- la D.G.R. n. 779 del 28.12.2023 - Documento tecnico di accompagnamento al bilancio di previsione finanziario della Regione Calabria per gli anni 2024 - 2026 (artt. 11 e 39, c. 10, d.lgs. 23/06/2011, n. 118);
- la DGR n. 780 del 28.12.2023 - Bilancio finanziario gestionale della Regione Calabria per gli anni 2024 - 2026 (art. 39, c. 10, d.lgs. 23/06/2011, n. 118).

DATO ATTO CHE:

- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 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. n.152/2006 e smi);

PREMESSO CHE, in ordine agli aspetti procedimentali del presente provvedimento:

- Con Delibera comunale n.453 del 09.11.2021 è stato adottato Documento preliminare del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ed il relativo Rapporto preliminare;
- Con nota prot. n.45506 del 21.04.2022, assunta in atti al prot. n. 197608 del 26.04.2022, il Comune di Catanzaro ha trasmesso all'Autorità Competente il Rapporto preliminare, richiedendo i Soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) da coinvolgere nelle consultazioni preliminari e con successiva nota prot. n. 48337 del 27.04.2021 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, invitando i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) a presentare contributi e osservazioni entro 30 giorni al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale;
- Con nota prot. n.249511 del 26.05.2022 l'Autorità competente per il tramite del Settore Valutazioni e Autorizzazioni ambientali ha formulato le proprie osservazioni al Rapporto preliminare;
- Con Delibera comunale n. 279 del 03.05.2023 è stato adottato il Documento definitivo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), completo di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica;
- Con nota prot. n. 63898 del 24.05.2023 i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) sono stati informati della possibilità di produrre, entro 45 gg dalla data di pubblicazione dell'avviso, eventuali osservazioni al Rapporto Ambientale e/o nuovi elementi conoscitivi;
- Ai fini dell'avvio delle Consultazioni per l'esame istruttorio e la valutazione di cui alla procedura VAS, ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e del RR n. 3 del 04.08.08, sul BURC n.114 del 22 maggio 2023 e sul sito comunale è stato pubblicato apposito avviso;
- Con nota prot. n.65666 del 26.05.2023, inviata mezzo pec ed assunta in atti al prot. n. 241099 del 29.05.2023 il Comune di Catanzaro ha trasmesso il PUMS, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica per l'avvio delle consultazioni, ai sensi dell'art. 13 e 14 del D. Lgs. n.152/2006 e smi e del RR n.3/2008;
- In data 29.05.2023 è stato pubblicato l'avviso anche sul sito istituzionale dell'Autorità Competente per 45 giorni come previsto dalla normativa vigente;
- Con nota prot. n. 102247 del 05.09.2023, trasmessa via pec ed assunta in atti al prot. n. 385235 del 06.09.2023, l'Autorità Procedente ha inoltrato i contributi ricevuti in fase di pubblicazione, attestando che non sono pervenute osservazioni e dichiarando la conclusione della fase di consultazione sul Rapporto ambientale;
- Con nota prot. n.387323 del 07.09.2023 è stato trasmesso dal Responsabile del Procedimento (nota prot. n.43963 del 31.01.2023 e DDG n.10545 del 24.07.2023) il fascicolo per l'inserimento delle istanze da sottoporre alla valutazione della Struttura tecnica di Valutazione ed è stato assegnato per l'istruttoria ai fini dell'espressione del parere motivato in data 31.10.2023;
- In data 20 dicembre 2023 si è tenuto un incontro tra i rappresentanti dell'Amministrazione comunale e la Struttura Tecnica di Valutazione, durante la quale sono stati richiesti chiarimenti/integrazioni, pervenuti con nota prot. n.8266 del 24.01.2024, inviata con pec del 24.01.2024 ed acquisita in atti al prot. n.49912 del 25.01.2024.

VISTO il parere espresso dalla Struttura Tecnica di Valutazione (STV) reso nella seduta del 21.02.2024 ed assunto in atti al prot. n. 138126 del 22.02.2024.

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) per il 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 reso dalla STV;
- la Struttura Tecnica di Valutazione, quale Organo Tecnico Regionale, nella seduta del 21.02.2024 ha espresso parere motivato favorevole (assunto in atti al prot. n. 138126 del 22.02.2024) per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) - Autorità Procedente: Comune di Catanzaro (CZ), subordinatamente al rispetto delle disposte prescrizioni/raccomandazioni;

RITENUTO NECESSARIO prendere atto della valutazione espressa dalla Struttura Tecnica di Valutazione (STV) nella seduta del 21.02.2024 (parere assunto al prot. n.138126 del 22.02.2024, allegato al presente decreto per formarne parte integrante e sostanziale) con la quale è stato espresso parere motivato favorevole per Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) - Autorità Procedente: Comune di Catanzaro (CZ), subordinatamente al rispetto delle disposte prescrizioni/raccomandazioni;

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;
PER QUANTO INDICATO IN NARRATIVA che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento,

DECRETA

DI PRENDERE ATTO della valutazione espressa dalla Struttura Tecnica di Valutazione (STV) nella seduta del 21.02.2024 (parere assunto al prot. n.138126 del 22/02/2024, allegato al presente decreto per formarne parte integrante e sostanziale) con la quale è stato espresso parere motivato favorevole per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) - Autorità Procedente: Comune di Catanzaro (CZ), subordinatamente al rispetto delle disposte prescrizioni/raccomandazioni.

DI DEMANDARE all'Autorità Procedente il rispetto delle prescrizioni/raccomandazioni contenute nel parere motivato ai fini VAS, espresso dalla Struttura Tecnica di Valutazione (STV).

DI NOTIFICARE il presente provvedimento al Comune di Catanzaro (CZ), all'ARPACal, all'Amministrazione Provinciale di Catanzaro.

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
GIOVANNI ARAMINI
(con firma digitale)

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

REGIONE CALABRIA
Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente
LA STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE
VAS - VIA - AIA - VI

Dirigente del Settore 2
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
Sviluppo Sostenibile
SEDE

SEDUTA DEL 21.02.2024

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. relativa al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Città di Catanzaro (CZ). Parere motivato di VAS, ai sensi dell'art. 15 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. Autorità Procedente: Comune di Catanzaro (CZ).

LA STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE VAS - VIA - AIA - VI

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 tecnico-amministrativa in atti.

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, 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";
- la Legge Regionale n. 19/2002 e s.m.i. "Norme per la tutela, governo ed uso del territorio" – Legge 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 adottato con D.G.R. n. 300 del 22/4/2013, approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 134 dello 01/08/2016;
- 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";
- 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";

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/02/2024

- il Decreto del Dirigente Generale n. 19983 del 22/12/2023 con il quale sono stati della Struttura Tecnica di Valutazione (VAS-VIA-AIA-VI) di seguito "STV";
- la DGR n. 4 del 23.01.2024 recante "Modifiche al Regolamento regionale 5 novembre 2013, n. 10 e 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";
- il Decreto del Dirigente Generale n. 1769 del 13/02/2024 di nomina di ulteriori n. 3 componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI, di cui alla L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii.;

PREMESSO CHE:

- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 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. n.152/2006 e smi);
- Con Delibera n. 453 del 09.11.2021 l'Autorità Procedente ha adottato Documento preliminare del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ed il relativo Rapporto preliminare;
- Con nota prot. n.45506 del 21.04.2022, assunta in atti al prot. n.197608 del 26.04.2022, il Comune di Catanzaro, quale Autorità Procedente, ha trasmesso a questa Autorità Competente il Rapporto preliminare, richiedendo di concordare i Soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) da coinvolgere nelle consultazioni preliminari;
- Il Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali con nota prot. n.199807 del 27.04.2021 ha trasmesso l'elenco dei SCMA da consultare ai fini della procedura VAS;
- Con successiva nota prot. n.48337 del 27.04.2021 il Comune di Catanzaro 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, invitando i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) a presentare contributi e osservazioni entro 30 giorni al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale;
- Con nota prot. n.249511 del 26.05.2022 l'Autorità competente, per il tramite del Settore Valutazioni e Autorizzazioni ambientali, ha formulato le proprie osservazioni al Rapporto preliminare;
- Con Delibera n. 279 del 03.05.2023 l'Autorità Procedente ha adottato il Documento definitivo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), completo di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica;
- Con nota prot. n. 63898 del 24.05.2023 i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) sono stati informati della possibilità di produrre eventuali osservazioni al Rapporto Ambientale e nuovi elementi conoscitivi, entro 45 gg dalla data di pubblicazione sul BURC;
- L'avviso è stato reso noto sul BURC n.114 del 22 maggio 2023, ai fini dell'avvio delle Consultazioni per l'esame istruttorio e la valutazione di cui alla procedura VAS ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e del RR n. 3 del 04.08.08, ed è stato contestualmente pubblicato sul sito web comunale in data 24.05.2023;
- Con nota prot. n.65666 del 26.05.2023, inviata mezzo pec ed assunta in atti al prot. n. 241099 del 29.05.2023, il Comune di Catanzaro ha trasmesso glki elaborati del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica per l'avvio delle consultazioni pubbliche, ai sensi dell'art. 13 e 14 del D. Lgs. n.152/2006 e smi e del R.R. n.3/2008;
- In data 29.05.2023 l'avviso di avvio delle consultazioni ai fini dell'esame istruttorio è stato pubblicato sul sito istituzionale dell'Autorità Competente per 45 giorni nel rispetto della normativa vigente;
- Con nota prot. n.102247 del 05.09.2023, trasmessa via pec ed assunta in atti al prot. n. 385235 del 06.09.2023, l'Autorità Procedente ha inoltrato le richieste di chiarimenti ricevute in fase di pubblicazione, attestando che non sono pervenute osservazioni e dichiarando conclusa la fase di consultazione sul Rapporto ambientale;
- Con nota prot. n.387323 del 07/09/2023 è stato trasmesso dal Responsabile del Procedimento il fascicolo per l'inserimento delle istanze da sottoporre alla valutazione di merito della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) ed è stato assegnato per l'istruttoria ai fini dell'espressione del parere motivato in data 31.10.2023.
- In data 20 dicembre 2023 si è tenuto un incontro tra i rappresentanti dell'Amministrazione comunale e la Struttura Tecnica di Valutazione, durante la quale sono stati richiesti chiarimenti/integrazioni, trasmessi dall'Autorità Procedente con nota prot. n.8266 del 24.01.2024, inviata con pec del 24.01.2024 ed acquisita in atti al prot. n.49912 del 25.01.2024.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

VISTI gli elaborati trasmessi ai fini della procedura di Valutazione Ambientale Strat

- Rapporto Ambientale
- Rapporto Ambientale - Sintesi non Tecnica
- Quadro conoscitivo aggiornato
- Relazione di Piano
- Relazione sul processo di partecipazione
- Tav. 1a - Poli attrattori
- Tav. 1b - Poli attrattori
- Tav. 2 - Piste ciclabili
- Tav. 3 - Trasporto pubblico su ferro
- Tav. 4 - Trasporto pubblico su gomma
- Tav. 5 - Trasporto privato
- Tav. 6 - Interventi sulla ciclo-pedonalità
- Tav. 7 - Interventi trasporto pubblico su ferro
- Tav. 8 - Interventi trasporto pubblico su gomma
- Tav. 9 - Interventi trasporto privato
- Tav. 10 - Interventi su trasporto merci

VISTE le integrazioni di cui alla nota prot. n.8266 del 24.01.2024 costituite da:

- Attestazione comunale in merito alla coerenza del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS), al redigendo PSC Piano Strutturale Comunale, precisando che i contenuti del PUMS oggetto di VAS sono contenuti e coerenti con il Documento Preliminare del PSC Piano Strutturale Comunale adottato in Consiglio Comunale con deliberazione n° 167 del 28.12.2023 per il quale è stata indetta la conferenza di pianificazione;
- Tav. 6 (Rev. Gennaio 2024) - Interventi sulla ciclo-pedonalità;

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 definito nelle Relazione e nel Rapporto Ambientale.
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, operate sulla base contesto territoriale e delle componenti ambientali interessate, che comunque seguono principi volti al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale nella definizione delle strategie e delle singole azioni di Piano.

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* ". A tal fine l'orizzonte temporale del PUMS è quello decennale, coincidente con l'anno 2030, ma in aggiunta si individuano due ulteriori orizzonti temporali intermedi (5 e 10 anni), ai quali associare le singole azioni del Piano.
Il PUMS di Catanzaro intende promuovere nuovi modelli di pianificazione della mobilità urbana che mettono al centro le esigenze della collettività, partendo da un'approfondita conoscenza della situazione di partenza, finalizzata a garantire un'analisi interpretativa del contesto non circoscritta alla ricostruzione del funzionamento e al riconoscimento delle criticità del sistema della mobilità, ma aperta alla comprensione della situazione e delle dinamiche demografiche e socioeconomiche, tentando di recepire le aspettative della popolazione e di declinare soluzioni fortemente contestualizzate, socialmente condivise, economicamente fattibili e ambientalmente sostenibili.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

Il Piano considera gli elementi essenziali e portanti del territorio, la sua struttura insediativa 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 Piano ha il compito di analizzare e soddisfare i diversi segmenti della domanda di mobilità delle persone e delle merci nell'area della Città e della sua periferia, 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 quadro conoscitivo è stato ricostruito mediante l'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 ambientale che può essere influenzato dal Piano.

Il contesto territoriale e strutturale

Il territorio interessato dalla pianificazione è quello della Città di Catanzaro, capoluogo di regione, che si trova al centro di un sistema urbano, il quale occupa la parte jonica dell'istmo catanzarese.
Il territorio comunale di Catanzaro si estende per circa 112 Km^2 sviluppandosi secondo l'asse Sud-Nord, dai primi rilievi silani fino alla linea di costa del Mare Jonio, con altitudini che vanno da un massimo di 670 m al livello del mare. I suoi confini amministrativi sono delineati a Est e Ovest rispettivamente dalle valli dei torrenti Corace e Alli. Tra questi due corsi d'acqua, scorre il torrente Fiumarella, nel quale confluisce il torrente Musofalo, dando origine ad una morfologia molto complessa che ha profondamente condizionato lo sviluppo urbanistico della Città e la sua collocazione su tre colli, che si sviluppano da Sud a Nord, con altitudini progressivamente più elevate: San Rocco, che ha un'altezza di 295 m; Duomo, in posizione intermedia ad un'altezza di 343 m, sul quale è localizzato l'antico borgo medioevale della città ed i vicoli del centro storico; San Giovanni, in posizione più alta, a 380 m circa, al quale è collegato il famoso Ponte di Catanzaro, che permette l'accesso dall'antica Porta Pratica.
Le espansioni moderne della città si sono sviluppate dove la morfologia è risultata più favorevole, privilegiando il fondovalle e la zona costiera, dove è sorta Catanzaro Lido, che presenta connotati specifici di autonomia funzionale. Il tradizionale tessuto di attività produttiva, largamente centrato sull'edilizia, di pari passo con una sostanziale trasformazione urbanistica e sociale della Città, ha visto il progressivo svuotamento di funzioni amministrative, direzionali e commerciali tradizionalmente concentrate sul centro storico. Queste sono state delocalizzate o fuori dalla Città o nelle aree periferiche, con la nascita del Polo Direzionale di Germaneto, dove sono localizzati Cittadella Regionale, Stazione ferroviaria, Università e Policlinico, Mercato Agroalimentare e diverse altre iniziative economiche.
Tale tendenza ha determinato uno sviluppo irregolare degli insediamenti urbani attorno alla città e l'avvio di una conurbazione verso l'area della logistica attrezzata di Lamezia Terme lungo l'Istmo dei Due Mari, per cui Catanzaro ha perso nel decennio quasi 5.000 abitanti, attestandosi intorno ai 90.000 abitanti attuali, con una dispersione della popolazione tra i quartieri periferici e gli insediamenti urbani dei Comuni confinanti, dispersione non solo demografica, ma anche sociale ed economica.
La nascita ed il consolidamento dell'Università Magna Grecia di Germaneto, con l'incremento di presenza di studenti di circa 12.000 unità, di cui 3.000 fuori sede e la trasformazione del Quartiere Marina che ha potenziato le sue funzioni turistiche e di ricettività. Questi elementi hanno però, dall'altra parte, determinato ulteriore penalizzazione del centro storico e l'aggravarsi di una condizione demografica e di inurbamento eccessivo su Catanzaro Lido.
Al fine di definire le strategie e le conseguenti azioni da intraprendere e rendere sinergico ed integrato il sistema dei trasporti della Città sono stati elaborati studi ed analisi, che in particolare nella Relazione di Piano definiscono in maniera dettagliata, anche attraverso appropriate carte tematiche, l'inquadramento territoriale e socioeconomico analizzando la situazione strutturale ed insediativa (cfr. pagg. 30-35), le caratteristiche e le dinamiche demografiche (cfr. pagg. 36-42) la localizzazione dei sevizi e dei poli di attrazione, l'offerta delle reti e dei servizi di trasporto (cfr. pagg. 43-77).
Lo scenario di partenza definisce i principali servizi e poli di attrazione della città sono localizzati in parte nel nucleo storico della città e nella Catanzaro "*Alta*", in parte nell'area di Germaneto e in parte nell'area di Catanzaro Lido. Dal punto di vista della mobilità la città di Catanzaro è caratterizzata da diverse modalità di trasporto, con tipologie legate anche alla sua particolare situazione orografica:

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

- ✓ La funicolare, che collega piazza Roma con il quartiere Piè Sala;
- ✓ Il Sistema ettometrico, costituito dall'ascensore panoramico Bellavista, che collega il Parcheggio Bellavista con via Enrico De Seta. L'ascensore e la passerella pedonale a servizio del parcheggio Politeama non sono operativi;
- ✓ La rete stradale è costituita da 192 centroidi, 2.980 nodi, 58 intersezioni e 6.061 archi viari, definiti in base alla ricognizione del PUM 2009.
- ✓ I servizi di trasporto pubblico non sono attualmente una valida alternativa al traffico motorizzato privato: l'indicatore passeggeri trasportati/vetture*km si attesta su un valore pari a 0,015, da cui deriva un'offerta di servizi di trasporto pubblico insufficiente e una conseguente accentuazione dei fenomeni di congestione atteso che si rileva 0,65 autobus ogni 1.000 abitanti.
- ✓ Il Servizio ferroviario è piuttosto capillare, ma la presenza di un tratto di cremagliera di circa 3 Km con forti pendenze, tra Catanzaro centro e Catanzaro Sala, impone la rottura di carico a Catanzaro Centro (e l'utilizzo di mezzi speciali. Inoltre, la delocalizzazione di diversi servizi nell'area di Germaneto rende indispensabile un collegamento tra tale area direzionale ed a servizi e a città (sistema di collegamento metropolitano in corso di realizzazione).
- ✓ La rete ferroviaria principale non è servita da collegamenti a livello nazionale, ma solo da servizi a carattere al massimo interregionale; è presente un servizio ferroviario di carattere metropolitano, esercito sulla ferrovia a singolo binario Cosenza-Catanzaro, nel tratto fra Soveria Mannelli e Catanzaro Lido. L'infrastruttura risulta disconnessa dalla rete ferroviaria principale, con la quale condivide il nodo di scambio di Catanzaro Lido.
- ✓ La flotta di autobus urbani a disposizione dell'azienda AMC annovera complessivamente 58 veicoli, per un totale di 4.900 posti; la lunghezza complessiva delle linee esercite è pari a 134 km.
- ✓ Porto Turistico/Peschereccio di Catanzaro Lido, esistente, operativo ed in corso di completamento/potenziamento.
- ✓ Tre corsie ciclabili, tutte bidirezionali, due sul Lungomare di Catanzaro Lido e una su Viale Isonzo: la prima si estende sul Lungomare ed ha una lunghezza complessiva pari a 1,6 km di cui solo 84 metri con circolazione in sede promiscua; la seconda ha una lunghezza complessiva pari a 1,2 km sempre sul Lungomare con sezione variabile e punti fuori norma; la terza in scadente stato di manutenzione, ha una lunghezza complessiva pari a 1,2 km e si estende su Viale Isonzo.
- ✓ Area Pedonale del centro storico e ZTL istituite nel centro storico e Catanzaro Lido;
- ✓ Parcheggi in struttura e nodi di interscambio;
- ✓ Servizi integrativi al trasporto pubblico non presenti (taxi – 13 licenze; NCC – 15 licenze);
- ✓ Stalli ed aree di sosta per carico/scarico merci.

La definizione del quadro conoscitivo - territoriale, socio-economico ed infrastrutturale - 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, analizzando l'interazione tra domanda e offerta, rilevando le criticità e gli impatti, che suggeriscono la necessità di miglioramento del grado di accessibilità alle varie funzioni per le diverse modalità del sistema trasporti della Città.

Strategie, Obiettivi 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 come 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 fa proprie le strategie individuate dalle linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (DM 04/08/2017):

- ✓ Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;
- ✓ Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;
- ✓ Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;
- ✓ Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;
- ✓ Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;
- ✓ Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;
- ✓ Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti.
- ✓ Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.

Inoltre, il Piano integra le strategie della pianificazione territoriale di Catanzaro e della mobilità incentrate sul Sistema Metropolitano "*Catanzaro Centro/Germaneto*" e sul sistema intermodale di trasporto e parcheggi

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

integrato alla Metropolitana, che si raccordano e si integrano con la programmazion
Urbana":

- ✓ la valorizzazione dell'Area direzionale regionale di Germaneto, che ospita Cittadella Regionale, Università, Policlinico, Stazione FS, Area Industriale e Centro Agroalimentare, e che costituisce elemento costitutivo dell'identità della Città Capoluogo della Calabria, sostenendone l'accessibilità, la competitività e lo sviluppo territoriale e delle funzioni direzionali di valenza regionali;
- ✓ il recupero del centro storico identitario della Città, oggi desertificato a seguito della delocalizzazione di funzioni e immobili istituzionali e commerciali, supportando i processi di riallocazione di funzioni urbane strategiche e di residenzialità di cittadini e di studenti universitari nel centro storico, anche attraverso la garanzia di una mobilità veloce con Germaneto, le periferie urbane e il quartiere marinaro;
- ✓ la ricucitura dei quartieri di periferia della Città, in logica di rigenerazione urbana, attraverso la rete integrata di mobilità;
- ✓ consolidare il processo di potenziamento del Quartiere Lido di Catanzaro, individuato come "focus" della programmazione turistica della Città e delle funzioni di sviluppo integrato centrato sull'economia marinara;
- ✓ la promozione di una effettiva strategia di sostenibilità ambientale, di contenimento delle emissioni di gas nocivi e di governo attivo dei cambiamenti climatici nell'ottica di "Europa 2020", con il sistema metropolitano integrato, grazie al contrasto e contenimento dell'uso inquinante delle auto private e del trasposto su gomma a favore del trasporto su rotaia, nonché allo sviluppo delle forme innovative di mobilità "dolce" e pulita (elettrico, bici, trasporto condiviso, piano degli orari, ecc.) in una ottica strategica di "smart city".

In correlazione alle aree di interesse, definite dalle linee guida nazionali recepite dal PUMS, sono stati individuati 21 obiettivi primari:

- ✓ Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità:
  1. Miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico
  2. Riequilibrio modale della mobilità
  3. Riduzione della congestione
  4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
  5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio
  6. Miglioramento qualità dello spazio stradale e urbano e delle condizioni di sicurezza per veicoli, ciclisti e pedoni
  7. Riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità
  8. Organizzare in maniera più efficiente la distribuzione delle merci in città
  9. Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta
  10. Aumentare le alternative di scelta modale e diffondere la cultura di una mobilità sostenibile tra i cittadini
- ✓ Sostenibilità energetica e ambientale:
  11. Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili
  12. Miglioramento della qualità dell'aria
  13. Riduzione dell'inquinamento acustico
- ✓ Sicurezza della mobilità stradale:
  14. Riduzione dell'incidentalità stradale
  15. Diminuzione sensibile numero generale degli incidenti con morti/feriti e dei relativi costi sociali
  16. Diminuzione sensibile numero incidenti con morti/feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
- ✓ Sostenibilità socio economica:
  17. Miglioramento della inclusione sociale e delle condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità
  18. Aumento della soddisfazione della cittadinanza
  19. Aumento del tasso di occupazione
  20. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)
  21. Miglioramento delle condizioni di spostamento per le persone anziane e/o a basso reddito.

La Struttura e le azioni di Piano

L'orizzonte temporale del Piano della Mobilità è quello decennale indicato dalle linee guida nazionali e coincidente con l'anno 2030, anche se si prevedono due ulteriori orizzonti temporali intermedi (sicuramente da ridefinire in funzione dell'effettiva entrata in vigore del Piano) al fine di studiare le dinamiche della domanda. Il PUMS prevede una serie di Piani settoriali specifici e azioni infrastrutturali, oltre che immateriali. Nello scenario temporale di riferimento del PUMS vengono considerati il completamento e/o la realizzazione di interventi esterni, individuati negli studi per completezza, ma qualificati come "*invarianti*" rispetto alla definizione delle azioni di Piano, poiché afferenti a Piani relativi a specifici contesti pianificatori e programmatori che sono stati già assoggettati o che saranno assoggettati a specifici processi valutativi, siano essi di Valutazione Ambientale Strategica o di Valutazione di Impatto Ambientale.

Il PUMS, pertanto, si articola attorno a una visione della mobilità e dei trasporti di lungo periodo ed interessa l'agglomerato urbano nella sua interezza, perseguendo l'obiettivo cardine di migliorare l'accessibilità alle aree urbane e dei servizi attraverso l'attuazione di un sistema di trasporti sostenibile, che garantisca a tutti un'adeguata accessibilità ai servizi, migliori la sicurezza, riduca l'inquinamento, le emissioni e il consumo di energia; aumenti l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

In tale ottica assume una connotazione di strumento di Mobility management, attraverso politiche, azioni organizzative e interventi infrastrutturali. Per tale ragione in affiancamento agli interventi infrastrutturali, che danno attenzione alla mobilità pedonale e ciclistica, il PUMS propone anche ulteriori misure per incrementare l'utilizzo delle modalità di spostamento sostenibili negli spostamenti urbani e, più nello specifico, l'uso delle nuove infrastrutture previste, in quanto si contraddistingue per una significativa allocazione di risorse dedicate a misure di Mobility Management, di promozione della mobilità sostenibile nonché di gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti; inoltre, si propone di mettere a sistema gli strumenti esistenti di gestione e pianificazione sostenibile del territorio comunale integrando gli interventi di logistica distributiva delle merci, con quelli di infomobilità, di trasporto collettivo e mobilità attiva (pedonale e ciclistica), oltre che con misure dedicate alla mobilità elettrica.

Relativamente allo scenario di riferimento il Piano individua una serie di interventi, considerati invarianti in quanto previsti da altri strumenti di programmazione/pianificazione e per i quali si prevede il completamento entro l'orizzonte temporale del Piano:

- Nuovo collegamento metropolitano ferroviario tra la nuova stazione F.S. di Catanzaro in località Germaneto e l'attuale stazione di Catanzaro Sala;
- Saldatura del nuovo collegamento alla rete ferroviaria esistente nella valle della Fiumarella, tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido, e adeguamento di quest'ultima a linea metropolitana;
- Azioni di City Logistics e Progetto CALMES (istituzione di n. 2 ZTL Merci, Centro Storico e Catanzaro Lido);
- Porto di Catanzaro Lido;
- Interventi aggiuntivi al sistema metropolitano della Città di Catanzaro tra i quali: realizzazione di uno snodo multimodale nell'area del Musofalo; lavori di riqualificazione del Parcheggio "Politeama"; interventi necessari di car and bike sharing, efficientamento e riqualificazione del collegamento esistente tra il piazzale dell'ex Stazione FS di Catanzaro Sala e quello della Funicolare; sistemazione dell'attraversamento pedonale del parco dell'ex Gasometro per favorire l'avvicinamento alla metropolitana dal vicino quartiere di Fondachello, la realizzazione di un sistema integrato di parcheggi di prossimità nel centro storico di Catanzaro.

Pertanto, considerando lo scenario di riferimento territoriale ed i progetti già previsti/in corso di realizzazione, che possono avere interferenze con le previsioni, il PUMS, quale strumento di pianificazione a scala territoriale locale, si articola nell'individuazione dei diversi Piani settoriali che originano azioni di tipo infrastrutturale (opere/interventi), azioni regolamentari, azioni immateriali e di innovazione tecnologica, sintetizzate come segue:

- *Realizzazione di una direttrice di mobilità sostenibile ed ecologica di dimensione europea sull'Asse attrezzato "verde" tra Siano e Giovino, in integrazione con il versante jonico settentrionale*
  - ✓ Progetto "Green road" di collegamento tra Bosco "Li Comuni" di Siano, Parco della Biodiversità ex-Agraria e Parco di Giovino, con installazione di strutture leggere ed ecocompatibili di accoglienza turistica e ristorazione e vendita di prodotti agroalimentari tipici locali;
  - ✓ progetto "pista ciclabile" protetta tra Bosco "Li Comuni Sian" e area protetta di Giovino.
- *Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità nell'Area direzionale regionale di Germaneto*
  - ✓ Progetto per collegamenti agevolati su gomma a trazione elettrica su Germaneto tra fermata della Metropolitana e nodi strategici di servizio pubblico (Cittadella Regionale, Stazione FS, Area produttiva, Mercato agroalimentare, ecc.);
  - ✓ progetto per parcheggi di scambio con la Metropolitana nelle aree strategiche di Germaneto (Università, Policlinico, Cittadella Regionale, Stazione F.S.);
  - ✓ azioni coordinate complementari di carattere immateriale, volte al governo e all'orientamento della domanda passeggeri e merci attraverso misure di mobility management, per la mobilità scolastica del polo universitario, di promozione della cultura della sicurezza stradale, ma anche misure ICT (Tecnologie per l'Informazione e la Comunicazione) e ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto).
- *Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità nell'area del centro storico di Catanzaro a supporto dei processi di rigenerazione urbana dei quartieri storici identitari*
  - ✓ progetto per parcheggio sotterraneo su Piazza Prefettura con area attrezzata espositiva di superficie;
  - ✓ progetti per "parcheggi di prossimità" nel centro storico, supportati da impianti ettometrici di collegamento con le aree strategiche del centro, finalizzati all'alleggerimento dell'accesso veicolare in centro storico e per la sua pedonalizzazione;
  - ✓ progetto di acquisto e "revampizzazione" di bus elettrici per il trasporto pubblico a navetta nel centro storico, con contestuale installazione diffusa delle colonnine di ricarica;
  - ✓ progetto per la realizzazione di un sistema di Car e di Bike sharing elettrici;
  - ✓ azioni coordinate complementari di carattere immateriale, volte al governo e all'orientamento della domanda passeggeri e merci attraverso misure di mobility management, per la mobilità scolastica del polo universitario, di promozione della cultura della sicurezza stradale, ma anche misure ICT (Tecnologie per l'Informazione e la Comunicazione) e ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto).
- *Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità turistica nell'area di Catanzaro Lido*

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

- ✓ Progetto per la realizzazione di una pista ciclabile Stazione FS e F.d.C. CZ Lido/Lungo
- ✓ progetto per la realizzazione di un ampio parcheggio di scambio a ridosso delle Stazioni FS e FdC di CZ Lido;
- ✓ realizzazione Ponte sulla Fiumarella di raccordo del Lungomare;
- ✓ azioni coordinate complementari di carattere immateriale, volte al governo e all'orientamento della domanda passeggeri e merci attraverso misure di mobility management, per la mobilità scolastica del polo universitario, di promozione della cultura della sicurezza stradale, ma anche misure ICT (Tecnologie per l'Informazione e la Comunicazione) e ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto).

– *Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)*
  - ✓ Strumento Attuativo del PUMS che a partire dalla classificazione funzionale delle strade, definirà gli schemi circolatori per tutte le componenti di traffico e quelli di sosta, anche attraverso l'adozione di politiche di regolazione, tariffazione e restrizione della sosta veicolare, mediante la messa a punto e la calibrazione di un modello matematico di simulazione.

– *Piano del trasporto pubblico su gomma*
  - ✓ Il piano è finalizzato alla riorganizzazione e al potenziamento dei servizi di TPL su gomma, mediante l'elaborazione di un nuovo programma di esercizio che tenga conto delle mutate esigenze di mobilità e che preveda diverse fasi in ragione dei nuovi investimenti Comunali e Regionali.

– *Piano di Mobility Management e mobilità scolastica*
  - ✓ Nomina del mobility manager di area e istituzione della relativa struttura;
  - ✓ nomina, formazione e aggiornamento continuo Mobility Manager di aziende, enti pubblici e scuole, per informazione e promozione di comportamenti virtuosi di cittadini, colleghi e famiglie;
  - ✓ coinvolgimento di aziende ed enti per ottimizzare spostamenti sistematici dei dipendenti riducendo l'uso dell'auto;
  - ✓ mobilità privata, attraverso Piano degli Spostamenti Casa–Lavoro (PSCL);
  - ✓ introduzione servizi di car pooling, attraverso utilizzo di piattaforma per community (lavoratori accomunati da
  - ✓ stesso luogo di lavoro) e cittadini singoli;
  - ✓ introduzione e diffusione telelavoro e smart working.

  A ciò si aggiungono ulteriori azioni volte a rafforzare il ruolo delle attività educative in materia di mobilità urbana sostenibile:
  - ✓ istituzione di un ufficio di mobility management scolastico, nell'ambito della struttura di mobility management di area prevista, che promuova e faciliti l'ottimizzazione degli spostamenti sistematici e proponga azioni di mobilità sostenibile presso le scuole attraverso lo strumento del Piano degli Spostamenti Casa–Scuola (PSCS);
  - ✓ istituzione della figura del mobility manager scolastico introdotto dal comma 6 dell'art. 5 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali". La misura coinvolge potenzialmente i 90 istituti presenti nel territorio del Comune di Catanzaro (39 scuole primarie, 8 istituti comprensivi, 12 scuole superiori di I grado e 31 scuole superiori di II grado);
  - ✓ redazione e approvazione di un documento condiviso (tra scuole, Ente locale e famiglie) inerente gli approcci educativi specifici in materia di mobilità urbana sostenibile da integrare nell'ambito dei Piani di Offerta Formativa (in funzione del livello d'istruzione e del profilo di accessibilità delle sedi scolastiche);
  - ✓ coinvolgimento del numero più elevato possibile di scuole nella redazione del Piano degli Spostamenti Casa–Scuola (PSCS);
  - ✓ nomina del Mobility Manager Junior nelle Scuole Secondarie di II grado, che coinvolga direttamente gli studenti e indirettamente i famigliari e venga supervisionato da alcune figure del personale docente della scuola. Si prevede cioè la nomina di un gruppo selezionato di ragazzi che svolga la funzione di mobility manager di istituto e collabori alla redazione del PSCS;
  - ✓ messa in sicurezza degli accessi alle scuole, ove possibile e come risultato del processo partecipativo con le scuole. L'obiettivo principale dell'intervento è la messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e in particolare degli accessi e delle connessioni pedonali e ciclabili alle scuole dell'obbligo, in modo tale da incentivare l'utilizzo delle modalità di spostamento sostenibili, avviando anche la sperimentazione di misure di mobility management per le scuole primarie, come campagne di comunicazione e servizi pedibus;
  - ✓ realizzazione di velostazioni per promuovere l'intermodalità, ossia parcheggi protetti per biciclette dotati di prese di corrente per la ricarica delle biciclette elettriche e attrezzati con dispositivi antifurto e altri elementi di utilità per gli utenti (anche all'interno dei previsti parcheggi di scambio e di prossimità in centro storico;
  - ✓ introduzione di abbonamenti di breve durata per tali servizi (velostazioni e bike sharing) a favore dei flussi turistici che interessano il Comune di Catanzaro;
  - ✓ contributo all'acquisto di biciclette a pedalata assistita per i cittadini residenti nel Comune di Catanzaro.
  - ✓ diffusione di strumenti informativi per la mobilità pedonale, quali Metrominuto: realizzazione di mappe per la mobilità pedonale, con tempi e distanze tra punti di interesse all'interno del territorio comunale, e loro affissione in prossimità degli stessi punti;
  - ✓ superamento del concetto di Zona 30 ed evoluzione in Città 30 per la creazione di maggiori condizioni di sicurezza (soprattutto in corrispondenza di aree particolarmente sensibili, ad es. nei pressi delle scuole), elevando il livello di pedonalità e riducendo le velocità di transito e determinando le condizioni di uso della bicicletta anche in promiscuo con le correnti veicolari "arredando" le carreggiate stradali e creando percorsi ciclabili sicuri anche in assenza di corsie ciclabili separate fisicamente. Fra le diverse tipologie possibili, in prima approssimazione, si

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

prevede il ricorso a interventi di *traffic calming*, privilegiando interventi basati sull'[illegible] pedonali al fine creare zone del tutto pedonali e restringimenti in prossimità degli attraversamenti pedonali con innalzamenti della sede stradale nella zona di incroci, su un opportuno trattamento cromatico delle piattaforme e degli incroci per contribuire a caratterizzare le strutture previste, su elementi di arredo e opportune segnaletiche nelle zone di approccio alle aree sensibili.

- *Piano mobilità pedonale e biciplan*
  - ✓ Istituzione di zone a traffico pedonale privilegiato;
  - ✓ adozione di elevati standard di accessibilità per l'utenza disabile e abbattimento delle barriere architettoniche;
  - ✓ completamento e ricucitura delle reti ciclabili e pedonali nell'area di Catanzaro Lido, con superamento di ostacoli naturali e artificiali ed eliminazione delle barriere architettoniche;
  - ✓ erogazione di incentivi all'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti sistematici, con eventuale utilizzo di software dedicati al tracciamento e alla certificazione dei km percorsi;
  - ✓ utilizzo di sistemi di gamification, che affiancano all'uso della bici un approccio ludico con classifiche degli utenti che percorrono più km in bicicletta ed eventuali competizioni tra aziende ed enti attraverso i rispettivi dipendenti;
  - ✓ introduzione di "stazioni umanizzate" di bike sharing, in cui la gestione delle biciclette condivise sia affidata a operatori, piuttosto che essere automatizzata, e studiare la possibilità di un'integrazione tariffaria di tale servizio con i servizi di trasporto pubblico, al fine di pervenire a un sistema unico di tariffazione e pagamento di cui beneficerebbero tutti gli utenti (pendolari, turisti e chi si sposta in modo non sistematico);
  - ✓ realizzazione velostazioni per promuovere l'intermodalità, ossia parcheggi protetti per biciclette dotati di prese per ricarica biciclette elettriche introduzione abbonamenti di breve durata per velostazioni e bike sharing a favore dei flussi turistici;
  - ✓ contributo acquisto biciclette a pedalata assistita per cittadini residenti nel Comune di Catanzaro;
  - ✓ diffusione strumenti informativi per mobilità pedona e, quali Metrominuto: realizzazione e affissione mappe con tempi e distanze tra punti di interesse all'interno del territorio comunale;
  - ✓ evoluzione da concetto di Zona 30 in Città 30 per creare maggiori condizioni di sicurezza, elevando livello di pedonalità, riducendo velocità di transito e determinando condizioni di uso della bicicletta anche in promiscuo con correnti veicolari, "arredando" carreggiate stradali e creando percorsi ciclabili sicuri anche in assenza di corsie ciclabili separate.
- *Piano di mobilità turistica*
  - ✓ Facilitare l'accesso ai servizi esistenti e previsti dal PUMS ai turisti e agli utenti occasionali;
  - ✓ promuovere smart ticketing per l'accesso ai servizi di mobilità (es. bigliettazione elettronica integrata, card integrate TPL/musei), anche abilitando il pagamento elettronico dei titoli di viaggio direttamente nelle porte di accesso (stazioni, porto, aeroporto di Lamezia Terme);
  - ✓ promuovere l'accessibilità digitale dei siti turistici (ad es. creazione di piattaforme digitali integrate per fornire informazioni sui servizi di mobilità e sull'accessibilità delle destinazioni turistiche);
  - ✓ sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclopedonale con finalità turistiche, in particolare la ciclovia della Magna Grecia;
  - ✓ promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico (ad es. convenzioni tra le principali aziende di trasporto locale e ferroviario).
- *Piano di cultura e sicurezza stradale*
  - ✓ Interventi di moderazione del traffico per risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale: viabilità principale di Catanzaro e assi di collegamento tra la parte nord del Comune e Lido (Viale De Filippis, Viale Lucrezia Della Valle e Viale Magna Grecia);
  - ✓ aumento sicurezza pedoni, ciclisti e utenti TPL, ad es. con realizzazione e protezione di fermate a "isola" e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, corsie ciclabili protette e interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale e percorsi pedonali in sicurezza casa-scuola;
  - ✓ campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;
  - ✓ campagne informazione e coinvolgimento su mobilità sostenibile, anche nelle scuole.
- *Piano ICT (Tecnologie per l'Informazione e la Comunicazione) e ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto)*
  - ✓ Informazione in tempo reale attraverso una piattaforma unica (web e app), a copertura di tutti i servizi di mobilità disponibili sul territorio comunale;
  - ✓ schermi e altoparlanti nelle stazioni e presso le fermate, per i non vedenti e gli ipovedenti; all'interno delle vetture, informazioni preferibilmente sia video sia audio; schermi e computer touch-screen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università;
  - ✓ campagne di comunicazione, di accompagnamento alle precedenti azioni, tra le quali prevedere sistemi di gamification e iniziative di sensibilizzazione;
  - ✓ potenziamento dei servizi della pubblica amministrazione accessibili via internet.

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 dei punti di forza, nel Rapporto Ambientale sono stati declinati gli obiettivi di

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

sostenibilità facendo riferimento sia a quelli che discendono da Piani sovraordinati di livello superiore.

Gli obiettivi di sostenibilità ambientale sono stati utilizzati quali criteri di riferimento per condurre la valutazione ambientale dei potenziali impatti del Piano sulle componenti ambientali e sui fattori di interrelazione. In particolare quelli sulla base dei quali è stato articolato il PUMS e conseguentemente le azioni ad esso connesse, possono sintetizzarsi genericamente in:

- riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili (emissione di gas climalteranti);
- miglioramento della qualità dell'aria;
- riduzione dell'inquinamento acustico;
- conservazione e tutela della biodiversità;
- tutela del paesaggio e beni culturali.

Inoltre, in maniera specifica per le diverse componenti ambientali sono stati definiti nel Rapporto ambientale:

- gli obiettivi di sostenibilità di primo livello, ovvero quelli che mirano alla tutela e/o valorizzano i fattori e le componenti ambientali nel loro complesso;
- gli obiettivi di sostenibilità di secondo livello, ossia quelli che mirano alla tutela e/o valorizzano specifici elementi e/o aspetti delle componenti ambientali in relazione alle possibili pressioni antropiche.

Gli obiettivi di sostenibilità in relazione a ciascuna componente ambientale ed a ciascun fattore di interrelazione sono stati riportati nella tabella di dettaglio inserita nel Rapporto Ambientale (cfr. pag. 279-281): dalla loro correlazione con gli obiettivi generali posti alla base del PUMS si rileva che essi non si pongono in contrasto con gli obiettivi di protezione ambientale e che il Piano è stilato sulla direttrice dello sviluppo sostenibile.

Analisi di Coerenza

La verifica di coerenza esterna riguarda le possibili interazioni tra il Piano e gli strumenti di panificazione locali e la valutazione dell'impatto del PUMS sugli obiettivi dei Piani 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 il PUMS e gli obiettivi e/o misure di altri piani o programmi a livello regionale, sia di tipo settoriale che trasversale, nonché con gli obiettivi di riferimento desunti dalle direttive e 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, rispetto a quelli ritenuti pertinenti, un quadro sinottico in cui il livello di coerenza è espresso con l'ausilio di una scala cromatica che identifica coerenza, coerenza sostanziale con elementi puntuali da verificare in sede progettuale; mancanza di coerenza; assenza di relazioni (cfr. pagg. 300 e ss del RA).

L'analisi di coerenza interna prevede il confronto fra gli obiettivi primari del Piano e gli obiettivi di protezione ambientale, al fine di evidenziare 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 e quelli formulati per il Piano, evidenziando il grado di sinergia, coerenza o non coerenza, illustrato attraverso apposite matrici parte integrante del Rapporto Ambientale (cfr. pagg. 275-276).

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

Il Rapporto Ambientale non individua e descrive alternative attraverso il confronto di possibili evoluzioni dello stato dell'ambiente in relazione ad opzioni messe in atto dal PUMS, per tuttavia sono stati definiti possibili interventi materiali ed immateriali con riferimento allo scenario di riferimento (alternativa 0) ed a due scenari intermedi a cui sono correlati singoli interventi e gli obiettivi di sostenibilità da raggiungere nel corso dell'attuazione Piano.

Analisi e valutazione dei possibili impatti ambientali

L'analisi degli impatti è stata preceduta da una disamina generale sulle attuali condizioni ambientali del territorio comunale, finalizzata ad individuare eventuali situazioni di criticità o qualità che possono determinare interazioni significative con le azioni di Piano sia positive che negative, definendo una sintesi della situazione di partenza delle componenti ambientali suscettibili di impatti:

- ✓ Suolo: la configurazione morfologica del territorio comunale è abbastanza complessa, pertanto relativamente alla componete suolo non risulta immune da criticità, poiché non è irrilevante la percentuale di territorio soggetto a pericolosità molto elevata (6,30% del territorio) o elevata (6,10%) rispetto al rischio idrogeologico.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

- ✓ Acque: dal punto di vista delle problematiche del rischio idraulico, il 6% del territorio è s[illegible] mentre per quanto riguarda il tema acque, non si vengono indicati dati specifici sulla qualità delle acque dei corsi d'acqua che interessano il Comune.
- ✓ Aria: in relazione all'immissione di gas climalteranti ed alla qualità dell'aria, sulla base dei rilevi dell'ARPACAL, per la città di Catanzaro non si rilevano problematiche di inquinamento atmosferico degne di rilievo, in quanto i principali indicatori rientrano entro i limiti di legge.
- ✓ Rumore: per tale componente non si hanno a disposizione dati sufficientemente diffusi a livello territoriale per poter definire l'eventuale presenza di criticità.
- ✓ Paesaggio, beni culturali: il territorio presenta diverse valenze paesaggistiche, legate alla varietà del quadro morfologico, che va dal cotesto costiero a quello pre-montano, a cui si sovrappone il contesto antropizzato di antica origine, con grande ricchezza di testimoniane storico culturali, per cui ne deriva un quadro vincolistico che riguarda un numero considerevole di beni storici, mentre, a livello areale, sono presenti vincoli solo lungo i corsi d'acqua che interessano il territorio comunale.
- ✓ Biodiversità, il territorio di Catanzaro è caratterizzato dalla prevalenza di suoli agricoli che, però, sono caratterizzati da una certa varietà; la vegetazione naturale si concentra nella parte più interna del territorio, dove si trovano formazioni boschive di diverso tipo, non soggette a forme di tutela; inoltre aree naturali protette (parchi e riserve) o Siti della Rete Natura2000 non sono ricompresi nel territorio comunale o in sua prossimità.

Successivamente alla fase di analisi sono stati definiti i possibili impatti in relazione alle componenti ambientali che potrebbero essere influenzate dal Piano, ed in dettaglio rispetto a: suolo; acque; aria; rumore; paesaggio, beni culturali e qualità urbana; biodiversità.
Le componenti ambientali ritenute più pertinenti sono state poste in relazione alle singole azioni previste dal PUMS, che si configurano principalmente sotto forma di iniziative di infrastrutturazione nei diversi settori (sosta, viabilità, ciclabilità, multimodalità, ecc.); regolazione e gestione della mobilità (ad esempio limitazioni alla circolazione); azioni immateriali (ad esempio iniziative di sensibilizzazione o di formazione); introduzione di tecnologie innovative, traducendo le possibili interferenze e/o interazioni in una matrice di tipo qualitativo leggibile mediante una graduazione degli impatti compresa la possibilità di assenza di impatti.

Monitoraggio
All'interno del PUMS è stato definito il Piano di monitoraggio che trova nella realizzazione del Cruscotto di Monitoraggio, lo strumento attraverso il quale è possibile effettuare la governance del PUMS della Città di Catanzaro e la sua corretta divulgazione. Il "*cruscotto"* sarà, quindi, uno strumento di sintesi degli indicatori e consentirà di avere un giudizio sulla efficacia delle strategie e azioni previste in fase di pianificazione sul territorio. Il Piano di monitoraggio del PUMS contempla anche indicatori relativi alle tematiche ambientali, per cui è stato considerato valido anche ai fini della Valutazione Ambientale Strategica.
Il corretto svolgimento del monitoraggio del PUMS aiuta a identificare e anticipare le difficoltà nell'attuazione del Piano e, se necessario, permette di rivedere le misure al fine di conseguire gli obiettivi in modo più efficiente, rispettando i limiti posti dal budget già definito.
Con riferimento agli obiettivi di cui monitorare il perseguimento, ad ogni obiettivo primario sono associati uno o più indicatori, definiti indicatori di risultato, che costituiscono i riferimenti rispetto ai quali valutare l'efficacia delle politiche e delle misure previste dal PUMS. Il set di indicatori prevede quelli previsti dal PUMS, che consentono di verificare anche in che modo l'attuazione del Piano possa contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. 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 declinato negli indicatori di risultato che sono strettamente correlati agli obiettivi primari del Piano.

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.

VALUTATO CHE:
- Il Piano rientra tra quelli da sottoporre a Valutazione ambientale Strategica, previsti dal D. Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii. e dal R.R., n. 3/2008 e ss.mm.ii., e non ricade nè parzialmente all'interno di "Siti Rete Natura 2000", nè in aree naturali protette così come definite dalla L. 394/1991 e dalla Legge regionale 24 maggio 2023, n. 22 - Norme in materia di aree protette e sistema regionale della biodiversità.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

- Il PUMS per come proposto si pone come lo strumento volto a migliorare la gestione privata, impattando positivamente sull'organizzazione del territorio, sull'ambiente, soprattutto in termini di qualità dell'aria e acustici, sugli aspetti socio-economici, compresa la sicurezza dei cittadini e l'attrattività turistica.
- 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 e definisce la coerenza e la compatibilità del PUMS con gli strumenti sovraordinati sia di livello regionale e/o di settore che comunale.
  Gli obiettivi di sostenibilità risultano coerenti e soddisfano la quasi totalità 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 sulle componenti suolo, aria, rumore e paesaggio.
- Gli obiettivi e azioni del PUMS sono volti all'incremento della mobilità sostenibile sia relativa al trasporto pubblico sia alla mobilità attiva, favorendo anche il rinnovo del parco veicolare con l'obiettivo di riduzione delle emissioni inquinanti, con riduzione di consumi e delle emissioni di CO_2. In relazione al contesto territoriale sono state, infatti, identificate azioni volte a promuovere una mobilità alternativa, sia in termini di mobilità privata (pedoni, bici) che mobilità pubblica o condivisa, pertanto, esse sono da ritenersi 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 anche in relazione agli interventi di infrastrutturazione nei diversi settori (sosta, viabilità, ciclabilità, multimodalità, ecc.), azioni di regolazione e gestione della mobilità; azioni di sensibilizzazione e/o di formazione, introduzione di tecnologie innovative, volte al miglioramento non solo della sicurezza del territorio ma anche all'adeguamento o riqualificazione di infrastrutture. 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. La sua attuazione ed il raggiungimento degli obiettivi che il Piano si prefigge sono volti a conseguire benefici in termini di sostenibilità ambientale nell'ottica "green", attraverso la riduzione delle emissioni in atmosfera e di sostenibilità energetica.
- Il Rapporto Ambientale analizza i possibili effetti sull'ambiente, individuando le componenti ambientali potenzialmente influenzate dagli interventi infrastrutturali e dalle azioni di Piano, ed in particolare rispetto a suolo, inteso sia come consumo di suolo che come interazioni di carattere geomorfologico legato a possibili situazioni di rischio idrogeologico; acque, in relazione come alle fisiche e qualitative con i corpi idrici; aria considerata sia come qualità dell'aria che come immissione di gas climalteranti; rumore, paesaggio, beni culturali e qualità urbana; biodiversità che comprende vegetazione, fauna ed ecosistemi.
  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, evidenzia non solo le ricadute positive ma anche potenziali effetti negativi, che non sono esclusi e sono essenzialmente correlati alle opere di infrastrutturazione; pertanto, a tal proposito nella fase attuativa sarà necessario che gli specifici progetti/interventi siano sottoposti alle procedure di valutazione ambientale, qualora rientrano nella casistica delle tipologie previste dal D. Lgs. n. 152/2006. Tale condizione è stata anche evidenziata nello stesso Rapporto Ambientale, che in ragione della tipologia di Piano, "collettore" di successivi piani di settore, rimanda la definizione dei potenziali impatti alle fasi di progettazione/realizzazione, che dovranno tenere conto e valutare gli aspetti che possono interferire direttamente con le componenti ambientali, nonché le eventuali ed opportune misure mitigative in funzione delle indicazioni localizzative che al momento non sono individuate.

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;
DATO ATTO che, sulla base della verifica effettuata secondo i criteri di cui all'Allegato F del R.R. n.3/2008 e ss.mm.ii. per quanto riportato nella motivazione, gli effetti derivanti dalla pianificazione su alcune componenti ambientali potrebbero determinare 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 si articola nell'attività (endoprocedimentale) di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito da parte dei componenti tecnici (anche tramite acquisizione e valutazione

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

di tutta la documentazione presentata, ivi comprese le osservazioni, obiezioni e su[illegible] 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 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

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** per il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Catanzaro - Autorità Procedente: Comune di Catanzaro**, ai sensi dell'art.15 del D. Lgs. n.152/2006 e smi, a condizione che si tenga conto delle seguenti prescrizioni/raccomandazioni:

1. Gli elaborati di Piano dovranno essere adeguati definendo i nuovi quadri temporali intermedi prima della definitiva approvazione.
2. La procedura di VAS in oggetto non esonera i proponenti degli interventi progettuali da definirsi nei Piani attuativi all'acquisizione di ogni parere e/o autorizzazione, incluse la Valutazione di Impatto Ambientale, qualora ne ricorrano i presupposti normativi, pertanto i progetti/interventi relativi ai Piani attuativi del PUMS dovranno tenere conto di eventuali vincoli ambientali e qualora ne ricorrano i presupposti di legge dovranno essere acquisiti pareri, nulla osta, autorizzazioni ed ogni altro assenso comunque denominato, compresi i pareri di compatibilità ambientale sulla base dei criteri di cui agli Allegati alla Parte seconda del D. Lgs. n.152/2006 e smi..
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.

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 - VIA - AIA - VI

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 24796 del 06/03/2024

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. relativa al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) Città di Catanzaro (CZ). Parere motivato, ai sensi dell'art. 15 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. Autorità Procedente: Comune di Catanzaro (CZ).

LA STV

Componenti Tecnici			
1	**Componente tecnico *(Dott.)***	***Antonio LAROSA***	***f.to digitalmente***
2	**Componente tecnico *(Dott.ssa)***	***Rossella DEFINA (*)***	***f.to digitalmente***
3	**Componente tecnico (Dott.)**	***Simon Luca BASILE***	***f.to digitalmente***
4	**Componente tecnico *(Dott.)***	***Paolo CAPPADONA***	***f.to digitalmente***
5	**Componente tecnico *(Dott.)***	***Raffaele PAONE***	***f.to digitalmente***
6	**Componente tecnico *(Dott.)***	***Nicola CASERTA***	***f.to digitalmente***
7	**Componente tecnico *(Dott.ssa)***	***Paola FOLINO***	***f.to digitalmente***
8	**Componente tecnico (Dott.ssa)**	***Maria Rosaria PINTIMALLI***	***f.to digitalmente***
9	**Componente tecnico *(Ing.)***	***Francesco SOLLAZZO***	***f.to digitalmente***
10	**Componente tecnico *(Dott.)***	***Antonino Giuseppe VOTANO***	***f.to digitalmente***
11	**Componente tecnico *(Ing.)***	***Costantino GAMBARDELLA***	***f.to digitalmente***
12	**Componente tecnico *(Geom. - Rappr. A.R.P.A.CAL)***	***Angelo Antonio CORAPI (*)***	***f.to digitalmente***
13	**Componente (Ing.)**	***Maria Annunziata LONGO***	***f.to digitalmente***
14	**Componente tecnico (Dott.ssa)**	***Annamaria COREA***	***f.to digitalmente***
15	**Componente tecnico (Ing.)**	***Giovanna PETRUNGARO***	***f.to digitalmente***

(*) Relatore/Istruttore/ coordinatore

Il Presidente
Ing. Salvatore Siviglia
F.to digitalmente