

REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE SICILIANA

Assessorato Regionale Territorio e Ambiente
Dipartimento Regionale Urbanistica

L'AUTORITA' COMPETENTE

VISTO lo Statuto della Regione Siciliana;

VISTA la Direttiva Europea 2001/42/CE (*Direttiva VAS*), concernente la “valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente”;

VISTO il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii. (*Testo Unico Ambientale*), concernente “Norme in materia ambientale”;

VISTO il Decreto del Presidente della Regione n. 23 del 8 Luglio 2014, concernente il “Regolamento della valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi nel territorio della Regione siciliana”;

VISTO l’Art. 91 della Legge Regionale 7 maggio 2015 n. 9 recante “Norme in materia di autorizzazioni ambientali di competenza regionale” come integrato dall’Art. 44 della Legge Regionale 17 marzo 2016 n. 3;

VISTO il D.A. n. 207/gab del 17 maggio 2016, di istituzione della Commissione tecnica specialistica (C.T.S.) per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTO il D.A. n. 228 del 27 maggio 2016, di adozione delle modalità operative di funzionamento della C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTE le note assessoriali prot. n. 5056/GAB/1 del 25/07/2016 di “prima direttiva generale per l’azione amministrativa e per la gestione” e prot. n. 7780/GAB/12 del 16/11/2016, esplicativa sul coordinamento tra le attività dipartimentali e la C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale;

VISTA la nota prot. n. 49971 del 11/06/2015, assunta agli atti dell’ARTA al prot. n. 16229 del 09/07/2015, con la quale il comune di **Marsala** nella qualità di Autorità Procedente, ha chiesto l’avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) (art. 13 del D.Lvo 152/06 e s.m.i.) sul Piano Urbano della Mobilità per la Città di Marsala.

VISTA la documentazione trasmessa dall’Autorità Procedente contenente il Rapporto Ambientale Preliminare ed allegati.

VISTA la certificazione di avvenuto versamento delle spese istruttorie previste dall’art. 91 comma 3 della L.R. n. 9 del 07/05/2015;

VISTA la nota prot. n. 19361 del 24/08/2016, dell’Unità di Staff 4 – DRU oggi Staff 2, con la quale si è dato avvio alla fase di consultazione ai sensi dell’art. 12 del D. Lgs. 152/06, della relativa documentazione trasmettendola ai Soggetti Competenti in Materia Ambientale (S.C.M.A.) di seguito elencati e chiamandoli alla pronuncia del relativo parere di competenza ai sensi della medesima norma.

- *Dipartimento Regionale dell’Ambiente
Servizio 2*

Servizio 3

Servizio 4

Servizio 6

Servizio 7

- **Comando del Corpo Forestale della Regione Siciliana**
- **Dipartimento Regionale dell'acqua e dei rifiuti**
- **Dipartimento Regionale dell'energia**
- **Dipartimento Regionale Tecnico – U.O. A1.02**
- **Dipartimento degli interventi strutturali per l'agricoltura**
- **Dipartimento degli interventi infrastrutturali per l'agricoltura**
- **Dipartimento Regionale Azienda Forestale Demaniali**
- **Dipartimento Regionale delle Attività produttive**
- **Provincia Regionale di Trapani**
 - *Territorio Ambiente – Parchi e Riserve*
 - *Protezione civile*
 - *Sviluppo economico*
- **Ufficio Genio Civile di Trapani**
- **Soprintendenza BB.CC.AA. di Trapani**
- **Dipartimento della Protezione Civile – Servizio per la Provincia di Trapani**
- **ASP Trapani**
- **Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente DAP di Trapani**

VISTA prot. n. 77413 del 21/09/2015 assunta all'ARTA con prot. n. 22422 del 08/10/2015, di richiesta verifica se la procedura attivata con la nota prot. 19361 del 24/08/2015 risulta coerente con quanto richiesto dall'Ass.to Reg.le Infrastrutture e mobilità con l'art. 9 del DDG 3435/A5 del 11/12/2015;

VISTE le note dei seguenti S.C.M.A.:

- **Libero Consorzio Com.le di Trapani** (già Provincia Reg.le di Trapani) prot. n. 33612 del 22/09/2015 assunta al DRU con prot. n. 21143 del 23/09/2015;
- **Dipartimento della Protezione Civile – Servizio S14 Trapani** prot. n. 56947 del 25/09/2015 assunta al DRU con prot. n. 21600 del 29/09/2015;
- **Dipartimento Regionale dell'Ambiente - Servizio 1 Valutazioni Ambientali U.O. 1.3** Valutazione di Incidenza prot. n. 81215 del 12/06/2016.

VISTE le note prot. n. 22815 del 30/11/2016 e prot. n. 23510 del 12/12/2016, dell'Unità di Staff 2 – DRU con la quale, in qualità di segreteria *ratione materiae* ha trasmesso i relativi atti alla C.T.S. per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, al fine di acquisire il parere di competenza;

VISTO il parere n. **14/2016** del **20/12/2016** reso dalla Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, trasmesso con nota prot. n. 83805 del 21/12/2016, all'Unità di Staff 2 – DRU in qualità di Segreteria a supporto della medesima Commissione, che di seguito si trascrive integralmente:

“Con nota prot. n. 22815 del 30/11/16, la segreteria della Unità di Staff 2 del Dipartimento urbanistica, ha trasmesso a questa Commissione, ai fini dell'espressione del parere tecnico previsto dal D.A. n. 228/GAB del 27/05/2016, la documentazione relativa al Piano in oggetto in essa elencata.

Rilevato che dal contenuto del Rapporto Preliminare redatto ai sensi dell'Allegato I del D.Lgs. 152/06 emerge quanto segue:

a) **DESCRIZIONE GENERALE DESUMIBILE DAL R.P.A.**

- **Descrizione del contesto territoriale e stato attuale dell'ambiente in relazione alle componenti ambientali es: atmosfera, suolo, biosfera, ambiente umano, ambiente fisico ecc;**
Elementi del contesto

Il territorio comunale di Marsala ricopre una superficie di 241,7 Kmq per una popolazione residente di 80.587 abitanti, si affaccia a Ovest sul Mar Mediterraneo e confina con i Comuni di Trapani, Salemi, Mazara del Vallo e Petrosino.

Da un posto di vista delle relazioni con il territorio circostante, Marsala forma un comprensorio con il Comune di Petrosino che dipende dal centro maggiore per buona parte dei servizi tipicamente comunali e condividendo infrastrutture e servizi tecnico amministrativi primari. Inoltre rappresenta centro nevralgico e gravitazionale per tutti i comuni della parte meridionale della provincia, come

centro urbano economicamente più sviluppato e come sede dei servizi tecnici e commerciali e finanziari delle imprese.

L'assetto della popolazione sul territorio è caratterizzato da un centro urbano che raccoglie circa la metà della popolazione e da un diffuso tessuto abitativo che si sviluppa a monte del centro storico, addensandosi maggiormente lungo la S.S. 115, configurando l'insediamento nel suo complesso come una città diffusa. La città di Marsala ha una struttura urbana di tipo policentrico articolata in quattro elementi principali:

- Centro Storico
- Contrade
- Espansioni rurali
- Linea di costa

Sistema infrastrutturale Viario

L'inserimento del Comune nell'ambito territoriale viene garantito lungo tre direttrici principali che convergono sulla città come assi di penetrazione urbana.

- Verso nord tratto SS.115 che s'innesta sull'autostrada A29 TP-PA e con la circonvallazione della città.
- Verso Sud con l'altro tratto della S.S.115 che congiunge con Mazara del Vallo attraversando il territorio comunale di Petrosino.
- Verso Est con la SS 118 che collega Marsala a Salemi e ai comuni della Valle del Belice.
- Il Territorio comunale è inoltre attraversato dalle strade Provinciali SP 1, 8 e 69.

Il Sistema della rete di mobilità locale viene riconosciuto come insoddisfacente dal punto di vista infrastrutturale in virtù di una frammentarietà tra il centro storico, le contrade e l'area vasta a causa di un'estensione poco controllata nello sviluppo urbano.

Al contempo viene individuato nella R.P.A. come punto di forza, la buona connettività alla rete del trasporto regionale e nazionale.

Principali caratteristiche del sistema ambientale:

Il territorio comunale di Marsala è caratterizzato dalla presenza al suo interno di alcune aeree di pregio naturalistico ambientale, facenti parti della " Rete natura", fanno parte del suo territorio infatti i Siti d'interesse Comunitario (SIC) così individuati:

- SIC Isole dello Stagnone di Marsala
- SIC Saline di Marsala
- Sic ondali dell'Isole dello Stagnone di Marsala

E la Zona di protezione speciale (ZPS) Stagnone di Marsala e Saline di Trapani- area marina e terrestre.

Componente atmosfera: clima acustico e qualità dell'aria

Con D.A. A.R.T.A. n.97/GAB del 25 giugno 2012 è stata approvata la Zonizzazione e classificazione del territorio della Regione Siciliana ai fini della qualità dell'aria per la protezione della salute umana attualmente in vigore: il Comune di Marsala ricade in zona di mantenimento ma non risultano sul territorio centraline fisse per la qualità dell'aria dell'Arpa Sicilia, Agenzia regionale istituzionalmente proposta al monitoraggio e al controllo ambientale.

I risultati della campagne di monitoraggio della qualità dell'aria effettuate dalla Provincia di Trapani fino al 2000, in due siti della città di Marsala, sono state in linea con la zonizzazione effettuata dall'Arpa, evidenziando come la fonte più indicativa d'inquinamento atmosferico in ambito urbano è costituita dall'inteso traffico veicolare non essendo stato rilevata nei dintorni, la presenza di stabilimenti o insediamenti produttivi fonti d'inquinamento.

Il Comune di Marsala, non si è dotato di una Zonizzazione Acustica del territorio, in base alla Legge Quadro 447/95 e all'accordo di programma sottoscritto da ARTA e ARPA Sicilia, secondo quanto descritto dalla RPA, ha però avviato l'iter amministrativo per l'elaborazione del Piano di zonizzazione acustica, il quale è ancora in fase di adozione.

Ambiente Idrico

L'area territoriale del Comune di Marsala ricade in due diversi ambiti: il Bacino idrografico del fiume Birgi e il bacino idrografico del fiume Mazarò, (052) che include il centro abitato e gran parte delle numerose frazioni abitate e borgate e il bacino idrografico compreso tra il fiume Birgi e il fiume Lenzi (050). L'area territoriale entro cui ricade il comune di Marsala, si configura come prevalentemente pianeggiante con un'area collinare nell'estrema porzione orientale con pendenze modeste.

Fattori Climatici

Data la tipologia di attività prevista dal Piano, non deriva alcun impatto su tale componente.

Suolo, Sottosuolo, Assetto Idrogeologico.

Come si è già rilevato in merito all'ambiente idrico l'area ricade in due differenti ambiti di Bacino, così come definiti dal P.A.I., l'ambito 052 ricadente nei territori compresi tra il fiume Birgi e il bacino idrografico del fiume Mazarò e l'ambito 050 che ricade tra il fiume Birgi e il fiume Lenzi. Non sono state individuate, in questa fase le zone d'intervento e conseguentemente non è stato possibile rilevare i vari gradi di rischio in ambito idrogeologico.

▪ **Illustrazione del Piano**

Il PUM, piano della mobilità urbana è uno strumento di programmazione e di pianificazione che interviene sull'intero sistema della mobilità in tutto il territorio comunale, urbano ed extra urbano. Gli obiettivi strategici del PUM di Marsala sono:

- La sostenibilità ambientale.
- Governo della domanda di mobilità
- Innovazione e sicurezza negli spostamenti.

Il Piano individua come misure volte al raggiungimento di questi tre obiettivi primari, la valorizzazione di una mobilità "dolce", attraverso un potenziamento del sistema di trasporto pubblico Bus, ciclabile, pedonale e ferroviario, una migliore accessibilità al trasporto pubblico locale, nelle aree marginali della città e lo sviluppo delle infrastrutture a supporto.

Le possibili azioni individuate in questa fase dal Piano, sono:

- Un sistema di corsie preferenziali e di corridoi di qualità della mobilità.
- Un approfondimento del progetto di riconversione del tracciato ferroviario in metropolitana leggera di superficie, così come previsto dal Piano strategico della Provincia di Trapani e dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione Siciliana, nella loro qualità di Piani sovraordinati.
- La realizzazione del nuovo terminal intermodale nell'area ferroviaria scalo merci, la realizzazione di un raccordo ferroviario sull'aeroporto Trapani Birgi o di collegamento su gomma da Marsala città e/o stazione di Mozia Birgi con relativa area d'interscambio.
- Completamento della pedonalizzazione del tracciato antico del Centro Storico.
- Potenziamento e completamento delle rete di parcheggi a supporto delle politiche di pedonalizzazione con una zona di interscambio in zona Punta d'alga.
- Corridoi pedonali e ciclabili con riguardo all'intero perimetro del parco archeologico.
- Messa in sicurezza dei percorsi pedonali, Casa-scuola nell'ambito dei progetti "Piedibus".
- Messa in sicurezza dei percorsi ciclabili attraverso la definizione di linee guida per un BICIPLAN, con promozione del Bike sharing nelle aree della fascia litorale e nell'entroterra extraurbano.
- Regolamentazione della velocità in ambito cittadino.
- Perimetrazione aree pedonali, ZTL, tariffe sosta.
- Miglioramento della leggibilità notturna di assi ed intersezione critiche
- Adeguamento delle aree di sosta e creazioni di nuovi parcheggi.
- Promozione e sviluppo di servizi di mobilità per l'utenza turistica con valorizzazione della mobilità della "Via del sale".
- Completamento della variante al tracciato costiero della S.S. 115 tra aeroporto Birgi e Mazara del Vallo con chiusura dell'anello autostradale.

▪ **Descrizione del contesto territoriale e dello stato dell'ambiente con l'attuazione del Piano Effetti:**

Il PUM come strumento volto al riordino della mobilità, soprattutto veicolare e alla costruzione di infrastrutture a livello locale, può avere ricadute nell'alterazione della produzione degli inquinanti da traffico, una variazione delle emissioni acustiche dovute alla circolazione, nonché una variazione del consumo del suolo e dell'interferenza con i caratteri architettonici ed urbanistici del contesto urbano che però non può essere determinata senza una valutazione puntuale sulle varie attività previste dal Piano nella fase attuativa dello stesso.

Valutando ciò non di meno come obiettivo del suddetto Piano di Mobilità sia, in effetti, una riduzione dei fattori inquinanti ed un razionalizzazione della mobilità urbana con un rafforzamento delle aree pedonali e ciclabili.

Ambiente urbano e beni materiali:

Tutte le azioni e strategie previste dal P.U.M., sono concepite per produrre effetti positivi sulla componente ambientale.

Fauna, flora, biodiversità e paesaggio:

Nessun effetto da rilevare, fatta eccezione che la diminuzione dell'inquinamento dell'aria

comporterà ovviamente un miglioramento, anche se in misura inferiore sulle altre componenti quali fauna, flora ecc..

Patrimonio culturale, architettonico e archeologico:

Nessun effetto da rilevare.

Suolo:

Nessun effetto da rilevare. Le ricadute sullo stesso andranno indagate in relazione agli specifici interventi di carattere strutturale, ciò non di meno in questa fase appaiono più indirette e meno significative. Nell'area del territorio di Marsala non sono presenti infatti fenomeni di dissesto attivi che comportino condizioni di rischi idrogeologico. Un miglioramento su tale componente, anche se limitato, è dovuto ad una diminuzione del traffico veicolare e di conseguenza ad una minore contaminazione dovuta allo sfrido delle gomme e alla perdita di carburante dalle marmitte dei veicoli circolanti

Acqua:

Nessun effetto da rilevare, tranne quanto evidenziato per il suolo.

L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbanizzata in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Aria e fattori climatici:

Gli effetti generali delle azioni e strategie del P.U.M. volte ad una regolamentazione efficiente del sistema della mobilità urbano, con una riduzione delle aree a traffico veicolare, nonché con l'apertura di piste ciclabili ed un potenziamento del trasporto pubblico locale dovrebbe determinare una riduzione dei fattori inquinanti e quindi un miglioramento delle condizioni di salubrità dell'aria con le relative ripercussioni positive sugli effetti climatici.

Popolazione e salute umana:

In merito al rumore, rileva che gli interventi previsti non modificheranno in modo significativo i caratteri acustici dell'area urbana. Taluni interventi potranno invece portare significativi miglioramenti sulle aree oggetto delle azioni progettuali in ordine all'inquinamento acustico.

Gli effetti sull'illuminazione delle aree oggetto delle azioni progettuali del P.U.M. sono del tutto trascurabili, in quanto le aree risultano già urbanizzate, e quindi l'eventuale effetto che avremo sarà legato ad un minore effetto luminoso legato al traffico veicolare, determinato dall'ottimizzazione delle correnti di traffico. Quindi possiamo concludere che potranno esserci benefici riguardo agli aspetti legati all'inquinamento luminoso dipendenti dall'ottimizzazione della circolazione e della sosta. Sistemazioni puntuali relativamente all'aumento di illuminazione sono legati solo a fattori di sicurezza: incroci pericolosi ed attraversamenti pedonali sedi di sinistri nelle ore notturne.

Energia:

Nessun effetto da rilevare se non per gli effetti positivi in relazione ai consumi di carburante derivanti da alcune azioni progettuali previste nel piano: sviluppo della ciclabilità, promozione del trasporto pubblico, ottimizzazione della rete esistente. L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Rifiuti:

Nessun effetto da rilevare. L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbanizzata in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Mobilità e trasporti:

Il P.U.M di Marsala in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa di settore individua delle azioni strategiche, volte al miglioramento del sistema della mobilità urbana, mediante una razionalizzazione del sistema del trasporto pubblico locale, un potenziamento della rete ciclabile ed una perimetrazione più ampia delle aree pedonali.

Rapporto con Piani sovraordinati e altri eventuali Piani pertinenti.

Il PUM di Marsala s'inserisce in quadro programmatico più ampio, rappresentato da diversi strumenti di pianificazione a scala comunale, provinciale e regionale, nella fattispecie l' RPA cita:

A scala Comunale:

- Piano Regolatore Generale in corso di elaborazione.
- Piano strategico " Marsala città Territorio 2020"
- Piano dell'urbanistica Commerciale PUC.
- Piano di Utilizzo del demanio marittimo.
- Piano triennale delle OO. PP. Vigente.

- Piano comunale di Protezione Civile.
- Piano regolatore portuale del Porto Turistico di Marsala (in corso di aggiornamento).

A scala Provinciale:

- Piano territoriale di coordinamento della provincia di Trapani.
- Programma di sviluppo economico e sociale e piano strategico provinciale
- Piano provinciale dei trasporti della provincia di Trapani.
- Piano provinciale di riqualifica funzionale delle rete viaria secondaria
- Programma triennale delle Opere pubbliche 2013-2015.

A scala regionale:

- Linee guida del PTPR
- Piano regionale dei trasporti PRT.
- Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica.
- Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia
- Piano Assetto idrografico (PAI)
- Piano regionale di risanamento dell'aria.
- Piano energetico regionale.

Il PUM di cui in oggetto, individua una serie di azioni e strategie, in coerenza con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione del territorio.

Appare evidente che la reale coesione urbanistica di dette azioni, andrà valutata durante le eventuali determinazioni attuative e progettuali, che possono derivare dal piano.

Si segnala, come gli interventi infrastrutturali più rilevanti individuati dal PUM, sono già oggetto di valutazione nelle previsioni dei piani sovraordinati sia regionali che provinciali.

Così come nel Piano sviluppo economico e sociale e piano strategico della Provincia di Trapani, nel Piano provinciale dei trasporti e nel Piano regionale dei trasporti, quest'ultimo Piano interessa il Comune di Marsala per interventi concernenti il potenziamento del Porto e la realizzazione della variante alla S.S.118 da Marsala a Tremonzelli, nonché dal progetto di potenziamento dell'itinerario Gela-Agrigento-Castelvetro-Mazara del Vallo-Trapani che prevede interventi di miglioramento della S.S.115 compresa la variante da Mazara del vallo a Trapani, nonché la sistemazione di un tratto della SS188.

Lo sviluppo di piste ciclabili nel territorio comunale di Marsala, rientra già negli obiettivi posti dal Piano di mobilità non motorizzata in Sicilia, con la previsione di realizzazione della pista lungo la via del sale, lungo la Marsala Salemi e una ciclopista del sole che segua la direzione Marsala-Mazara del Vallo e che più in generale realizzi un collegamento tra i principali nuclei urbani del trapanese, di cui Marsala rappresenta una delle realtà più rilevanti.

b) **ESAME DEGLI EVENTUALI CONTRIBUTI DEI S.C.M.A.**

▪ **Stralcio dei contributi/pareri dei S.C.M.A.**

- **Prot. 56947 del 25/09/2015 –Presidenza Dipartimento della Protezione Civile Servizio S14 Trapani:**

“...Visto il rapporto preliminare nel quale si evince che il Piano Urbano di mobilità sarà sviluppato in coerenza con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione, ivi compreso il Piano comunale di Protezione Civile;...per quanto di nostra competenza, si esprime parere favorevole di non assoggettabilità a Vas ai sensi dell'ex art. 12 del D.lgs 152/2006 e s.m.i.

- **Prot. 33612 del 22/09/2015 –Libero consorzio comunale di Trapani:**

“...Dalla disamina degli elaborati compiegati, relativi all'avvio della fase di consultazione della verifica di assoggettabilità a VAS...Visto l'aggiornamento del progetto di Massima del Piano territoriale provinciale approvato con delibera del Commissario straordinario n. 9 del 10/09/2014...sentiti i responsabili del servizio “Protezione Civile” e servizio “ Riserve naturali” si rappresenta quanto segue:

- Alcuni interventi sono previsti nel suddetto Progetto di massima del PTP
- Alcuni interventi hanno rifluenza con la viabilità provinciale.
- Alcuni interventi interessano aree appartenenti a siti “ Natura 2000”
- Alcuni interventi interessano aree tutelate nel Piano Paesaggistico Regionale.

....Si ritengono fondamentali necessari approfondimenti per i singoli interventi o per i piani attuativi...pertanto detti aspetti potranno essere presi in esame soltanto successivamente alla presentazione degli studi esecutivi relativi ai singoli interventi e/o piani di attuazione.

Stante nondimeno che nell'attuale fase:

- Tale piano raffigura un vero e proprio documento direttore per una politica intermodale per la città...
- Gli interventi previsti, così come descritti, non determinano impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale e non comportano la presenza di alcuna criticità in relazione ai vari effetti che l'attività prevista potrebbe avere sui comparti ambientali:

Questo Libero consorzio comunale di Trapani, già Provincia Regionale di Trapani, per quanto di competenza, *rebus sic stantibus* si esprime rilasciando "parere di non assoggettabilità alla procedura di VAS.

Ulteriori Pareri:

- **Prot. 81215 del 12/12/2016 –ARTA Dipartimento Ambiente, Servizio I-Valutazioni Ambientali Rapporto Istruttorio –parere ambientale:**

"...L'attento esame dell'elaborato R.A. mette in risalto l'assoluta assenza di uno studio d'incidenza consono, giustificato dal fatto che si parla di una programmazione di Piano. Tuttavia, verosimilmente si sarebbero potuti almeno prevedere gli eventuali impatti che l'attuazione dello stesso avrebbe potuto avere in futuro.

...Per quanto riguarda strade e/o percorsi del tutto nuovi, sarà necessario redigere un puntuale studio d'incidenza che dovrà determinare gli effetti e le sue interferenze sui luoghi, reversibili e non. Per quanto riguarda il rifacimento di vie di comunicazioni, sempre all'interno e/o in prossimità delle aree protette, bisognerà attenersi ad opere di mitigazione che sono solo di cantiere, quali: ...

c) **CONSIDERAZIONE E VALUTAZIONI SULLA COMPATIBILITA' AMBIENTALE**

Visti:

- I pareri dei S.C.M.A., sopracitati, escludenti il Piano in oggetto, dalla procedura di VAS.

Considerato che:

Il Piano è sviluppato in coerenza con i Piani sovraordinati provinciali e regionali, con particolare compenetrazione ai piani relativi la mobilità non motorizzata regionale, al piano provinciale strategico e al Piano regionale dei trasporti.

Il PUM, come strumento di gestione della mobilità nel territorio comunale, non obbligatorio, istituito dalla Legge n. 340/2000, per intrinseca genesi risponde alle esigenze di "assicurare l'abbattimento dei livelli d'inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi" individuando delle azioni programmatiche, strutturate su un modello metodologico d'indagine e monitoraggio del territorio, volte al raggiungimento dei obiettivi predetti, senza configurarsi nell'immediato con azioni di carattere attuativo che discendono successivamente, in ragione delle programmazioni di bilancio dell'amministrazione, in maniera puntuale seppur organica al modello e agli obiettivi individuati dal Piano.

In questa logica, appare evidente come Il PUM si configuri, più che come un Piano di pianificazione territoriale, come un'indagine delle criticità e un'analisi d'intenti migliorativi della qualità di fruizione del paesaggio urbano, la cui portata in termini d'impatti ambientali, territoriali e strutturali non può essere valutata, se non attraverso l'effettivo studio di strumenti attuativi e/o dei singoli progetti che ne derivano, si delinea in tal senso la possibilità di sostenere che il Piano nella sua definizione d'intenti, volto al miglioramento dei sistemi ambientali, non necessiti l'assoggettabilità a VAS.

Il PUM di Marsala, potrà essere assoggettato a VAS, a condizione che esso sia qualificabile da un punto di vista sostanziale, come strumento di pianificazione urbanistica, in aderenza al principio di prevalenza della sostanza sulla forma. In questo caso specifico, il suddetto Piano, pur individuando degli indirizzi generali d'intenti e pur tracciando un profilo programmatico d'interventi infrastrutturali, peraltro già previsti nei piani sovraordinati allo stesso, non specifica né individua, nessun intervento né area soggetta a modifiche urbane tale da legittimarsi come una sostanziale pianificazione urbanistica.

Questa tipologia di stesura del piano appare coerente con la normativa di settore, Legge 340/2000 e con l'art.6 del D.lgs 152/2006, il quale NON individua tra i piani soggetti a VAS quello della mobilità, nell'ambito settoriale i piani soggetti a valutazione sono piuttosto quelli dei Trasporti che per loro stessa connaturata azione, sono a tutti gli effetti Piani di pianificazione urbana.

La mobilità d'altronde è lo studio dei movimenti urbani, sulla base delle infrastrutture esistenti, del loro miglioramento o riconversione e/o in previsione di nuove opere infrastrutturali coerenti con le pianificazioni urbane sovraordinate, come avviene nel caso specifico.

Le linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per i piani urbani della mobilità, li individua, "...quali progetti del sistema della mobilità, comprendenti un insieme organico di interventi materiali ed immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi."

Aderendo, alla definizione del Ministero appare legittimo, non qualificare i PUM come strumenti di pianificazione urbanistica, rivestendo piuttosto un ruolo di complanarità con gli stessi. In questa logica il Piano Urbano di mobilità della città di Marsala, appare del tutto in linea con le programmazioni territoriali e urbane sovraordinate ma mancando dei necessari dettagli tecnici dei singoli interventi, non può essere ricondotto ad alcuno dei casi progettuali assoggettati a VAS secondo il D.lgs n. 152/2006.

Si ritiene pertanto, di prescrivere che tutti gli strumenti attuativi del PUM di Marsala, nonché i singoli progetti di opere dovranno essere oggetto di verifica di assoggettabilità ovvero di VAS, valutata l'impossibilità ex ante di prevedere gli impatti derivanti, essendo il Piano Urbano di mobilità un'analisi volta a determinare la previsione e programmazione strategica nel lungo periodo.

Valutata

la documentazione del Rapporto Ambientale Preliminare del Piano Urbano della Mobilità del comune di Marsala, i contributi dei S.C.M.A., per quanto sopra rilevato e considerato, questa Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, esprime:

PARERE

*che il Piano per la mobilità Urbana proposta dal Comune di Marsala, **non sia da assoggettare alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica** di cui agli articoli da 13 a 18 del D. Lgs.152/06 e s.m.i.*

Con la prescrizione che eventuali strumenti attuativi e le opere infrastrutturali in esso citate e tutto ciò che nello stesso è previsto, avente ricadute significative sull'ambiente e sul patrimonio culturale nonché nel caso in cui si dovessero configurare varianti agli strumenti urbanistici di pianificazione sovraordinati, come tali, dovranno essere obbligatoriamente assoggettati a VAS ovvero ad altri istituti di cui al D.Lgs. 152/2006.

Si ritiene altresì necessario, attuare nei successivi piani le prescrizioni riportate nella nota dell'Assessorato Territorio Ambiente, Dipartimento Regionale dell'Ambiente, Servizio 1 del 12-12-2016 prot. n. 81215 e nel contempo considerare le seguenti prescrizioni:

- a- attuare, anche nelle sole zone più critiche, un monitoraggio della qualità dell'aria in guisa da verificare l'efficacia dei vari strumenti attuativi;*
- b- di considerare, nella modernizzazione dei mezzi di trasporto, l'utilizzo di veicoli con propulsione ad energia non fossile;*
- c- lo sviluppo in ambito comunale di car sharing con l'utilizzo di vetture elettriche."*

RITENUTO di poter condividere il sopra citato parere n. **14/2016** del **20/12/2016**;

DECRETA

Art. 1) Ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 comma 4 del D.Lgs. n. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, in conformità al parere n. **14/2016** del **20/12/2016**, reso dalla Commissione Tecnica Specialistica per le autorizzazioni ambientali di competenza regionale, che il **Piano Urbano della Mobilità proposto dal Comune di Marsala non sia da assoggettare alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica** di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs.152/06 e s.m.i. con le seguenti prescrizioni:

- che eventuali strumenti attuativi e le opere infrastrutturali in esso citate e tutto ciò che nello stesso è previsto, avente ricadute significative sull'ambiente e sul patrimonio culturale nonché nel caso in cui si dovessero configurare varianti agli strumenti urbanistici di pianificazione sovraordinati, come tali, dovranno essere obbligatoriamente assoggettati a VAS ovvero ad altri istituti di cui al D.Lgs. 152/2006.
- attuare nei successivi piani le prescrizioni riportate nella nota dell'Assessorato Territorio Ambiente, Dipartimento Regionale dell'Ambiente, Servizio 1 del 12-12-2016 prot. n. 81215 che di seguito in stralcio vengono riportate:

“... dovranno essere messe in atto le opportune misure di mitigazione che interessano i cantieri che si andranno a costituire per il rifacimento di vie di comunicazioni, sempre all'interno e/o in prossimità delle aree protette, bisognerà attenersi ad opere di mitigazioni che sono solo di cantiere, quali:

- durante le operazioni di cantiere, al fine di evitare il rischio di dispersioni di oli ed inquinanti nel terreno, al termine di ogni giornata lavorativa, si dovranno ricoverare i mezzi in aree opportunamente predisposte dotate di sistema di impermeabilizzazione del suolo;
- si dovrà avere cura di effettuare la fase di cantiere al di fuori del periodo di riproduzione delle specie protette presenti nei siti vicini;
- per tutto il periodo di permanenza del cantiere si dovranno ottimizzare le procedure di lavorazione al fine di abbattere e/o eliminare l'emissione di rumori, fumi e luci di cantiere;
- cercare di limitare al necessario gli scavi, utilizzando mezzi di piccole dimensioni, ove possibile, per lo spostamento della terra ed evitando di concentrare i mezzi meccanici in un unico luogo (per evitare l'eccessivo calpestio);
- innaffiare periodicamente le aree di cantiere onde limitare, principalmente nel periodo secco, il sollevamento delle polveri;
- indicare un responsabile del cantiere in grado di suggerire le più opportune tecniche di minimizzazione degli impatti durante i lavori e di controllare che siano attuate le raccomandazioni e prescrizioni sotto riportate;
- informare gli operai, sia oralmente sia con cartelli, che l'area del cantiere è un'area in prossimità o all'interno di un SIC o una ZPS o R.N.O., allo scopo di responsabilizzarli e prevenire comportamenti non idonei alle peculiarità e finalità di conservazione del sito;
- piantumare esclusivamente essenze vegetali autoctone (sia per bordure che per piccole aree verdi), provenienti principalmente da vivai autorizzati (avendo così certezza del germoplasma autoctono) nonché utilizzare le stesse piante già presenti in loco;
- l'illuminazione non dovrà in alcun modo rivolgersi verso l'alto;
- a mitigazione dell'impatto acustico e ambientale, si dovranno realizzare fasce alberate lungo il perimetro, utilizzando esclusivamente specie vegetali autoctone e coerenti con il contesto paesaggistico locale.”.

Art. 2) Il Comune di **Marsala**, Autorità Procedente, provvederà alla pubblicazione del presente decreto all'Albo Pretorio Comunale e sul proprio sito web.

Art. 3) A norma dell'art. 12 comma 5 del D.Lgs. n. 152/2006, come modificato ed integrato dall'art. 15, comma 1 della Legge 116/2014, il presente Decreto verrà pubblicato, dall'Assessorato Territorio ed Ambiente, sulla *home-page* del DRU – *directory* “VAS-DRU”, *sub-directory* “provvedimenti” e a norma dell'art. 68 della L.R. n. 21/2014 e ss.mm.ii., sul sito istituzionale di questo Assessorato.

Art. 4) Avverso il presente provvedimento è esperibile, dalla data di pubblicazione o notificazione, ricorso giurisdizionale dinanzi al T.A.R. entro il termine di giorni 60 (sessanta) o in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Regione entro il termine di giorni 120 (centoventi).

L'Autorità Competente per la VAS
L'ASSESSORE
Dott. Maurizio Croce
F.TO CROCE