



Comune di Catanzaro

PUMS

Piano Urbano della
Mobilità Sostenibile

CATANZARO



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

- SINTESI NON TECNICA -

A cura di:



Catanzaro, Settembre 2022

GRUPPO DI LAVORO

Arch. Guglielmo Bilanzone (coordinamento)

Arch. Maria Pietrobelli

Arch. Donatella de Bello

Arch. Federica Benelli

*con il supporto del GdL del PUMS (Comune di Catanzaro,
Arch. Francesca Palandri e Ing. Lorenzo Bertuccio)*



Sommario

1	Introduzione	4
1.1	Oggetto della sintesi	4
1.2	Norme di riferimento in materia di VAS	5
2	Il PUMS di Catanzaro	9
2.1	Processo di formazione adottato	9
2.2	Contenuti del PUMS	15
2.2.1	Obiettivi generali e specifici del PUMS.....	15
2.2.2	Sintesi delle azioni e degli interventi previsti dal PUMS.....	17
3	Il possibile impatto ambientale del PUMS	38
3.1	La coerenza del PUMS con gli obiettivi di protezione ambientale e la programmazione	38
3.2	Possibili impatti significativi sull'ambiente.....	51
3.2.1	Le componenti ambientali.....	51
3.2.2	Analisi degli impatti.....	53
4	Conclusioni	70



1 INTRODUZIONE

1.1 OGGETTO DELLA SINTESI

La presente relazione rappresenta la sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale, che è stato elaborato per svolgere la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città di Catanzaro, come previsto dal D.lgs 152/06 e norme regionali di recepimento in materia.

Il PUMS è stato elaborato sulla base di quanto previsto dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 n. 397, recante "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257".

Il decreto ha l'obiettivo di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile su tutto il territorio nazionale.

L'allegato 1 al decreto è costituito da tali linee guida, nelle cui premesse si specifica che:

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

La redazione dei PUMS si basa anche su quanto proposto a livello europeo e, in particolare, nel documento «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan» (note anche come Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 ed aggiornato nel 2019 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea.

Le linee guida nazionali contengono sia indicazioni procedurali inerenti la formazione, adozione ed approvazione del PUMS sia indicazioni di carattere tecnico, inerenti le metodologie e i contenuti delle elaborazioni da sviluppare.



1.2 NORME DI RIFERIMENTO IN MATERIA DI VAS

Come già accennato, il presente documento è generato dall'osservanza delle norme nazionali e regionali in materia di Valutazione Ambientale Strategica, da leggere in parallelo alle norme che regolano i processi di formazione, adozione ed approvazione dei Piani.

La VAS, introdotta a livello europeo dalla Direttiva Comunitaria 2001/42/CE, è regolata in Italia dal titolo II del D.lgs. 152/06 che riguarda sia i procedimenti di Valutazione Ambientale dei Piani (la VAS, appunto) che dei progetti di opere (VIA, Valutazione di Impatto Ambientale) e dalle leggi regionali, che hanno ripreso e precisato le questioni di competenza regionale. Nel caso specifico il riferimento per la Regione Calabria è il Regolamento Regionale del 4 agosto 2008, n. 3 e successive modifiche ed integrazioni¹

Sulla base di queste norme è stato sviluppato il processo di VAS, seguendo i seguenti passaggi:

1. sviluppo di una fase di preliminare di orientamento (nella prassi definita spesso di orientamento o di "scoping") basata sulla predisposizione di un Rapporto Preliminare (definito al comma 1 dell'art. 13 del D.lgs 152/06 e ripreso dal comma 1 dell'art. 23 del Regolamento regionale) avente lo scopo di orientare la valutazione e avviare la consultazione;
2. consultazione con i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA), gli enti territoriali interessati;
3. redazione del Rapporto Ambientale, sulla base di quanto previsto dalla norma e di quanto emerso a seguito della consultazione sul Rapporto Preliminare;
4. partecipazione e consultazione del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) e gli enti territoriali interessati.

La presente relazione costituisce uno degli elementi per favorire la partecipazione e la consultazione prevista da questa fase, offrendo una sintesi per quanto possibile elaborata con linguaggio non tecnico.

A seguito di questa fase di consultazione e partecipazione, che ha la durata di 45 giorni dalla pubblicazione di uno specifico avviso sui siti dell'Autorità Procedente (il Comune) e l'autorità competente (la Regione), la procedura continuerà con i seguenti passaggi:

¹ Cfr. in particolare Regolamenti Regionali, n. 5 del 14/05/2009, n. 16 del 06/11/2009, n. 17 dell' 08/11/2010, n. 10 del 05/11/2013 e n. 1 del 09/02/2016.



5. valutazione del rapporto ambientale e degli esiti i risultati della consultazione;
6. espressione del parere motivato da parte dell'autorità competente e conseguente adeguamento del documento di piano e del rapporto ambientale alle eventuali condizioni e osservazioni contenute nel citato parere motivato;
7. decisione e successiva fase di monitoraggio.

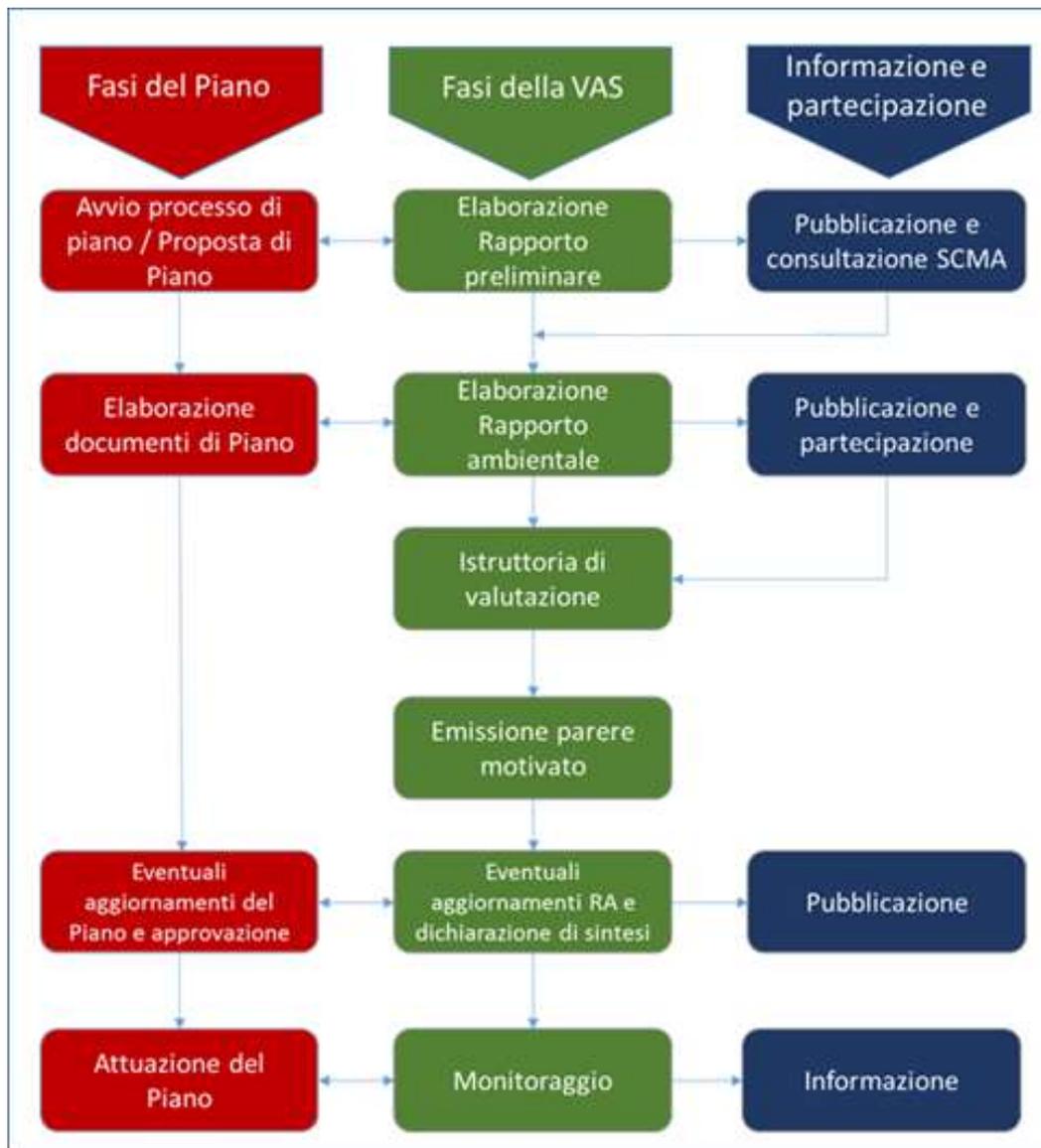


Figura 1-1: Schema della procedura di VAS (Fonte: ns. elaborazione)



Il Rapporto Ambientale sintetizzato nella presente relazione è stato elaborato sulla base a quanto previsto dall'allegato VI al D.lgs 152/06.

La seguente tabella riporta, punto per punto, i contenuti previsti dal citato allegato VI e le corrispondenti parti del Rapporto Ambientale in cui trovare le informazioni. Per ogni approfondimento si rimanda, quindi, ai vari capitoli del Rapporto Ambientale.

D. LGS. 152/2006, ALLEGATO VI "CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE".	CAPITOLO DEL RAPPORTO AMBIENTALE
a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;	capitoli 1, 2 e 3
e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;	capitolo 3
b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma; c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate; d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228;	capitolo 4



D. LGS. 152/2006, ALLEGATO VI "CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE".	CAPITOLO DEL RAPPORTO AMBIENTALE
f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;	capitolo 5
g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;	capitolo 5
h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;	capitolo 6
i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;	capitolo 5
j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.	Documento di Sintesi non tecnica

Tabella 1-1: Contenuti del Rapporto Ambientale previsti da D. Lgs. 152/06 all. VI



2 IL PUMS DI CATANZARO

2.1 PROCESSO DI FORMAZIONE ADOTTATO

Il PUMS del Comune di Catanzaro è stato sviluppato in sostanziale armonia con le Linee Guida europee e nazionali.

In particolare, per tracciare in linea di massima il flusso generale delle operazioni eseguite, si può fare utilmente riferimento alle citate linee guida ELTIS "Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea che prevede che il PUMS integri gli altri strumenti di piano esistenti e segua principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.

Gli elementi che caratterizzano lo sviluppo del PUMS sono così sintetizzabili:

- un approccio partecipativo, che coinvolge i cittadini e i portatori di interesse sin dalla fase di condivisione del quadro conoscitivo fino alla definizione degli indirizzi e delle scelte del Piano;
- uno sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto che mira a incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili;
- una visione di sostenibilità e un impegno concreto di cittadini e decisori in termini economici, di equità sociale e di qualità dell'ambiente urbano;
- un approccio integrato di pianificazione che tenga in debita considerazione e che dialoghi con gli strumenti di pianificazione territoriale e dei trasporti già esistenti e con enti con diversi livelli di competenza;
- una visione chiara degli obiettivi del PUMS e della loro misurabilità;
- una chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici, tenendo conto delle differenti componenti incluse quelle ambientali e sociali.

In base alle indicazioni europee, la redazione del PUMS introduce, quindi, un sostanziale cambiamento di approccio, rispetto a un più tradizionale Piano Urbano della Mobilità (PUM): attenzione ai bisogni espressi dai cittadini e all'innalzamento della qualità della vita piuttosto che imposizione di modelli preordinati; ricerca di soluzioni basate su un mix di infrastrutture-servizi e politiche, anziché sulla proposizione di semplici interventi infrastrutturali; implementazione di strumenti e procedure di monitoraggio del Piano, finalizzati a migliorarne l'efficacia in fase attuativa.



Sempre secondo le già citate LGE, l’elaborazione dei PUMS prevede la suddivisione delle operazioni di preparazione, definizione e redazione dello strumento di pianificazione in 4 fasi e 12 step, collegati tra loro attraverso un percorso idealmente senza soluzione di continuità, definito come “ciclo di vita” del PUMS e sintetizzato nello schema riportato di seguito.



Figura 2-1: Diagramma di lavoro delle “Linee guida europee per lo sviluppo e l’implementazione del PUMS” - ELTIS

Il coinvolgimento dei cittadini, in accordo con queste linee guida, è fondamentale e, per il PUMS di Catanzaro, l’attenzione a questo aspetto è stata particolarmente accurata.

Il percorso sperimentale di coinvolgimento degli stakeholder e dei cittadini, attraverso tecnologie partecipative e informative on-line, ha utilizzato una serie di strumenti



(questionari online, geoblog, ecc), per condividere gli obiettivi, condurre l’analisi SWOT, descrivere il quadro delle criticità e delle opportunità, ma anche avanzare e raccogliere proposte ed idee. L’intendimento è stato anche quello di lanciare messaggi positivi e costruttivi rivolti ai giovani e all’intera cittadinanza.

La partecipazione è stata articolata secondo due fasi principali di lavoro:

- Fase 1, di ascolto e analisi del conflitto (conflict assessment), finalizzata alla comprensione delle posizioni e delle aspettative degli attori locali;
- Fase 2, collaborativa e partecipativa, finalizzata alla condivisione delle strategie e delle azioni del PUMS.

La fase 1 ha visto coinvolti soggetti del settore produttivo e commerciali, associazioni di professionisti, associazioni ambientaliste, soggetti che si occupano di mobilità e trasporti, enti pubblici.

Durante il tavolo di confronto con gli stakeholder è stata dapprima effettuata l’analisi SWOT (strenghts, weaknesses, opportunities and threats ovvero analisi dei punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce) con i risultati riportati nella tabella seguente.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di una molteplicità di reti di trasporto • Rinnovamento del sistema della sosta e della mobilità grazie ai lavori della metropolitana di superficie • Basso indice di incidentalità 	<ul style="list-style-type: none"> • Livello di infrastrutturazione da completare • Criticità nei processi di relazione urbana e di mobilità verso il centro storico • Scarso sviluppo dell’intermodalità • Difficoltà di traffico e carenza di parcheggi • Difficoltà di accesso per utenti e visitatori al centro storico • Elevata stagionalità dei flussi turistici con conseguente congestione delle località costiere • Sottoutilizzazione delle risorse infrastrutturali (aeroporto, porto e ferrovia) • Indice di motorizzazione elevato e in crescita • Bassa percentuale di veicoli a basso impatto • Basso rapporto passeggeri trasportati/vetture*km



	<ul style="list-style-type: none"> Poche zone a traffico limitato Scarsità di aree pedonali insufficienza di parcheggi di interscambio Elevato indice di mortalità Mancanza di sistemi di mobilità condivisa Assenza di politiche di mobility management Percezione del rischio nell'uso di mobilità alternativa Assenza di aree pedonalizzate Numerosi gestori di servizi di trasporto e mobilità non integrati Scambio problematico e/per mancanza di informazioni con i vettori extraurbani Mancanza di corsie preferenziali Inerzia al cambiamento di paradigma sulla mobilità ("uso la macchina a tutti i costi")
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> Velocità di collegamento con l'istmo dei Due Mari Posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo Presenza di Poli di eccellenza per lo sviluppo scientifico e tecnologico Presenza di forme di collaborazione tra imprese, istituzioni e attori locali Recupero e rilancio del centro storico Interconnessioni con il potenziamento dell'area direzionale di Germaneto e con il Polo Universitario Rispetto del principio del consumo di suolo zero Efficientamento energetico e sviluppo ecosostenibile nella pianificazione urbana Valorizzazione dell'approccio smart city Ampliamento dell'offerta formativa e delle attività di ricerca scientifica Potenziamento di segmenti locali pregiati di filiere produttive locali Buona qualità dell'aria Determinazione dell'Amministrazione 	<ul style="list-style-type: none"> Degrado aree periferiche Blocco del processo di rinnovo urbano delle parti storiche Marginalità della risorsa mare Dispersione demografica sociale ed economica Svuotamento demografico e funzionale del centro storico Degrado urbano ed edilizio Problemi ambientali come impedimento allo sviluppo e alla qualità della vita Sviluppo irregolare degli insediamenti urbani attorno alla città di Catanzaro Crescita disordinata di quartieri dormitorio in periferia Disarticolazione dei quartieri della città Conurbazione non programmata verso l'area logistica di Lamezia Inurbamento eccessivo su Catanzaro Lido Bassa densità abitativa Popolazione in continua diminuzione Possibile non sostenibilità economica della metropolitana di superficie



<ul style="list-style-type: none">• Presenza di aeroporto e stazione di Lamezia Terme• Disponibilità di area FS di Catanzaro Sala e area cementificio nei pressi	<ul style="list-style-type: none">• Campanilismi dei territori circostanti (quartieri e città)• Assenza o insufficienza di risorse economiche• Orografia "dura" e complessa• Scarsa collaborazione inter-istituzionale• Carezza di una politica programmatica regionale• Rallentamento nell'esecuzione dei lavori programmati
---	--

Tabella 2-1: I risultati dell'analisi SWOT

La seconda parte è stata invece dedicata alla somministrazione di un questionario ai soggetti portatori di interessi, composto dalle due seguenti domande:

1. *Pensando al complessivo sistema di mobilità urbana della città di Catanzaro e al traffico, quanto ritiene di essere soddisfatto?*
2. *Quali secondo lei sono gli obiettivi più importanti che l'Amministrazione dovrebbe perseguire?*

La seconda domanda, a risposta multipla, elencava i 21 obiettivi primari, tra i quali lo stakeholder selezionava quelli ritenuti più importanti (con un massimo di 7 selezioni su 21). Alla fine della somministrazione, è seguita una successiva di analisi e commento dei risultati ottenuti.

Il medesimo questionario è stato poi sottoposto ai cittadini sul portale d'ascolto, al quale tutti gli iscritti maggiorenni potevano rispondere.

Di seguito la rappresentazione grafica dei risultati dell'indagine presso gli stakeholder e presso i cittadini.

Un ulteriore contributo è arrivato mediante il Geoblog ovvero la possibilità di indicare su una mappa on line proposte di intervento o segnalazione di criticità.

Il numero maggiore di proposte ha riguardato il centro storico e la parte alta della città. Le categorie "Parcheggi", "Spostamenti pedonali" e "Trasporto pubblico" sono invece quelle che hanno ricevuto più proposte dai cittadini.

Di tali risultanze è stato tenuto debitamente conto in fase di definizione delle azioni di Piano.



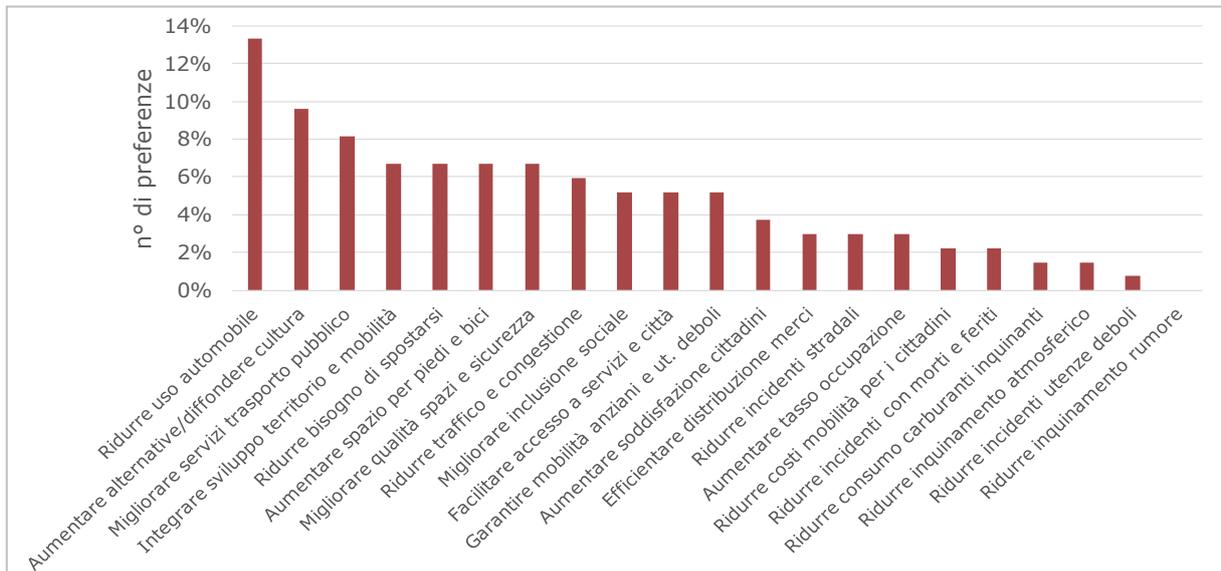


Figura 2-2: Obiettivi più importanti secondo gli stakeholder

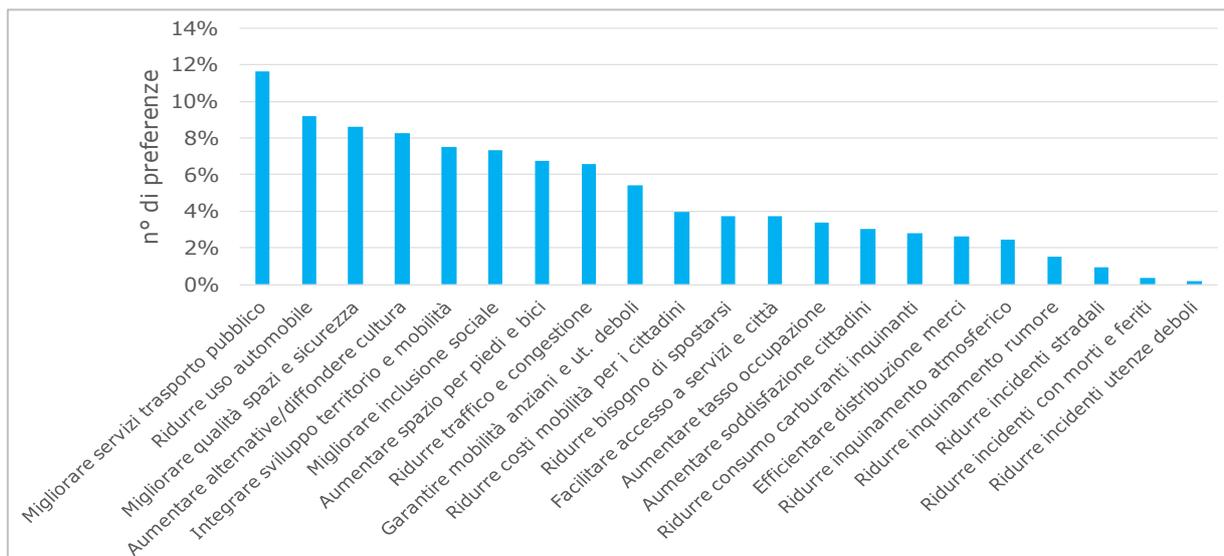


Figura 2-3: Obiettivi più importanti secondo i cittadini



2.2 CONTENUTI DEL PUMS

2.2.1 Obiettivi generali e specifici del PUMS

Per quanto riguarda gli obiettivi generali del PUMS, questi sono stati definiti dalle Linee Guida nazionali, per cui qualsiasi PUMS deve tendere al loro perseguimento.

Questi obiettivi, definiti obiettivi primari, sono raggruppati per aree di interesse, secondo l'articolazione riportata nella tabella seguente.

Aree di interesse	Obiettivo primario
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico
	A2. Riequilibrio modale della mobilità
	A3. Riduzione della congestione
	A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
	A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio
	A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano e delle condizioni di sicurezza per veicoli, ciclisti e pedoni
	A7. Riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità
	A8. Organizzare in maniera più efficiente la distribuzione delle merci in città
	A9. Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta
	A10. Aumentare le alternative di scelta modale e diffondere la cultura di una mobilità sostenibile tra i cittadini
B) Sostenibilità energetica e ambientale	B1. Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili
	B2. Miglioramento della qualità dell'aria
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico



Aree di interesse	Obiettivo primario
C) Sicurezza della mobilità stradale	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale
	C2-3. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali
	C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
D) Sostenibilità socioeconomica	D1. Miglioramento della inclusione sociale e delle condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità
	D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	D3. Aumento del tasso di occupazione
	D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)
	D5. Miglioramento delle condizioni di spostamento per le persone anziane e/o a basso reddito

Tabella 2-2: Obiettivi primari e relative Aree di Interesse

Da segnalare che, nello sviluppo della proposta di PUMS, in specie nelle fasi di coinvolgimento del pubblico, gli obiettivi primari sono stati proposti in una versione lessicalmente semplificata, al fine di renderne più agevole la comprensione.

Come vedremo, il PUMS si sostanzia in una serie di Piani settoriali specifici e azioni infrastrutturali, oltre che immateriali. In più, nello scenario di Piano sono ricompresi interventi già approvati/finanziati/in corso di realizzazione, che vengono citati, pur non facendo parte del PUMS, e che sono quindi da ritenere già approvati ed assoggettati a valutazione specifica.

Le principali azioni previste dal PUMS, di seguito esplicitate nel paragrafo dedicato, saranno meglio descritte nel "Quadro di sintesi dei fattori causali di Impatto", al quale si rimanda, collegandole ai singoli obiettivi primari ed alle Aree di Interesse, che di fatto costituiscono Obiettivi generali rispetto a quelli più specifici.

Come meglio si vedrà in seguito, il piano di monitoraggio ha inizio dalle azioni e interventi attuati e dal confronto con quanto previsto ai tre orizzonti temporali dello



scenario di Piano. Il processo di attuazione del PUMS dovrà, cioè, essere monitorato, a partire dalla verifica della corrispondenza del contenuto della tabella precedente con quanto effettivamente realizzato nel corso degli anni.

2.2.2 Sintesi delle azioni e degli interventi previsti dal PUMS

L'orizzonte temporale del PUMS è quello decennale indicato dalle Linee Guida nazionali sui PUMS, coincidente con l'anno 2030. Si definiscono tuttavia due ulteriori orizzonti temporali intermedi, ai quali associare le singole azioni del Piano.

Complessivamente, quindi, i tre orizzonti temporali definiti sono i seguenti:

- 2020 (Scenario Immediato)
- 2025 (Scenario Intermedio)
- 2030 (Scenario PUMS)

L'individuazione di tali orizzonti temporali aiuta a studiare le dinamiche della domanda di mobilità, che si immagina evolversi in maniera analoga a quanto osservato negli ultimi anni. Il trend osservato per il numero di abitanti è decrescente, con un calo del 2,16% negli ultimi 5 anni; a ciò si accompagna anche un progressivo invecchiamento della popolazione: al 1° gennaio 2009 il 17,7% della popolazione aveva 65 anni o più, mentre al 1° gennaio 2019 la stessa fascia d'età copre il 22,1% degli abitanti.

Fanno da sfondo al PUMS, sotto forma di invarianti in quanto previsti dagli strumenti di programmazione in vigore delle quali sia previsto il completamento entro l'orizzonte temporale del PUMS una serie di interventi.

Rimandando al PUMS per una descrizione di dettagli, di seguito si fornisce un sintetico elenco:

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)



Il Porto di Catanzaro Lido

Interventi aggiuntivi al sistema metropolitano della Città di Catanzaro che prevedono diversi progetti, fra i quali si citano: la realizzazione di uno snodo multimodale nell'area del Musofalo, lavori di riqualificazione del Parcheggio "Politeama", vari interventi necessari di riequilibrio del sistema di trasporto pubblico urbano all'interno della Città di Catanzaro, al fine di aumentare l'utenza del sistema metropolitano (*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).

Gli interventi aggiuntivi indicati dovranno essere raccordati a una serie di azioni coordinate complementari, tese a ottimizzare il sistema di mobilità sostenibile urbana di Catanzaro Città Capoluogo della Regione.

Come accennato, questi interventi sono stati considerato come "scenario di riferimento" del PUMS, in quanto decisi in specifici contesti pianificatori e programmatori che sono stati già assoggettati o che saranno assoggettati ad altrettanto specifici processi valutativi, siano essi di Valutazione Ambientale Strategica o di Valutazione di Impatto Ambientale.

Partendo da queste invarianti sinteticamente descritte, tenendo conto di quanto emerso dall'attività partecipativa e dall'analisi dei fabbisogni, si è sviluppato il vero e proprio PUMS, che si articola in gran parte nella individuazione di diversi Piani settoriali che originano azioni di tipo infrastrutturale (opere), azioni regolamentari, azioni immateriali e azioni di innovazione tecnologica. Questa distinzione è importante, perché supporta il successivo processo di valutazione degli impatti.

Il PUMS può quindi essere sintetizzato nella tabella seguente, in cui si evidenziano le azioni, le loro relazioni con il sistema degli obiettivi fissati nella fase di partecipazione, la loro tipologia, lo scenario di appartenenza e l'origine dell'azione. Quest'ultima informazione è rilevante perché, come già detto, le azioni che non sono state definite nell'ambito del PUMS ma da altri processi decisionali, per quanto inserite nel documento di PUMS, non sono state oggetto di valutazione.



Legenda Tipologia di azioni

Azioni infrastrutturali
 Azioni regolamentari
 Azioni immateriali
 Azioni di innovazione tecnologica

In
Re
Im
It

n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
1	A9 A4	<u>Realizzazione di una direttrice di mobilità sostenibile ed ecologica di dimensione europea sull'Asse attrezzato "verde" previsto sul redigendo PSC tra Siano e Giovino</u> 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	In			X	X	
2	A9 A4	<u>Realizzazione di una direttrice di mobilità sostenibile ed ecologica di dimensione europea sull'Asse attrezzato "verde" previsto sul redigendo PSC tra Siano e Giovino</u> progetto "pista ciclabile" protetta tra Bosco Li Comuni Siano e area protetta di Giovino	In			X	X	
3	A6 C4	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u>	Re		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
	A2 A3 A9	a) istituzione zone a traffico pedonale privilegiato						
4	D1 A4 C4	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> b) adozione elevati standard di accessibilità per utenza disabile e abbattimento barriere architettoniche	Re		X		X	
5	D1 A9 A6 A2 B2 B3 C4	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> c) completamento e riaménagemento reti ciclabili e pedonali nell'area di Catanzaro Lido e viale Isonzo, con superamento di ostacoli naturali e artificiali ed eliminazione barriere architettoniche per garantire la continuità della rete ciclabile;	In		X		X	
6	A10 D5 B1 B2 B3 A2 A6	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> d) erogazione incentivi all'utilizzo della bicicletta per spostamenti sistematici, con eventuale utilizzo di software dedicati a tracciamento e certificazione dei km percorsi;	Im		X		X	
7	A10 B1 B2 B3	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> e) utilizzo sistemi di gamification, con approccio ludico all'uso della bici, con classifiche degli utenti che percorrono più km in bicicletta ed eventuali	Im		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
	A2	competizioni tra aziende ed enti attraverso i rispettivi dipendenti;						
8	A10 D3 B1 B2 B3 A2 A1 D5	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> f) introduzione "stazioni umanizzate" di bike sharing e possibilità di integrazione tariffaria con i servizi di trasporto pubblico, (sistema unico di tariffazione e pagamento);	Im		X		X	
9	A1 A2 A10 D3 B1 B2 B3 A4	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> g) realizzazione velostazioni per promuovere l'intermodalità, ossia parcheggi protetti per biciclette dotati di prese per ricarica biciclette elettriche	In		X		X	
10	A1 A2 A10 D3 B1 B2 B3	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> h) introduzione abbonamenti di breve durata per velostazioni e bike sharing a favore dei flussi turistici	Im		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano lungo	PUMS	Altri
	A4							
1 1	A2 A10 B1 B2 B3 D5	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> i) contributo acquisto biciclette a pedalata assistita per cittadini residenti nel Comune di Catanzaro	Im		X		X	
1 2	A10 A4	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> j) diffusione strumenti informativi per mobilità pedonale, quali Metrominuto: realizzazione e affissione mappe con tempi e distanze tra punti di interesse all'interno del territorio comunale	Im		X		X	
1 3	C2-3 C4 C1 D1 A2 A10 A3	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> k) 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	Im		X		X	
1 4	A1 A2 A4	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità nell'Area direzionale regionale di Germaneto</u>	In		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
	B1 B2	progetto 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.);						
15	A4 A2 A3 A10 A5	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità nell'Area direzionale regionale di Germaneto</u> progetto parcheggi di scambio con la Metropolitana nelle aree strategiche di Germaneto (Università, Policlinico, Cittadella Regionale, Stazione F.S.);	In		X		X	
16	C1 A2 A4 A10	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità nell'Area direzionale regionale di Germaneto</u> azioni coordinate complementari di carattere immateriale, oggetto di processo partecipativo pubblico, volte a: governo e orientamento della domanda passeggeri e merci attraverso misure di mobility management; mobilità scolastica del polo universitario; promozione della cultura della sicurezza stradale; e misure ICT e ITS	Im It		X		X	
17	A4 A5	<u>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</u>	In		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
		progetto parcheggio sotterraneo su Piazza Prefettura con area attrezzata espositiva di superficie						
18	A4 A5 A10 A3 B1 B2 B3	<u>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</u> progetti "parcheggi di prossimità" in centro storico, supportati da impianti ettometrici di collegamento con aree strategiche del centro, finalizzati ad alleggerimento accesso veicolare e pedonalizzazione centro storico	Im		X		X	
19	B1 B2 B3 A1 A2	<u>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</u> progetto di acquisto e "revampizzazione" bus elettrici per trasporto pubblico a navetta in centro storico, e installazione diffusa colonnine di ricarica	Im		X		X	
20	A10 A2 A4 B1 B2	<u>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</u>	Im		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
	B3	progetto sistema di Car e Bike sharing elettrici						
2 1	A10 C4	<u>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</u> azioni coordinate complementari di carattere immateriale, oggetto di processo partecipativo pubblico, volte a governo e orientamento: domanda passeggeri e merci attraverso misure di mobility management; mobilità scolastica e turistica; promozione cultura della sicurezza stradale e mobilità attiva (pedonale e ciclistica), e misure ICT e ITS	Im It		X		X	
2 2	A9 A10 A2 B1 B2 B3 C4	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità turistica nell'area di Catanzaro Lido</u> Progetto pista ciclabile Stazione FS e F.d.C. CZ Lido/Lungomare/Giovino;	In		X		X	
2 3	A4 A5 A10	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità turistica nell'area di Catanzaro Lido</u> progetto ampio parcheggio di scambio a ridosso delle Stazioni FS e FdC di Cz Lido;	In		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
24	A4 C3 A9	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità turistica nell'area di Catanzaro Lido</u> realizzazione nuovo Ponte sulla Fiumarella di raccordo del Lungomare;	In		X		X	
25	A10 C4	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità turistica nell'area di Catanzaro Lido</u> azioni coordinate complementari di carattere immateriale, oggetto di processo partecipativo pubblico, volte a governo e orientamento: domanda passeggeri e merci attraverso misure di mobility management; mobilità scolastica e turistica; promozione cultura della sicurezza stradale e mobilità attiva (pedonale e ciclistica), e misure ICT e ITS	Im It		X		X	
26a	C2-3 C4 A3 A6	<u>Interventi infrastrutturali leggeri per la risoluzione di criticità puntuali legate alla sicurezza stradale e alla congestione</u> area di poggio della città intervento 7: rotonda tra via dei due mari e viale della stazione; intervento 8: rotonda tra via Francesco Massari e viale Vincenzo de Filippis;	In		X		X	
26b	C2-3 C4 A3	<u>Interventi infrastrutturali leggeri per la risoluzione di criticità puntuali legate alla sicurezza stradale e alla congestione</u>	In		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
	A6	area di valle tra Centro Storico e Catanzaro Lido intervento 3: rotonda tra viale Isonzo e via Brigata Catanzaro sud; intervento 4: rotonda tra viale Isonzo e via Brigata Catanzaro nord; intervento 5: rotonda tra viale Cassidoro e viale Lucrezia della Valle; intervento 6: rotonda tra via dei due mari e via dei Conti Falluc;						
2 6 c	C2-3 C4 A3 A6	<u>Interventi infrastrutturali leggeri per la risoluzione di criticità puntuali legate alla sicurezza stradale e alla congestione</u> area di Catanzaro Lido intervento 1: rotonda tra viale Magna Grecia e nuovo asse di connessione alla nuova stazione "Magna Grecia"; intervento 2: rotonda tra viale Isonzo e viale Magna Grecia	In		X		X	
2 7	C1 C2-3 C4 A3 B1 B2 B3	<u>Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)</u> da intendersi come strumento attuativo del PUMS, insieme coordinato di interventi di breve periodo (art. 36 del DLgs 285/92), finalizzato a: miglioramento circolazione e sicurezza, contenimento inquinamento acustico e atmosferico e riduzione consumi di energia.	Re		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano lungo	PUMS	Altri
28	A1 A2 A10 D5	<u>Piano del trasporto pubblico su gomma</u> Piano finalizzato a riorganizzazione e potenziamento servizi TPL su gomma, mediante elaborazione di nuovo programma di esercizio che tenga conto delle mutate esigenze di mobilità e preveda diverse fasi in ragione dei nuovi investimenti Comunali e Regionali	Im		X		X	
29	A4	<u>Piano di mobilità turistica</u> a) facilitare accesso a servizi esistenti e previsti ai turisti e utenti occasionali;	Im		X		X	
30	A4	<u>Piano di mobilità turistica</u> b) smart ticketing per accesso a servizi di mobilità (es. bigliettazione elettronica integrata, card integrate TPL/musei), anche con pagamento elettronico direttamente nelle porte di accesso (stazioni, porto, aeroporto Lamezia);	Im It		X		X	
31	A4	<u>Piano di mobilità turistica</u> c) promuovere accessibilità digitale siti turistici (es. creazione piattaforme digitali integrate per fornire informazioni sui servizi di mobilità e accessibilità destinazioni turistiche);	It		X		X	
32	A9 A4 A10	<u>Piano di mobilità turistica</u> d) sviluppare reti infrastrutturali per mobilità ciclopedonale con finalità	In		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
	A2 B1 B2 B3 C4	turistiche, in particolare ciclovia della Magna Grecia;						
3 3	A4 A10 A2 B1 B2 B3	<u>Piano di mobilità turistica</u> e) promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere siti di interesse turistico (ad es. convenzioni tra principali aziende di trasporto locale e ferroviario)	Im		X		X	
3 4	A10 A2	<u>Piano di Mobility Management e mobilità scolastica</u> a) nomina del mobility manager di area e istituzione della relativa struttura;	Im		X		X	
3 5	A10 A2	<u>Piano di Mobility Management e mobilità scolastica</u> b) 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;	Im		X		X	
3 6	A10 A2 D4 B1	<u>Piano di Mobility Management e mobilità scolastica</u> c) coinvolgimento di aziende ed enti per ottimizzare spostamenti sistematici dei	Im		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano lungo	PUMS	Altri
	B2 B3	dipendenti riducendo l'uso dell'auto privata, attraverso Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL);						
37	A10 A2 A3 B1 B2 B3 D4	<u>Piano di Mobility Management e mobilità scolastica</u> d) introduzione servizi di car pooling, attraverso utilizzo di piattaforma per community (lavoratori accomunati da stesso luogo di lavoro) e cittadini singoli. La formazione degli equipaggi di carpooling potrà essere agevolata con stalli dedicati e agevolazioni tariffarie per parcheggi, e piattaforme SW con applicativi su smartphone e tablet. L'Amministrazione dovrà incentivare l'uso della piattaforma;	Im It		X		X	
38	A7 D4 A2	<u>Piano di Mobility Management e mobilità scolastica</u> e) introduzione e diffusione telelavoro e smart working.	Im		X		X	
39	A3 C1 C2-3 C4	<u>Piano di cultura e sicurezza stradale</u> a) 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	Re		X		X	



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
		Lucrezia Della Valle e Viale Magna Grecia);						
40	C4 A6	<u>Piano di cultura e sicurezza stradale</u> b) 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;	In		X		X	
41	A10	<u>Piano di cultura e sicurezza stradale</u> c) campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;	Im		X		X	
42	A10	<u>Piano di cultura e sicurezza stradale</u> d) campagne informazione e coinvolgimento su mobilità sostenibile, anche nelle scuole.	Im		X		X	
43	A1 A2 A10	<u>Piano ICT (Tecnologie per l'Informazione e la Comunicazione) e ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto)</u>	It		X		X	
	A1 A2 A4 B1	Nuovo collegamento metropolitano ferroviario tra la nuova stazione FS di Catanzaro in località Germaneto e l'attuale stazione di Catanzaro Sala e adeguamento a linea metropolitana della rete ferroviaria	In	X				X



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano lungo	PUMS	Altri
	B2 B3	esistente nella valle della Fiumarella tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido <ul style="list-style-type: none"> collegamento su ferro in sede propria tra Catanzaro Sala e Germaneto; 						
	A1 A2 A4 B1 B2 B3	Nuovo collegamento metropolitano ferroviario tra la nuova stazione FS di Catanzaro in località Germaneto e l'attuale stazione di Catanzaro Sala e adeguamento a linea metropolitana della rete ferroviaria esistente nella valle della Fiumarella tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido <ul style="list-style-type: none"> saldatura di tale collegamento con la rete ferroviaria esistente tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido e adeguamento di quest'ultima a linea metropolitana 	In	X				X
	A1 A2	Nuovo collegamento metropolitano ferroviario tra la nuova stazione F.S. di Catanzaro in località Germaneto e l'attuale stazione di Catanzaro Sala <ul style="list-style-type: none"> realizzazione di cinque fermate. 	In	X				X
	A1 A2	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 <ul style="list-style-type: none"> oltre alle due stazioni di testa, sei fermate intermedie (cinque già esistenti e una di nuova realizzazione). 	In	X				X



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
	A4 A8 B1 B2 B3 A3	Azioni di City Logistics (Il Progetto CALMES) <ul style="list-style-type: none"> realizzazione di due Aree per la logistica urbana, adattando due aree sosta già esistenti, da trasformare in NDA (Nearby Delivery Area) e in Pick-up Point: Piazzale AMC Funicolare per il Centro storico e Piazzale Magna Grecia per Catanzaro Lido. 	In	X				X
	A1	Porto di Catanzaro Lido progetto stralcio	In					X
	A2 A3 A4	Interventi aggiuntivi al sistema metropolitano della Città di Catanzaro previsti nel II Atto Integrativo dell'Accordo di Programma <ul style="list-style-type: none"> realizzazione snodo multimodale area del Musofalo quale polo di interscambio tra viabilità extraurbana di accesso al centro di Catanzaro, Metropolitana e polo giudiziario 	In	X				X
	A2 A3 A4	Interventi aggiuntivi al sistema metropolitano della Città di Catanzaro previsti nel II Atto Integrativo dell'Accordo di Programma <ul style="list-style-type: none"> riqualificazione Parcheggio "Politeama" come parcheggio di scambio per la Funicolare e a servizio centro storico 	In		X			X



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano lungo	PUMS	Altri
	A4 A10 A2 A3 B1 B2 B3	Interventi aggiuntivi al sistema metropolitano della Città di Catanzaro previsti nel II Atto Integrativo dell'Accordo di Programma <ul style="list-style-type: none"> riequilibrio sistema trasporto pubblico urbano interno alla Città di Catanzaro: implementazione sistemi per mobilità sostenibile tipo <i>car and bike sharing</i>, attraverso realizzazione di stazioni <i>hub</i> e acquisto di veicoli e biciclette 	In	X				X
	A4 A2	Interventi aggiuntivi al sistema metropolitano della Città di Catanzaro previsti nel II Atto Integrativo dell'Accordo di Programma <ul style="list-style-type: none"> riequilibrio sistema trasporto pubblico urbano interno alla Città di Catanzaro: riefficientamento e riqualificazione del collegamento tra piazzale ex Stazione FS di Catanzaro Sala e quello della Funicolare, compreso prolungamento con sistemi ettometrici sino a fermata del sistema metropolitano 	In	X				X
	A4 A5	Interventi aggiuntivi al sistema metropolitano della Città di Catanzaro previsti nel II Atto Integrativo dell'Accordo di Programma <ul style="list-style-type: none"> riequilibrio sistema trasporto pubblico urbano interno alla Città di Catanzaro: sistema integrato di parcheggi di prossimità nel centro storico di 	In	X				X



VAS del PUMS – Sintesi non tecnica

n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano lungo	PUMS	Altri
		Catanzaro (piccoli parcheggi per un totale di 200 posti auto)						
	A4	Azioni coordinate complementari <ul style="list-style-type: none"> o completamento Parcheggio della Cittadella regionale 	In					X
	A1 A2 A4	Azioni coordinate complementari <ul style="list-style-type: none"> o riqualificazione architettonica e funzionale fermate tracciato metropolitano centro città, denominate Via Milano – Tribunale e Pratica 	In	X				X
	A4 A5	Azioni coordinate complementari <ul style="list-style-type: none"> o parcheggio di scambio 120 posti auto, alla Fermata di Via Milano 	In		X			X
	A4 A5 A2	Azioni coordinate complementari <ul style="list-style-type: none"> o sistemazione a parcheggio di scambio delle aree dell'attuale stazione di Santa Maria delle Ferrovie della Calabria non interessate dai lavori del nuovo sistema metropolitano 	In		X			X
	A6 A4 A9 A10 B1 B2	Azioni coordinate complementari <ul style="list-style-type: none"> o prolungamento del percorso ciclopedonale previsto nel progetto del sistema metropolitano dall'area della stazione sino al water front di Catanzaro 	In	X				X



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
	B3 C4	Lido attraverso il parco pubblico dell'ex Gaslini						
	A2 C2-3 C1 A6	Azioni coordinate complementari <ul style="list-style-type: none"> arteria stradale di collegamento diretto tra quartiere Gagliano e il parco ex Gaslini Stazione delle Ferrovie della Calabria (fermata urbana del sistema metropolitano) e soppressione del sottopasso esistente in località Lenza 	In	X				X
	A1	Azioni coordinate complementari <ul style="list-style-type: none"> riqualificazione immobile ex Stazione delle Ferrovie dello Stato di Catanzaro Sala e pertinenze da destinare a sede delle FdC e centro di manutenzione e deposito autobus extraurbani 	In	X				X
	A4 A2	Azioni coordinate complementari <ul style="list-style-type: none"> collegamenti ettometrici a servizio del sistema ferroviario metropolitano area di Catanzaro con priorità per i sistemi di avvicinamento alle stazioni zona centro nord 	In		X			X



n	Obiettivi	Azioni	Tipologia azioni	Scenari			Fonte	
				Scenario di riferimento	Scenario di Piano a breve	Scenario di Piano a lungo	PUMS	Altri
	A2	Azioni coordinate complementari <ul style="list-style-type: none"> ○ sostegno per quanto di competenza al procedimento di passaggio di proprietà della Stazione FS di Catanzaro Sala alle Ferrovie della Calabria, al fine di valorizzarne l'integrazione nel sistema metropolitano 	Im	X				X

Tabella 2-3: Tipologia, Obiettivi e Scenari di attuazione delle Azioni di Piano e non



3 IL POSSIBILE IMPATTO AMBIENTALE DEL PUMS

3.1 LA COERENZA DEL PUMS CON GLI OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE E LA PROGRAMMAZIONE

Il PUMS del comune di Catanzaro è stato sviluppato in sostanziale armonia con le Linee Guida europee e nazionali in materia di PUMS che, a loro volta, hanno fatto proprie le istanze di sostenibilità fissate nei principali documenti internazionali, europei e nazionali.

Ricordiamo che le Linee Guida nazionali individuano i seguenti obiettivi di sostenibilità energetica e ambientale:

- Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili (considerando quindi implicitamente tutto tema della lotta alla emissione di gas climalteranti);
- Miglioramento della qualità dell'aria
- Riduzione dell'inquinamento acustico

Si tratta di obiettivi del tutto coerenti con i documenti di politica ambientale a livello internazionale, europeo e nazionale analizzati nel Rapporto Ambientale, fra i quali citiamo, a titolo di esempio: "Agenda 2030" dell'ONU, il "Green Deal europeo", l'Accordo di Parigi sottoscritto nella ventunesima Conferenza delle Parti delle Nazioni Unite dicembre 2015, ratificato dall'Italia con la legge n. 204/2016, il Quadro strategico di riferimento dell'UE in materia di energia e clima (dal 2020 al 2030).

Queste tematiche hanno trovato riscontro, nella legislazione italiana, nelle norme e documenti afferenti alla lotta ai cambiamenti climatici, al miglioramento della qualità dell'aria e alla riduzione e gestione dell'impatto acustico. Fra quelli più rilevanti ricordiamo:

- Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile, approvata con Delibera CIPE 108 del 22 dicembre 2017;
- Piano nazionale per la riduzione delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra;
- Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC);



- D. Lgs. 13 agosto 2010, n.155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa", che ha dato origine ai Piani Regionali di tutela della qualità dell'aria;
- Legge 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e successivi aggiornamenti, in specie il D.lgs. 19 agosto 2005, n. 194 che ha recepito la direttiva 2002/49/CE.

A livello regionale, rispetto agli obiettivi indicati dalle Linee Guida nazionali, uno dei documenti fondamentali a cui fare riferimento è il "Piano di tutela della qualità dell'aria della Regione Calabria" (adottato con Delibera n. 470/2014).

Ovviamente, gli obiettivi fissati dalle Linee guida nazionali sui PUMS non esauriscono le problematiche di cui tener conto nell'ambito della VAS, ma si deve tener conto anche di altri obiettivi di protezione.

In particolare, le azioni connesse al PUMS dovranno evitare il conflitto con i seguenti macro-obiettivi di protezione ambientale:

- Ridurre il consumo di suolo e il dissesto idrogeologico nelle sue varie accezioni (rischio frana e rischio alluvioni);
- Conservare la biodiversità;
- Tutelare il paesaggio e beni culturali.

Anche questi obiettivi trovano riscontro in provvedimenti a diversi livelli, che non solo hanno stabilito principi di riferimento generali, ma hanno generato piani e programmi cogenti e vincolanti.

Si citano, ad esempio, la legge regionale n. 41/2011 "Norme per l'abitare sostenibile" che pone il principio di "consumo di suolo zero", oppure i riferimenti nazionali derivanti dall'applicazione delle direttive comunitarie in materia di dissesto idrogeologico, come la Direttiva "Alluvioni" (2007/60/CE).

Considerando gli obiettivi generali posti alla base del PUMS di Catanzaro, come riassunti nella tabella seguente, appare del tutto evidente che nessuno di essi entra in contrasto con gli obiettivi di protezione ambientale sin qui citati. Come già detto, in alcuni casi coincidono esattamente.



Aree di interesse del PUMS	Obiettivo primario del PUMS	OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE					
		Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	Migliorare la qualità dell'aria	Ridurre l'inquinamento acustico	Ridurre il consumo di suolo e il dissesto idrogeologico	Conservare la biodiversità	Tutelare il paesaggio e beni culturali.
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento dei servizi di Trasporto Pubblico	☺	☺	☺	☹	☹	☹
	A2. Riequilibrio modale della mobilità	☺	☺	☺	☹	☹	☹
	A3. Riduzione della congestione	☺	☺	☺	☹	☹	☹
	A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	☺	☺	☺	☹	☹	☹
	A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio	☺	☺	☺	☹	☹	☹
	A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano e delle condizioni di sicurezza per veicoli, ciclisti e pedoni	☹	☺	☹	☹	☹	☹
	A7. Riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità	☺	☺	☺	☹	☹	☹
	A8. Organizzare in maniera più efficiente la distribuzione delle merci in città	☺	☺	☺	☹	☹	☹
	A9. Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta	☺	☺	☺	☹	☹	☹
	A10. Aumentare le alternative di scelta modale e diffondere la cultura di una mobilità sostenibile tra i cittadini	☺	☺	☺	☹	☹	☹
B) Sostenibilità energetica e ambientale	B1. Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili	☺	☺	☹	☹	☹	☹
	B2. Miglioramento della qualità dell'aria	☺	☺	☹	☹	☹	☹
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico	☹	☹	☺	☹	☹	☹
C) Sicurezza della mobilità stradale	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale	☹	☹	☹	☹	☹	☹
	C2-3. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali	☹	☹	☹	☹	☹	☹
	C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	☹	☹	☹	☹	☹	☹



Aree di interesse del PUMS	Obiettivo primario del PUMS	OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE					
		Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili	Migliorare la qualità dell'aria	Ridurre l'inquinamento acustico	Ridurre il consumo di suolo e il dissesto idrogeologico	Conservare la biodiversità	Tutelare il paesaggio e beni culturali.
D) Sostenibilità socioeconomica	D1. Miglioramento della inclusione sociale e delle condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità	☺	☺	☺	☺	☺	☺
	D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	☺	☺	☺	☺	☺	☺
	D3. Aumento del tasso di occupazione	☺	☺	☺	☺	☺	☺
	D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	☺	☺	☺	☺	☺	☺
	D5. Miglioramento delle condizioni di spostamento per le persone anziane e/o a basso reddito	☺	☺	☺	☺	☺	☺
Legenda ☺ Coincidenza esatta fra obiettivi ☺ Coerenza fra obiettivi ☹ Non coerenza fra obiettivi ☹ Nessuna relazione o relazioni deboli fra obiettivi							

Tabella 3-1: Analisi di coerenza fra obiettivi generali del PUMS e obiettivi di protezione ambientale



Per quanto riguarda il quadro pianificatorio, è sintetizzato nel quadro sinottico riportato di seguito, in cui il livello di coerenza è espresso con l'ausilio di una scala cromatica con i seguenti significati:

Coerenza	Coerenza sostanziale con elementi puntuali da verificare in sede progettuale	Mancanza di coerenza	Assenza di relazioni



Pianificazione di area vasta		
Piani / Programmi	Livello di coerenza	Descrizione degli elementi di coerenza/diformità e/o degli approfondimenti necessari
Quadro territoriale regionale a valenza paesaggistica (QTRP) approvato DCR 134 01/08/2016		Per l'area dei "Due Mari", Catanzaro/Lamezia, prevede una strategia integrata di sviluppo territoriale, raccordata al sistema della mobilità sostenibile. Un Sistema Lineare Sostenibile, che metta in risalto peculiarità e differenze sia del paesaggio che delle infrastrutture; un boulevard ecologico che collega i centri minori, attraverso la valorizzazione di alcuni assi trasversali. Le Azioni di Pums sono in totale coerenza con queste previsioni, sia per quelle volte a organizzare e valorizzare, dal punto di vista dei collegamenti, il Polo terziario di Germaneto, sia gli interventi infrastrutturali, in termini soprattutto di greenways e piste ciclabili. In base all'attuale livello di definizione delle Azioni e Misure di Piano, andrà posta particolare attenzione ai beni sottoposti a vincoli di varia natura, che insistono nell'UPTR 14.a - Ionio catanzarese, in cui ricade il territorio comunale.
PTCP della Provincia di Catanzaro, approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 5 del 20/02/2012.		Raccorda gli strumenti di pianificazione territoriale con quelli del sistema di mobilità a livello provinciale e prefigura una visione strategica in cui il territorio provinciale di Catanzaro dovrebbe svolgere la funzione di attrattore regionale con lo sviluppo di una città - territorio, la città dell'Istmo (Lamezia-Catanzaro-Germaneto-Soverato). Anche in questo caso, emerge come il <u>Pums si inquadri nelle previsioni a livello sovralocale</u> , con le misure che tendono al rafforzamento della mobilità su ferro, al miglioramento dei collegamenti con Germaneto, e anche alle reti di connessione ambientale (col progetto di greenway e ciclabile verso i Parchi).



Pianificazione settoriale		
<p>Piano Regionale dei Trasporti Pubblici, D.G.R. n. 503 del 6/12/2016 e n. 157 del 19/12/2016</p>		<p>Prevede interventi per lo sviluppo della mobilità sostenibile e il Piano per il trasporto Locale (TPL). Per la Piattaforma dell'Istmo Ionico-Tirrenico, vengono individuate sia una domanda di connessione dei nodi urbani e delle reti infrastrutturali, per migliorare il movimento sull'asse trasversale dell'istmo di Catanzaro, che necessità di interventi sulla dotazione urbana, per accrescere la centralità del capoluogo calabro e le connessioni ai fasci infrastrutturali di attraversamento. A queste richieste <u>rispondono le misure previste dal PUMS.</u></p> <p><u>Le previsioni non solo si armonizzano, ma sono integrate</u> rispetto agli interventi infrastrutturali di recente e/o futura attuazione, in particolare, con gli interventi previsti sulla SS 182 – Trasversale delle Serre, a quelli sulla SS 280 Germaneto-Catanzaro Lido; per ciò che concerne i Trasporti ferroviari con il potenziamento delle linee ferroviarie e riqualificazione delle stazioni sia per Catanzaro che per Catanzaro Lido e per il sistema di collegamento su ferro tra Catanzaro città e Germaneto. Sempre nell'ambito del II° Atto integrativo all'APQ si parla, tra l'altro, anche di realizzazione di sistemi ettometrici a servizio della Città di Catanzaro. Per quanto riguarda il Trasporto marittimo, Marina di Catanzaro, risulta classificato come porto di interesse regionale e viene valorizzato dal PUMS.</p>
<p>D.G.R. n. 303 dell'11/8/2015 e D.C.R. n. 432 del 31/8/2015 il POR Calabria FESR/FSE 2014/2020, di cui alla Decisione CE n C (2015) 7227 del 20/10/2015 della Commissione Europea</p>		<p>Prevede interventi strategici di mobilità sostenibile con specifico sviluppo del TPL, nell'ambito dell'Asse Prioritario 4 "Efficienza energetica e Mobilità sostenibile" (Priorità di investimento 4.e. "Promuovere strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione"),</p>



		<p>raccordato agli ulteriori interventi previsti nell'Asse prioritario n. 7 "Sviluppo delle reti di mobilità sostenibile" (Priorità d'investimento 7.c. "Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente, anche a bassa rumorosità, e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile");</p> <p>Il PUMS <u>condivide gli obiettivi</u> citati.</p>
<p>Accordo di Programma Quadro (APQ) "Sistema delle infrastrutture di trasporto. Testo coordinato e integrato. II Atto Integrativo-Sistema di mobilità regionale per migliorare l'accessibilità delle aree urbane, delle aree interne e delle infrastrutture per lo sviluppo delle attività economiche", stipulato nel 2008 tra Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Calabria</p>		<p>Ha previsto la realizzazione della Cittadella Regionale di Germaneto, unitamente allo sviluppo del Centro Direzionale Regionale e il completamento del Campus Universitario nella stessa area.</p> <p>Il PUMS tende a valorizzare Germaneto migliorando in modo sensibile i collegamenti con Catanzaro città, in perfetta coerenza con gli scopi dell'Accordo di Programma Quadro.</p>

Pianificazione di Bacino		
<p>Piano di Gestione Rischio di Alluvioni del Distretto idrografico Appennino Meridionale PGRA DAM approvato dal Comitato Istituzionale Integrato il 03/03/2016 e, per il II Ciclo, approvato il 20/12/2021</p>		<p>Il livello attuale di definizione del PUMS non ci consente di formulare giudizi in merito alla coerenza col PRGA, che andrà ovviamente rispettata in sede di progettazione degli interventi strutturali previsti.</p>
<p>Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico, pubblicato sul B.U.R. del 25 marzo 2002</p> <p>Modifica alla perimetrazione approvata con DSC n. 30 del 09/02/2022</p>		<p>Il 9,1% della superficie del territorio provinciale di Catanzaro è esposta a rischio idrogeologico, (94.7 kmq alluvionabili, 125.5 kmq franabili), che potenzialmente interessa il 100% dei Comuni. Il PAI ha definito un primo modello anche in merito all'analisi del rischio di erosione costiera.</p>



		Per i vari aspetti compresi nei Piani stralcio, pur ritenendo che, al livello di definizione attuale, <u>il PUMS non preveda azioni in contrasto con alcuna prescrizione</u> , vale la pena rammentare l'importanza di tenere conto delle situazioni di rischio potenziale nella progettazione di qualsiasi infrastruttura legata all'attuazione del Piano
Piano di Gestione delle Acque del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, adottato, per il III Ciclo, dal CIP il 20/12/2021		Tutela le acque e gli ecosistemi nell'area di riferimento e a questo fine individua i corpi idrici superficiali e sotterranei. Le situazioni di pericolosità rilevanti ai fini della pianificazione sono relative all'alterazione dei serbatoi idrici ed alla possibile contaminazione da fonti inquinanti, ed è a questi che bisognerà <u>porre attenzione in fase di progettazione</u> delle infrastrutture previste nel PUMS.
Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA), elaborato dal Dipartimento Ambiente e Territorio della Regione Calabria		Prevede una serie di misure e azioni volte all'ottimizzazione, monitoraggio e prevenzione di tutte le risorse idriche e idrologiche della Regione, e comprende, perciò, la tutela della balneazione, la pulizia delle spiagge, il monitoraggio dei fiumi e dei bacini. Allo stato attuale di definizione, <u>il PUMS non entra in conflitto</u> con quanto previsto. Si raccomanda attenzione nella fase di progettazione delle infrastrutture previste.

Pianificazione urbanistica		
Patto Territoriale, (Comune di Catanzaro e altri 32), approvato nel 1999		Riguarda: il consolidamento demografico della popolazione residente nell'area di riferimento; il potenziamento delle infrastrutture dell'area, particolarmente delle aree a insediamento industriale e artigianale; l'attivazione di meccanismi di sviluppo locale incentrati sulla valorizzazione del patrimonio di risorse naturali, storiche, archeologiche e culturali, finalizzati al potenziamento dell'offerta turistica.



		Il PUMS <u>rispecchia parzialmente il secondo obiettivo, integralmente il terzo.</u>
Piano Recupero Urbano (PRU) sviluppato nel 1998 tuttora in completamento		Connubio di interventi pubblici e privati mirati al risanamento edilizio e urbano, alla riqualificazione del tessuto territoriale e allo sviluppo sostenibile. Obiettivo primario è stato riqualificare la direttrice strategica dell'asse Catanzaro - Catanzaro Lido, concentrando gli ambiti di intervento sull'Area Sud della Città di supporto al centro storico, e su tre punti cardine: mobilità, riqualificazione funzionale degli spazi urbani e riqualificazione ambientale. Le previsioni di PUMS rispettano e fanno propri questi obiettivi.
Programma di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST)		Interventi sulla mobilità urbana, tesi a collegare il centro storico con i poli urbani di attività produttive e commerciali e di servizi avanzati (Germaneto e Catanzaro Lido). Fra gli interventi: modernizzazione tratto urbano della linea ferroviaria come metropolitana di superficie; creazione della Funicolare e di una rete di poli intermodali per migliorare l'accessibilità alle diverse aree della città; potenziamento delle possibilità di approdo sulla costa. Fra le azioni sulla riqualificazione urbana: ricomposizione fondiaria e riqualificazione strutture commerciali del centro storico e creazione di un sistema di parchi fluviali e costieri, comprendente le aree urbane della Fiumarella e del Parco di Giovino. Il PUMS <u>integra le previsioni infrastrutturali</u> , sia per quanto riguarda i collegamenti del centro storico con Germaneto e CZ Lido, sia per la valorizzazione sostenibile del Parco di Giovino.
Piano Regolatore Generale adottato nel 2001		Il PRG è stato modificato in base alle osservazioni del Servizio Geologico della Regione Calabria, che hanno comportato la ridefinizione dei vincoli in alcune zone del PRG.



		<p>Il <u>PUMS non entra in contrasto con le previsioni di Piano.</u></p>
Piano Strategico di area vasta, 2006		<p>Determina orientamenti programmatici per lo sviluppo della Città, costituendo una strumentazione di pianificazione strategica, in carenza di approvazione del Piano Strutturale Comunale. Obiettivo è mettere a sistema e rendere pienamente operativo l'esistente, evitando di far passare forzatamente l'idea di una città capoluogo o cerniera. Prevede interventi connessi alla cultura, alla creatività giovanile, alla formazione, per Catanzaro "Città dell'accoglienza, della conoscenza, dei giovani e dell'innovazione".</p> <p>Per quanto riguarda la <u>messa a sistema dell'esistente</u>, il PUMS mira proprio alla razionalizzazione e implementazione delle infrastrutture esistenti.</p>
Piano Urbano della mobilità, 2006		<p>Il PUM contiene le linee guida, gli obiettivi e le azioni orientate verso il potenziamento, la riorganizzazione e l'armonizzazione dei sistemi infrastrutturali di mobilità pubblica e privata, accompagnata da elevati profili di accessibilità e sostenibilità, per facilitare gli spostamenti interni, esterni e di attraversamento che vanno ad assegnare a Catanzaro il ruolo di cerniera dell'asse Tirreno-Jonio.</p> <p>Il <u>PUMS integra e completa le previsioni</u>, in una prospettiva che vede centrale la Sostenibilità</p>
Piano di Marketing Territoriale, 2006		<p>Il piano di marketing strategico, denominato PMS, contiene le linee guida, gli obiettivi e le azioni orientate verso la valorizzazione, la promozione e la diffusione della conoscenza della città, aumentandone a livello nazionale la notorietà, migliorandone la percezione, diffondendone il concept ed i valori e consolidandone l'identità.</p> <p>Il PUMS <u>non entra in contrasto</u> con gli intenti del PMS, anzi, migliora l'accessibilità per i turisti.</p>



<p>Progetto Sviluppo Urbano (PSU)</p>		<p>Programma incentrato su mobilità e accessibilità urbana e riqualificazione fisica e funzionale della città. Prevede potenziamento delle reti di trasporto pubblico, creazione di un sistema di nodi intermodali; sviluppo del sistema dei parcheggi urbani; creazione di un sistema di percorsi pedonali in sede propria; riqualificazione, fisica e funzionale, del centro storico della città e delle sue attività commerciali nel rispetto delle tradizioni culturali e storiche, e creazione di servizi per le fasce svantaggiate di popolazione; rinnovo strategico dell'immagine urbana del capoluogo con interventi nel centro storico, identificato come parte maggiormente rappresentativa della città, coerentemente con la funzione rappresentativa propria di un capoluogo di regione; realizzazione di spazi a verde con riqualificazione e il riuso di spazi degradati e sottoutilizzati, e realizzazione di piccoli spazi attrezzati per la sosta, il gioco e le attività sportive; realizzazione di presidi di inclusione sociale per soggetti disabili e disadattati.</p> <p>Il PUMS <u>rispecchia in pieno questi obiettivi</u></p>
<p>Asse Città del POR 2007/2013 (PISU - Progetto Integrato di Sviluppo Urbano)</p>		<p>Attraverso i PISU l'Amministrazione Comunale ha puntato a saldare i diversi elementi costituenti la cerniera della pianificazione urbanistica e della programmazione sociale ed economica della Città, contribuendo al miglioramento delle funzioni urbane, alla rivitalizzazione del centro storico e delle aree marginali, e al recupero della identità e della vivacità che stanno alla base del progetto della "nuova Catanzaro".</p> <p>Di particolare rilievo appare l'investimento infrastrutturale sulle aree pubbliche e sui servizi nel quartiere di Catanzaro Lido. Diretrici fondamentali sono: recupero urbano e rivitalizzazione sociale del centro storico; valorizzazione del ruolo delle periferie urbane degradate; potenziamento delle funzioni direzionali dell'area di</p>



		<p>Germaneto come asse attrezzato di servizi del Capoluogo Regionale; integrazione del sistema innovativo di trasporto urbano, centrato sul ruolo del "pendolo" e della metropolitana Catanzaro-Lamezia, con interventi sulla mobilità sostenibile, su di un sistema di scale mobili e sulla creazione di nuove aree di parcheggi al servizio del centro storico pedonalizzato; valorizzazione della filiera degli interventi connessi alla cultura, alla creatività giovanile, alla formazione, per Catanzaro "Città dell'accoglienza, della conoscenza, dei giovani e dell'innovazione" al centro del Piano Strategico Comunale.</p>
<p>Progetto Comunitario URBACT sul tema "Catanzaro Città dello sviluppo della creatività culturale giovanile e della conoscenza", approvato 2007/2008</p>		<p>La Città è capofila di un'aggregazione europea di Città "creative.</p> <p>Le previsioni di PUMS risultano sostanzialmente indifferenti.</p>
<p>Piano di zonizzazione acustica del Comune di Catanzaro approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 7 del 13/02/2003</p>		<p>Incentivando l'uso di mezzi di trasporto a ridotta emissione acustica, come quelli elettrici, sia per i mezzi pubblici che privati, prevedendo piste ciclabili e aree pedonalizzate, il PUMS è volto ad un miglioramento del clima acustico dell'intero territorio comunale, che costituisce una delle finalità principali del Piano, con cui quindi risulta coerente.</p>

Altri Piani e Programmi		
<p>Piano di Tutela di Qualità dell'Aria, (DDG n. 1108 del 30 luglio 2010) adottato dal Consiglio Regionale, (seduta del 5 maggio 2022)</p>		<p>Il comune di Catanzaro rientra nella Zona A, come definita dal PTQA, quindi la massima pressione per la qualità dell'aria è rappresentata dal traffico.</p> <p>E' evidente che il PUMS, agendo proprio sulla mobilità sostenibile sia in termini di riduzione del traffico veicolare a vantaggio di modalità di spostamento virtuose, sia in termini di incentivazione di mezzi a bassa emissione di inquinanti, <u>aderisce in pieno alla logica sottesa al PRTQA.</u></p>



<p>Bozza Piano Regionale di Sviluppo Sostenibile (prosegue le azioni intraprese dal precedente PRSTS 2011/2013, approvato con deliberazione di Giunta Regionale n.328/2011 e successiva delibera n. 140/2011 del Consiglio Regionale della Calabria, ed attuato mediante i successivi Piani Esecutivi Annuali, fino al 2018)</p>		<p>Tra gli obiettivi principali perseguiti dal Piano finora vigente e previsti nella Bozza del nuovo, l'Obiettivo generale A -" Il territorio ed il patrimonio della Calabria sono valorizzati nella loro ricchezza, articolazione e varietà. Le risorse... sono trasformate in prodotti turistici fruibili, accessibili e sostenibili"; e, in particolare: l'Obiettivo specifico A.5. - "Contribuire al miglioramento dell'accessibilità e alla fruizione di mobilità sostenibile", presentano <u>sostanziale identità di intenti rispetto al PUMS</u></p>
--	--	---

Tabella 3-2: Analisi di coerenza fra obiettivi generali del PUMS e obiettivi di protezione ambientale

3.2 POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE

3.2.1 Le componenti 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 potessero entrare in relazione con le azioni previste dal PUMS, generando interazioni significative sia di segno positivo (ad esempio soluzione di criticità) che negativo.

L'analisi ha riguardato le principali componenti ambientali ed ha permesso di giungere alle seguenti considerazioni di sintesi:

Suolo (inteso soprattutto come consumo di suolo e interazioni geomorfologiche)

Data la conformazione morfologica abbastanza complessa del territorio comunale, questo non risulta immune da qualche criticità, rappresentata dalla presenza di una percentuale non irrilevante di territorio soggetto a pericolosità molto elevata (6,30% del territorio) o elevata (6,10%) rispetto al rischio frane. Come consumo di suolo Catanzaro, con 18,8% di suolo "consumato", si pone al secondo posto, dopo Cosenza, tra le città capoluogo di provincia della Calabria.



Acque (intese come interazioni fisiche e qualitative con i corpi idrici)

Per quanto riguarda il tema acque, non si dispone di dati specifici sulla qualità delle acque dei corsi d'acqua che interessano il Comune. Si ha invece l'informazione sulla qualità delle acque di balneazione (che sono influenzate dalle acque interne) del tratto costiero del Comune di Catanzaro, che rientrano nella classe "eccellente", in base al rapporto dell'ARPACAL sulla qualità delle acque di balneazione per l'anno 2020. Dal punto di vista delle problematiche del rischio idraulico, il 6% del territorio è soggetto a rischio massimo.

Aria (inteso come qualità dell'aria ed immissione di gas climalteranti)

Sulla base dei rilevamenti dell'ARPACAL, la città di Catanzaro non è soggetta a problematiche di inquinamento atmosferico degne di rilievo, con i principali indicatori che rientrano entro i limiti di legge.

Comfort acustico

In materia di rumore, non si hanno a disposizione dati sufficientemente diffusi a livello territoriale per poter definire l'eventuale presenza di criticità. Ragionevolmente, tenendo conto della conformazione della città e dell'intensità delle attività umane, si ritiene che complessivamente la tematica acustica non sia fra quelle più importanti da considerare, se non in situazioni specifiche.

Paesaggio, beni culturali

Come gran parte del territorio nazionale, anche quello di Catanzaro presenta diverse valenze paesaggistiche, legate alla varietà del quadro morfologico, che va dal costiero a quello pre-montano, a cui si sovrappone il contesto antropizzato di antica origine, con grande ricchezza di testimonianze storico-culturali. 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 solcano il territorio comunale.

Biodiversità (inteso come vegetazione, fauna ed ecosistemi)

In materia di aspetti naturalistici, il territorio di Catanzaro è caratterizzato dalla prevalenza di suoli agricoli che, però, sono caratterizzati da una certa varietà, che va dai seminativi alle colture di tipo arboreo di diverso genere. La vegetazione naturale si concentra nella parte più interna del territorio, dove si trovano formazioni boschive di diverso tipo. Si tratta, comunque, di situazioni ordinarie, non soggette a forme di tutela



particolare. Aree naturali protette (parchi e riserve) o Siti della Rete Natura2000 sono molto distanti dal territorio comunale.

3.2.2 Analisi degli impatti

Seguendo lo standard previsto dall'art. 13 e dall'allegato VI del D.lgs 152/06 e corrispettivo del regolamento regionale, dopo l'illustrazione dei contenuti del piano e dei suoi rapporti con altri pertinenti piani o programmi, la definizione degli aspetti ambientali pertinenti e la loro descrizione, il Rapporto Ambientale deve definire i possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori.

Si tratta, sotto certi profili, della parte più importante del RA, dove è necessario mettere a sistema le informazioni sugli obiettivi di protezione, il contesto ambientale e le 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 e della mobilità (ad esempio limitazioni alla circolazione);
- azioni immateriali (ad esempio iniziative di sensibilizzazione o di formazione);
- introduzione di tecnologie innovative.

Questi elementi, organizzati per quanto possibile in sub articolazioni, sono intesi come fattori causali di impatti (sia positivi che negativi) da "incrociare" con gli obiettivi e le componenti ambientali.

In sede di Rapporto Preliminare si prevedeva di definire tali interazioni con l'ausilio di un indicatore quantitativo sintetico, che si basa sul livello di perseguimento o non perseguimento di una serie di obiettivi ambientali, articolati in una struttura gerarchica, e nella attribuzione alla possibile interazione fra azione di piano e obiettivo attraverso indicatori specifici, oppure giudizi di valore espressi a seguito di una descrizione argomentativa di tali giudizi.

Tenendo conto della natura del piano, composto in gran parte di altri piani settoriali, con un relativo livello di indeterminatezza operativa, e del sistema abbastanza



semplificato di componenti ambientali pertinenti, il sistema di valutazione è stato rivisitato in una versione semplificata.

In particolare, sono stati definite come oggetto di valutazione le seguenti componenti, riassuntive delle questioni più rilevanti:

- Suolo (inteso soprattutto come consumo di suolo e interazioni geomorfologiche)
- Acque (intese con interazioni fisiche e qualitative con i corpi idrici)
- Aria (inteso come qualità dell'aria ed immissione di gas climalteranti);
- Comfort acustico;
- Paesaggio, beni culturali e qualità urbana;
- Biodiversità (inteso come vegetazione, fauna ed ecosistemi).

Queste componenti sono state "incrociate" con i fattori ambientali, coincidenti con l'elenco delle azioni di piano generate dal PUMS (escludendo quindi le azioni che fanno parte dello scenario di riferimento), descrivendo le interazioni possibili e traducendo tale descrizione in forma sintetica in una matrice di valutazione, utilizzando una graduazione degli impatti (dall'impatto leggermente positivo, all'impatto molto negativo) e considerando anche la possibilità di assenza di impatti.

Rimandando al Rapporto Ambientale per una completa argomentazione delle valutazioni eseguite di seguito si presenta la tabella di sintesi dei risultati con i seguenti significati dei simboli e delle scale cromatiche.

+	Impatto presumibilmente leggermente positivo
++	Impatto presumibilmente moderatamente positivo
+++	Impatto presumibilmente molto positivo
-	Impatto presumibilmente leggermente negativo
--	Impatto presumibilmente moderatamente negativo
---	Impatto presumibilmente molto negativo
0	Assenza di impatto
+?	Impatto presumibilmente positivo ma dipendente dalle modalità attuative/realizzative
-?	Impatto presumibilmente negativo ma dipendente dalle modalità attuative/realizzative
?	Impatto dipendente dalle modalità attuative/realizzative

Azioni infrastrutturali

Azioni regolamentari

Azioni immateriali

Azioni di innovazione tecnologica

In

Re

Im

It



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
1	<p><u>Realizzazione di una direttrice di mobilità sostenibile ed ecologica di dimensione europea sull'Asse attrezzato "verde" previsto sul redigendo PSC tra Siano e Giovino</u></p> <p>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</p>	In	-?	-?	-?	-?	-?	-?
2	<p><u>Realizzazione di una direttrice di mobilità sostenibile ed ecologica di dimensione europea sull'Asse attrezzato "verde" previsto sul redigendo PSC tra Siano e Giovino</u></p> <p>progetto "pista ciclabile" protetta tra Bosco Li Comuni Siano e area protetta di Giovino</p>	In	-?	?	+++	+++	-?	0
3	<p><u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u></p> <p>l) istituzione zone a traffico pedonale privilegiato</p>	Re	0	0	+++	+++	0	0
4	<p><u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u></p>	Re	0	0	0	0	-?	0



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
	m) adozione elevati standard di accessibilità per utenza disabile e abbattimento barriere architettoniche							
5	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> n) completamento e riaménagemento reti ciclabili e pedonali nell'area di Catanzaro Lido e viale Isonzo, con superamento di ostacoli naturali e artificiali ed eliminazione barriere architettoniche per garantire la continuità della rete ciclabile;	In	?	?	+++	+++	?	0
6	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> o) erogazione incentivi all'utilizzo della bicicletta per spostamenti sistematici, con eventuale utilizzo di software dedicati a tracciamento e certificazione dei km percorsi;	Im	0	0	+++	+++	0	0
7	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> p) utilizzo sistemi di gamification, con approccio ludico all'uso della bici, con classifiche degli utenti che percorrono più km in bicicletta ed eventuali competizioni tra aziende ed enti attraverso i rispettivi dipendenti;	Im	0	0	+++	+++	0	0



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
8	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> q) introduzione "stazioni umanizzate" di bike sharing e possibilità di integrazione tariffaria con i servizi di trasporto pubblico, (sistema unico di tariffazione e pagamento);	Im	0	0	+++	+++	0	0
9	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> r) realizzazione velostazioni per promuovere l'intermodalità, ossia parcheggi protetti per biciclette dotati di prese per ricarica biciclette elettriche	In	-	0	+++	+++	-?	0
10	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> s) introduzione abbonamenti di breve durata per velostazioni e bike sharing a favore dei flussi turistici	Im	0	0	+++	+++	0	0
11	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> t) contributo acquisto biciclette a pedalata assistita per cittadini residenti nel Comune di Catanzaro	Im	0	0	+++	+++	0	0
12	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> u) diffusione strumenti informativi per mobilità pedonale, quali Metrominuto: realizzazione e affissione mappe con tempi e	Im	0	0	+++	+++	0	0



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
	distanze tra punti di interesse all'interno del territorio comunale							
13	<u>Piano di mobilità pedonale e biciplan</u> v) 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	Im	0	0	+++	+++	0	0
14	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità nell'Area direzionale regionale di Germaneto</u> progetto 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.);	In	--	-?	++	++	-?	-?
15	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità nell'Area direzionale regionale di Germaneto</u>	In	--	-?	+	+	-?	-



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
	progetto parcheggi di scambio con la Metropolitana nelle aree strategiche di Germaneto (Università, Policlinico, Cittadella Regionale, Stazione F.S.);							
16	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità nell'Area direzionale regionale di Germaneto</u> azioni coordinate complementari di carattere immateriale, oggetto di processo partecipativo pubblico, volte a: governo e orientamento della domanda passeggeri e merci attraverso misure di mobility management; mobilità scolastica del polo universitario; promozione della cultura della sicurezza stradale; e misure ICT e ITS	Im It	0	0	++	++	0	0
17	<u>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</u> progetto parcheggio sotterraneo su Piazza Prefettura con area attrezzata espositiva di superficie	In	-	0	+	+	+	0
18	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità nell'area del centro storico di Catanzaro a supporto dei</u>	In	--	?	++	++	-	?



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
	<p><u>processi di rigenerazione urbana dei quartieri storici identitari</u></p> <p>progetti "parcheggi di prossimità" in centro storico, supportati da impianti ettometrici di collegamento con aree strategiche del centro, finalizzati ad alleggerimento accesso veicolare e pedonalizzazione centro storico</p>							
19	<p><u>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</u></p> <p>progetto di acquisto e "revampizzazione" bus elettrici per trasporto pubblico a navetta in centro storico, e installazione diffusa colonnine di ricarica</p>	Im	0	0	+++	+++	?	0
20	<p><u>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</u></p> <p>progetto sistema di Car e Bike sharing elettrici</p>	Im	0	0	+++	+++	0	0
21	<p><u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità nell'area del centro</u></p>	Im	0	0	+++	+++	0	0



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
	<p><u>storico di Catanzaro a supporto dei processi di rigenerazione urbana dei quartieri storici identitari</u></p> <p>azioni coordinate complementari di carattere immateriale, oggetto di processo partecipativo pubblico, volte a governo e orientamento: domanda passeggeri e merci attraverso misure di mobility management; mobilità scolastica e turistica; promozione cultura della sicurezza stradale e mobilità attiva (pedonale e ciclistica), e misure ICT e ITS</p>	It						
22	<p><u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità turistica nell'area di Catanzaro Lido</u></p> <p>Progetto pista ciclabile Stazione FS e F.d.C. CZ Lido/Lungomare/Giovino;</p>	In	-?	?	+++	+++	0	0
23	<p><u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità turistica nell'area di Catanzaro Lido</u></p> <p>progetto ampio parcheggio di scambio a ridosso delle Stazioni FS e FdC di Cz Lido;</p>	In	--	-?	+	+	-?	-?



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
24	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità turistica nell'area di Catanzaro Lido</u> realizzazione nuovo Ponte sulla Fiumarella di raccordo del Lungomare;	In	-	-	++	++	-?	0
25	<u>Piano di infrastrutturazione e governo della mobilità turistica nell'area di Catanzaro Lido</u> azioni coordinate complementari di carattere immateriale, oggetto di processo partecipativo pubblico, volte a governo e orientamento: domanda passeggeri e merci attraverso misure di mobility management; mobilità scolastica e turistica; promozione cultura della sicurezza stradale e mobilità attiva (pedonale e ciclistica), e misure ICT e ITS	Im It	0	0	+++	+++	0	0
26 a	<u>Interventi infrastrutturali leggeri per la risoluzione di criticità puntuali legate alla sicurezza stradale e alla congestione</u> area di poggio della città intervento 7:rotonda tra via dei due mari e viale della stazione;	In	--	-?	+?	+?	-?	-?
26 a	<u>Interventi infrastrutturali leggeri per la risoluzione di criticità puntuali legate</u>	In	--	-?	+?	+?	--	-?



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
	<p><u>alla sicurezza stradale e alla congestione</u></p> <p>area di poggio della città</p> <p>intervento 8: rotonda tra via Francesco Massari e viale Vincenzo de Filippis;</p>							
26 b	<p><u>Interventi infrastrutturali leggeri per la risoluzione di criticità puntuali legate alla sicurezza stradale e alla congestione</u></p> <p>area di valle tra Centro Storico e Catanzaro Lido</p> <p>intervento 3: rotonda tra viale Isonzo e via Brigata Catanzaro sud; intervento 4: rotonda tra viale Isonzo e via Brigata Catanzaro nord;</p>	In	--	-?	+?	+?	-?	-
26 b	<p><u>Interventi infrastrutturali leggeri per la risoluzione di criticità puntuali legate alla sicurezza stradale e alla congestione</u></p> <p>area di valle tra Centro Storico e Catanzaro Lido</p> <p>intervento 5: rotonda tra viale Cassidoro e viale Lucrezia della Valle;</p>	In	--	-?	+?	+?	-?	-?
26 b	<p><u>Interventi infrastrutturali leggeri per la risoluzione di criticità puntuali legate</u></p>	In	--	-?	+?	+?	0	-?



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
	<p><u>alla sicurezza stradale e alla congestione</u></p> <p>area di valle tra Centro Storico e Catanzaro Lido</p> <p>intervento 6: rotonda tra via dei due mari e via dei Conti Falluc;</p>							
26 c	<p><u>Interventi infrastrutturali leggeri per la risoluzione di criticità puntuali legate alla sicurezza stradale e alla congestione</u></p> <p>area di Catanzaro Lido</p> <p>intervento 1: rotonda tra viale Magna Grecia e nuovo asse di connessione alla nuova stazione "Magna Grecia";</p>	In	0	-?	+	+	-	0
26 c	<p><u>Interventi infrastrutturali leggeri per la risoluzione di criticità puntuali legate alla sicurezza stradale e alla congestione</u></p> <p>area di Catanzaro Lido</p> <p>intervento 2: rotonda tra viale Isonzo e viale Magna Grecia</p>	In	-	-?	+	+	0	-?
27	<p><u>Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)</u></p>	Re	0	0	+++	+++	0	0



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
	da intendersi come strumento attuativo del PUMS, insieme coordinato di interventi di breve periodo (art. 36 del D.Lgs 285/92), finalizzato a: miglioramento circolazione e sicurezza, contenimento inquinamento acustico e atmosferico e riduzione consumi di energia.							
28	<u>Piano del trasporto pubblico su gomma</u> Piano finalizzato a riorganizzazione e potenziamento servizi TPL su gomma, mediante elaborazione di nuovo programma di esercizio che tenga conto delle mutate esigenze di mobilità e preveda diverse fasi in ragione dei nuovi investimenti Comunali e Regionali	Im	0	0	++	++	0	0
29	<u>Piano di mobilità turistica</u> f) facilitare accesso a servizi esistenti e previsti ai turisti e utenti occasionali;	Im	0	0	+++	+++	0	0
30	<u>Piano di mobilità turistica</u> g) smart ticketing per accesso a servizi di mobilità (es. bigliettazione elettronica integrata, card integrate TPL/musei), anche con pagamento elettronico direttamente nelle porte	Im It	0	0	+++	+++	0	0



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
	di accesso (stazioni, porto, aeroporto Lamezia);							
31	<u>Piano di mobilità turistica</u> h) promuovere accessibilità digitale siti turistici (es. creazione piattaforme digitali integrate per fornire informazioni sui servizi di mobilità e accessibilità destinazioni turistiche);	It	0	0	++	++	0	0
32	<u>Piano di mobilità turistica</u> i) sviluppare reti infrastrutturali per mobilità ciclopedonale con finalità turistiche, in particolare ciclovia della Magna Grecia;	Im	-?	-?	+++	+++	-?	-?
33	<u>Piano di mobilità turistica</u> j) promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere siti di interesse turistico (ad es. convenzioni tra principali aziende di trasporto locale e ferroviario)	Im	0	0	+++	+++	0	0
34	<u>Piano di Mobility Management e mobilità scolastica</u> f) nomina del mobility manager di area e istituzione della relativa struttura;	Im	0	0	+++	+++	0	0



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
35	<u>Piano di Mobility Management e mobilità scolastica</u> g) 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;	Im	0	0	+++	+++	0	0
36	<u>Piano di Mobility Management e mobilità scolastica</u> h) coinvolgimento di aziende ed enti per ottimizzare spostamenti sistematici dei dipendenti riducendo l'uso dell'auto privata, attraverso Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL);	Im	0	0	+++	+++	0	0
37	<u>Piano di Mobility Management e mobilità scolastica</u> i) introduzione servizi di car pooling, attraverso utilizzo di piattaforma per community (lavoratori accomunati da stesso luogo di lavoro) e cittadini singoli. La formazione degli equipaggi di carpooling potrà essere agevolata con stalli dedicati e agevolazioni tariffarie per parcheggi, e	Im It	0	0	++	++	0	0



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
	piattaforme SW con applicativi su smartphone e tablet. L'Amministrazione dovrà incentivare l'uso della piattaforma;							
38	<u>Piano di Mobility Management e mobilità scolastica</u> j) introduzione e diffusione telelavoro e smart working.	Im	0	0	+++	+++	0	0
39	<u>Piano di cultura e sicurezza stradale</u> e) 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);	Re	0	0	++	++	0	0
40	<u>Piano di cultura e sicurezza stradale</u> f) 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	In	0	0	+++	+++	0	0



n	Azioni	Tipologia azioni	Interazioni potenziali					
			Suolo	Acqua	Aria	Comfort acustico	Paesaggio, beni cult. e qualità	Biodiversità
	percorsi pedonali in sicurezza casa-scuola;							
41	<u>Piano di cultura e sicurezza stradale</u> g) campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;	Im	0	0	++	++	0	0
42	<u>Piano di cultura e sicurezza stradale</u> h) campagne informazione e coinvolgimento su mobilità sostenibile, anche nelle scuole.	Im	0	0	+++	+++	0	0
43	<u>Piano ICT (Tecnologie per l'Informazione e la Comunicazione) e ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto)</u>	It	0	0	+++	+++	0	0



4 CONCLUSIONI

La presente relazione sintetizza i principali contenuti del Rapporto Ambientale, che è stato elaborato in conseguenza di quanto previsto dalle norme nazionali e regionali in materia di Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi e, in particolare, dal D.lgs 152/06 e dal Regolamento Regionale del 4 agosto 2008, n. 3.

In base a tali norme, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile rientra pienamente nel campo di applicazione della Valutazione Ambientale strategica, nonostante la natura del Piano sia implicitamente rivolta allo sviluppo di una mobilità a basso impatto ambientale.

Lo scopo del Rapporto Ambientale è quello di:

- evidenziare i livelli di coerenza del piano rispetto agli obiettivi di protezione ambientale fissati a livello internazionale e nazionale;
- evidenziare i livelli di coerenza del piano con le altre pianificazioni sovraordinate e parallele;
- definire gli impatti significativi, sia positivi che negativi, associabili all'attuazione del piano in relazione alle principali componenti ambientali ritenute pertinenti.

Allo scopo, il rapporto ambientale, oltre una parte introduttiva sugli aspetti normativi e procedurali contiene:

- l'illustrazione del processo formativo e dei contenuti della parte propositiva del PUMS definendone le azioni;
- la definizione del quadro degli obiettivi di protezione ambientale a cui fare riferimento;
- la descrizione del quadro programmatico di riferimento alle diverse scale;
- la descrizione delle principali caratteristiche ambientali del territorio interessato;
- l'incrocio delle informazioni precedenti al fine di definire i livelli di coerenza fra obiettivi e le interazioni delle azioni del PUMS con le componenti ambientali.

Per quanto riguarda i contenuti del PUMS, il documento di piano è stato analizzato e sintetizzato estraendo i dati necessari per la valutazione, che ha riguardato esclusivamente le iniziative proposte direttamente dal PUMS, lasciando sullo sfondo, come scenario di riferimento, le iniziative già previste da altri piani e programmi, che vanno a costituire delle invarianti di piano.



Per facilitare l'azione di valutazione, le azioni del PUMS sono state articolate in funzione delle caratteristiche prevalenti, distinguendo fra azioni strutturali, regolatorie, tecnologiche ed immateriali.

La selezione degli obiettivi di protezione ambientale è stata eseguita considerando i principali documenti di politica ambientale elaborati a diversi livelli, evidenziandone i temi di attenzione pertinenti rispetto alla natura specifica del piano.

Ne è scaturita l'attenzione ai temi energetici e climatici (e quindi di riduzione dei gas climalteranti), della qualità dell'aria, del comfort acustico, della tutela del suolo, della biodiversità e del paesaggio.

L'analisi dei piani ha permesso di definire il quadro di riferimento con cui confrontare gli obiettivi e le azioni del PUMS ed ha riguardato;

- la pianificazione di area vasta territoriale e paesaggistica;
- la pianificazione dei trasporti;
- il sistema delle aree protette e dei siti Natura 2000;
- la pianificazione di bacino;
- la pianificazione comunale con riferimento sia a quella urbanistica che ambientale (Piano di zonizzazione acustica);
- il Piano di tutela di qualità dell'aria.

La caratterizzazione ambientale ha riguardato le principali componenti ambientali, nonché elementi di sintesi della qualità urbana e della qualità della vita nella Città di Catanzaro.

Dalla loro analisi non sono scaturite situazioni di particolare vulnerabilità nei diversi settori anche se, comunque, il territorio del Comune di Catanzaro non è risultato immune da diverse problematiche.

In particolare, dall'analisi dei dati sulla qualità urbana, la città di Catanzaro mostra diverse carenze, mentre non sono risultati elementi di particolare vulnerabilità per ciò che concerne le componenti biotiche (ad esempio aree protette, siti Natura2000).

Per quanto riguarda le vulnerabilità di carattere geologico (rischio frane e rischio alluvioni) il comune non è immune da criticità, con circa il 12% territorio interessato da pericolosità elevata o molto elevata per ciò che riguarda il rischio frane.

Confortante appare la situazione rispetto ai temi dell'inquinamento atmosferico dove, soprattutto per via di condizioni meteo generalmente favorevoli, non si assiste a



situazioni di superamento dei limiti di legge. A proposito va segnalato che, nel report Ecosistema Urbano riferito al 2020, Catanzaro rientra fra i primi tre comuni italiani con la migliore qualità dell'aria.

La parte valutativa del Rapporto Ambientale ha messo in relazione queste variabili, permettendo di definire una elevata coerenza delle scelte del PUMS con il sistema degli obiettivi ambientali e di quelli derivanti dai piani territoriali, di settore ed urbanistici.

Per quanto riguarda gli impatti, la natura del PUMS, implicitamente rivolta alla sostenibilità, ha facilitato significativamente la valutazione, facendo emergere soprattutto la presenza di performance positive rispetto alle componenti più influenzate dalla pianificazione dei trasporti, quindi la qualità dell'aria e la tutela del comfort acustico.

Praticamente tutte le azioni di piano offrono vantaggi rispetto a queste componenti, senza che le altre vengano coinvolte significativamente.

Ciò riguarda soprattutto le azioni di carattere regolatorio ed immateriale, che puntano alla riduzione dell'utilizzo dei mezzi privati, a vantaggio di mezzi più sostenibili.

In alcuni casi, quando l'azione ha un contenuto strutturale, la valutazione ha rilevato qualche possibilità di interazione negativa con altre componenti ambientali (in specie quelle inerenti alla qualità urbana), utilizzando comunque una formula dubitativa, legata al livello di definizione, tale da non permettere un'attribuzione certa delle relazioni di causa-effetto.

Le informazioni sono state sintetizzate in una matrice di valutazione, dalla cui analisi complessiva appare evidente la netta prevalenza di situazioni di impatto positivo, permettendo di potere attribuire al PUMS una valenza ambientale strategica di quel segno.

Questo ruolo positivo andrà comunque monitorato nel tempo, secondo regole che lo stesso PUMS ha definito.

In definitiva, si ritiene che nulla osti per un parere ampiamente positivo sulla compatibilità ambientale del PUMS della Città di Catanzaro da parte dell'Autorità Competente.

