



PARERE MOTIVATO
n.53 in data 21 MARZO 2019

**OGGETTO: COMUNE DI SPINEA (VE).
RAPPORTO AMBIENTALE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE (PUMS)**

**L'AUTORITÀ COMPETENTE PER LA VAS
D'INTESA CON L'AUTORITÀ PROCEDENTE**

- VISTA** la Legge Regione 23 aprile 2004, n. 11 "*Norme per il governo del territorio ed in materia di paesaggio*", con la quale la Regione Veneto ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- VISTO** il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "*Norme in materia ambientale*" concernente "*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)*" e ss.mm.ii.;
- VISTO** l'art. 14 della Legge Regionale 4/2008, per quanto riguarda l'individuazione dell'Autorità Competente cui spetta l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità nonché l'elaborazione del parere motivato di cui rispettivamente agli articoli 12 e 15 del Codice Ambiente, identificandola nella Commissione Regionale VAS, già nominata con DGR n.1222 del 26.07.16;
- VISTA** la DGR n. 791 del 31 marzo 2009 con la quale sono state approvati le indicazioni metodologiche e le procedure di Valutazione Ambientale Strategica secondo gli schemi rappresentati negli allegati alla medesima deliberazione di cui formano parte integrante;
- ATTESO** che con la citata delibera 791/2009 la Giunta Regionale ha individuato, quale supporto tecnico-amministrativo alla Commissione VAS per la predisposizione delle relative istruttorie, la Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti (ora Unità Organizzativa Commissioni Vas-Vinca-NUVV, nonché per le eventuali finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza, il Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi (ora Unità Organizzativa Commissioni Vas-Vinca-NuVV;
- PRESO ATTO** che la Commissione VAS si è riunita in data 21 Marzo 2019 come da nota di convocazione in data 20 Marzo 2019 prot. n. 112089.
- ESAMINATA** la documentazione trasmessa dal Comune con la nota prot. n. 26558 del 13.08.2018, assunta al prot. regionale al n. 351349 del 29.08.2018, nonché, la documentazione integrativa assunta al prot. regionale al n. 500694 del 07.12.2018;
- ESAMINATI** gli atti, della Valutazione di Incidenza Ambientale n. 180/2018, pubblicata al seguente indirizzo internet: <http://www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/pareri-motivati>;



4	34923	23/10/18	Consiglieri Movimento 5 Stelle		Si tratta di indicazioni assolutamente condivisibili e non in contrasto con il PUMS, che si limita a indicare l'opportunità di adottare il dispositivo, lasciando alla fase attuativa il compito di specificarne le modalità di implementazione.	Il valutatore ritiene che tale controdeduzione sia coerente con la valutazione di sostenibilità del Piano.
5	34319	17/10/18	ARPAV	Suggerisce il recepimento nel Piano di valutazioni relative a matrice atmosfera, inquinamento acustico, suolo/sottosuolo	Per quanto riguarda il tema atmosferico, la richiesta è di avviare in modo tempestivo quanto previsto dal sistema di monitoraggio, il che non richiede modifiche nell'elaborato. Per quanto riguarda il tema acustico, il PUMS ottiene una riduzione dei livelli medi di pressione sonora, misurati sull'intero complesso urbano interessato da strade non strettamente locali, e non esclusivamente per le situazioni "...connesse a sorgenti puntuali ...e all'infrastruttura autostradale". E questo senza tener conto dell'impatto certamente positivo della realizzazione delle zone a traffico moderato. Si ritiene pertanto che l'obiettivo di riduzione dell'esposizione al rumore della popolazione sia raggiunto dal Piano.	Il valutatore ritiene che tale controdeduzione sia coerente con la valutazione di sostenibilità del Piano.

PRESO ATTO CHE il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), è un Piano di natura strategica finalizzato ad orientare la mobilità in senso sostenibile in un orizzonte decennale attraverso azioni di breve, medio e lungo periodo;

DATO ATTO CHE il Comune di Spinea (28.000 abitanti circa nel 2016) pur non rientrando nell'obbligo della redazione di un PUMS (100.000 abitanti), ha ritenuto opportuno integrare il complesso dei propri Piani urbanistici (PAT e PI) e settoriali con un piano della mobilità capace di favorire il graduale processo di trasformazione del ruolo di Spinea nella Città Metropolitana di Venezia: tendenzialmente non più solo periferia di Mestre ma vero e proprio centro, attrattivo, ricco di funzioni e di elevata qualità urbana;

PRESO ATTO CHE nel rapporto ambientale sono stati illustrati gli obiettivi principali del piano che riguardano la riduzione dell'incidentalità stradale nella prospettiva di azzerare gli incidenti mortali, l'aumento dell'attrattività e della qualità dell'ambiente e del paesaggio urbano, il contributo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, il miglioramento dell'accessibilità al territorio e l'efficienza/efficacia del trasporto per tutte le categorie di persone e per le cose;

ATTESO CHE obiettivi specifici sono stati formulati per la componente paesaggistica del PUMS che non si limita ai soli interventi su via Roma, ma fa propri obiettivi direttamente collegati allo specifico ambito di intervento che in seguito si elencano:

- tutelare e valorizzare i beni paesaggistici;
- riordinare il sistema insediativo intorno ad una diversa gerarchia degli assi infrastrutturali;
- tutelare gli spazi rurali ancora liberi;
- assicurare la mobilità preservando le risorse ambientali, razionalizzando il sistema infrastrutturale e migliorando la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto, valorizzando la mobilità lenta;
- tutelare e valorizzare la risorsa suolo, prevedendo il contenimento dell'impermeabilizzazione.

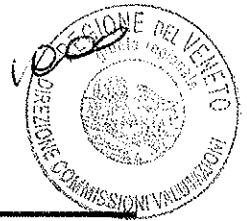
DATO ATTO CHE le analisi contenute nel rapporto ambientale hanno verificato la coerenza del PUMS di Spinea con gli obiettivi generali desunti dagli strumenti pianificatori/programmatori sovraordinati, che di seguito si elencano:

- Libro bianco politica europea dei trasporti 2011;
- Connettere l'Italia;
- Collegato ambientale;
- Piano Nazionale Sicurezza Stradale;



PRESO ATTO CHE il Responsabile del Procedimento ha dichiarato che sono pervenute n. 19 osservazioni di cui n. 5 attinenti al rapporto ambientale le quali vengono di seguito riportate comprensive del parere di coerenza del valutatore di seguito riportate:

Prog.	prot. n.	data	Soggetti	Sintesi	Controdeduzioni	Parere di coerenza valutatore
1	34928	22/10/18	Giacometti Gabriele	Segnalazione di potenziali sofferenza sulla rete minore in considerazione di chiusure di via Roma, considerazioni su tangenziale nord, suggerimento di azioni informative e incentivi a mezzi ecologici, criticità della zona di via Alfieri, suggerimenti di soluzioni alternative.	Le motivazioni delle osservazioni si fondano su una interpretazione non corretta: il PUMS non prevede la chiusura, né una drastica riduzione del traffico su via Roma, ma solo la possibilità di far transitare un numero di veicoli compatibili con la capacità di attraversamento del tratto centrale di via Roma. In altri termini si intende essenzialmente "spostare" gli eventuali accodamenti all'esterno del centro, il che significa anche che il filtro sarà percepibile solo nelle ore di massima punta. Di conseguenza a seguito della proposta non si metteranno in moto meccanismi capaci di stravolgere il sistema delle attività oggi presenti sul territorio e i conseguenti flussi di mobilità generata, così come non si imporranno insostenibili extra costi agli utenti. Per quanto più in specifico riguarda la viabilità del comparto sud, le simulazioni effettuate hanno verificato l'assenza di fenomeni quali quelli paventati di 'fuga' attraverso la viabilità minore, da cui fa non necessità di prevedere forme di protezione; inoltre non è previsto un filtro all'incrocio con via Matteotti, talché i problemi sollevati circa la fuga verso via Alfieri non sussistono, mentre è collocato esattamente dove suggerito dall'osservante. Per quanto riguarda i veicoli elettrici, il PUMS (par.4.8) delinea le linee di azione per incentivare la loro diffusione, a partire dalle e-bike attraverso uno studio a scala metropolitana. L'amministrazione si è già attivata per quanto riguarda il piano delle ricariche elettriche nel territorio comunale. Da ultimo, il paventato collegamento Capitanio/Matteotti, che completerebbe una sorta di circosollazione sud, non è previsto dal piano.	Il valutatore ritiene che tale controdeduzione sia coerente con la valutazione di sostenibilità del Piano.
2	34921	23/10/18	Consiglieri Movimento 5 Stelle	Considerazioni e suggerimenti in merito alle soluzioni proposte per via Roma, con sostituzione dei "semafori filtro" con "varchi di controllo". Proposta di modifiche al testo del Rapporto finale e del Rapporto Ambientale Preliminare e alla Relazione di non necessità Vinca	Il dispositivo proposto, che persegue principalmente un obiettivo di riqualificazione del tratto di via Roma maggiormente denso e interessato dalla presenza di numerosi servizi urbanistici con conseguente alta frequentazione pedonale, dimostra anche di avere un impatto positivo sugli indicatori ambientali dato che interviene in modo flessibile, autoregolante e soprattutto selettivo sugli utenti che hanno ragionevoli alternative di percorso. Di contro la ZTL proposta, che intercetterebbe tutti gli utenti in transito con regole per vincoli normativi più rigidi, risulterebbe avere un impatto molto più pesante e senza alcun dubbio fortemente negativo anche sotto l'aspetto strettamente ambientale. A questo si aggiunge una notevole complicazione, e cioè che, stante l'attuale normativa, una ZTL deve necessariamente racchiudere una zona, e non può limitarsi a controllare un semplice varco. Il che significa che andrebbero controllati tutti i punti di accesso al tratto protetto di via Roma, con divieto di transito a tutti i non residenti all'interno dell'area protetta stessa; cioè in pratica a tutti i cittadini di Spinea.	Il valutatore ritiene che tale controdeduzione sia coerente con la valutazione di sostenibilità del Piano.
3	34922	23/10/18	Consiglieri Movimento 5 Stelle	Considerazioni e suggerimenti in merito al ruolo della Stazione ferroviaria e nodo di interscambio dal cavaleferrovia al piazzale SFMR. Proposta di modifiche al testo del Rapporto finale e del Rapporto Ambientale Preliminare	Il PUMS suggerisce un intervento in linea con quella che dovrebbe essere una corretta concezione dei nodi di interscambio; ciò premesso si è consapevoli che le difficoltà economiche e la scarsa attenzione che nel nostro paese è dedicata alla costruzione di sistemi efficienti e integrati di TPL potranno rendere ardua la realizzazione del progetto, che infatti non è stato considerato nella valutazione ambientale del PUMS. Si sottolinea tuttavia che realizzazione del nodo di interscambio nel piazzale della stazione come suggerito dagli osservanti comporterebbe un allungamento dei percorsi di circa 600 metri, con un costo di circa 2 euro per ogni corsa deviata e di 0.4 euro in termini di tempo perduto per ogni passeggero presente a bordo del bus deviato, costi cioè di gran lunga superiori ai benefici attesi dalla deviazione.	Il valutatore ritiene che tale controdeduzione sia coerente con la valutazione di sostenibilità del Piano.



- PTRC della Regione Veneto;
- PRT della Regione Veneto;
- PTCP della provincia di Venezia;
- Piano Regionale risanamento dell'aria;

DATO ATTO CHE le previsioni dal PUMS risultano essere coerenti con gli obiettivi dei piani sovraordinati e dovranno trovare articolazione e approfondimento progettuale nelle azioni di ciascuna strategia. Per quanto riguarda le relazioni tra strategia e obiettivi sovraordinati si rilevano alcuni conflitti. Il primo riguarda l'obiettivo "aumento dell'accessibilità" e la strategia "alleggerimento del traffico di attraversamento su via Roma". La strategia raggiunge effetti largamente positivi in termini di qualità della vita e valorizzazione delle aree centrali, di aumento della sicurezza per pedoni e biciclette e di riduzione delle emissioni inquinanti, ma, la deviazione del traffico di attraversamento sulla nuova tangenziale configura un incremento dei consumi di carburante e l'allungamento del tempo di percorrenza che comporta un inevitabile aggravio dei costi sociali generalizzati. La seconda incoerenza, sempre legata all'intervento di alleggerimento di via Roma, riguarda la riduzione delle emissioni di CO₂. L'allungamento del percorso, insieme alla crescita della domanda di traffico configurano un incremento piuttosto che una riduzione delle emissioni di CO₂. Tale incremento può tuttavia essere compensato con opportune misure di forestazione urbana;

DATO ATTO CHE in considerazione della natura e delle competenze specifiche del PUMS, nel rapporto ambientale sono state analizzate e descritte le componenti ambientali potenzialmente interessate: qualità dell'aria, cambiamento climatico, rumore, salute umana, paesaggio, il sistema del suolo e delle acque e la biodiversità eco sistemica;

ATTESO CHE dall'analisi proposta nel rapporto ambientale e nella documentazione allegata al piano sono emerse alcune criticità ascrivibili a:

- incidentalità;
- superamento dei limiti del particolato PM₁₀, PM_{2.5} e dell'Ozono (O₃);
- presenza di IPA (idrocarburi policiclici aromatici) come il benzo(a)pirene (BaP);
- emissione di CO₂ derivante da trasporto stradale;

DATO ATTO CHE nel rapporto ambientale sono state analizzate alcune possibili alternative di piano: lo scenario di riferimento (senza PUMS) e lo scenario di PUMS con l'intervento di alleggerimento di via Roma;

ATTESO CHE la previsione della capacità del Piano di raggiungere gli obiettivi generali e specifici è risultato essere un esercizio complesso e per molti degli aspetti considerati intrinsecamente aleatorio. I metodi quantitativi di stima consolidati, pure largamente applicati, non appaiono in grado di apprezzare appieno le variabili effettivamente controllate dall'azione del PUMS, come la disponibilità di un "sistema ciclabile continuo", o la riduzione generalizzata all'intero ambito urbanizzato della velocità dei veicoli o le variabili qualitative connesse alla qualità dell'ambiente urbano. Ciò premesso, dalle analisi effettuate nel rapporto ambientale, risulta che nello scenario di PUMS l'allontanamento del traffico da via Roma comporta un miglioramento dei costi ambientali (-0,8%) e un peggioramento dei costi operativi (0,8%) e dei costi del tempo (0,6%). Nel corso dei prossimi 10 anni si assisterà ad un incremento della domanda di spostamento in auto del 3,46% e ad una riduzione delle emissioni inquinanti del "veicolo medio" che si attesta tra -13% (NO_x) e -55% (particolato) e un aumento netto dei consumi (e di emissioni di CO₂) essenzialmente legato ai trend di crescita della domanda e una riduzione di emissioni compensati solo in parte dai miglioramenti tecnologici delle autovetture. A fronte del mancato conseguimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di CO₂ sono state ipotizzate misure governabili a livello locale (comunale o di città metropolitana). Dalle analisi sviluppate risulta evidente come sia necessario che all'azione dell'Amministrazione Comunale e dell'Area Metropolitana si affianchi una altrettanto



decisa azione da parte degli enti sovraordinati con l'adozione di politiche efficaci per la diffusione delle motorizzazioni elettriche;

DATO ATTO CHE nel Rapporto ambientale si è provveduto ad analizzare le entità degli impatti previsti per ogni componente ambientale interessata. Il PUMS non raggiunge appieno il target del 20% di riduzione delle emissioni di CO₂ rispetto al quale eccede di una piccola quantità, pari a circa 46 kg/h stimati nell'ora di punta del mattino al 2026. E' stata quindi valutata la possibilità di compensazione con azioni di piantumazione di 1.123 nuovi alberi, un'area di poco superiore ai 2 ha, una modesta frazione delle aree complessivamente previste dal PI come destinate a parco e ad ambiti preferenziali di forestazione;

DATO ATTO CHE nel Rapporto Ambientale sono state descritte le misure previste in merito al monitoraggio al fine di valutare l'attuazione del piano e il controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dalla sua attuazione. Nel documento sono stati definiti gli indicatori, le tempistiche per il monitoraggio;

RITENUTO CHE il piano di monitoraggio debba essere opportunamente integrato individuando gli enti preposti e prevedendo indicatori atti a verificare il reale andamento delle criticità già rilevate nel rapporto ambientale e, in particolare, l'esposizione al rumore della popolazione e all'inquinamento atmosferico con specifico riferimento alla nuova tangenziale.

Delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate ai sensi dell'art. 18 D. Lgs. 152/2006 dovrà essere data adeguata informazione attraverso i siti web dell'autorità competente e dell'autorità procedente e delle Agenzie interessate. Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio saranno tenute in conto nel caso di eventuali modifiche al piano e comunque sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione;

RITENUTO di far proprio l'esito della Relazione Istruttoria predisposta dall'Unità Organizzativa Commissioni VAS VincA NUVV, in data 21 Marzo 2019, dalla quale si evince che alla luce delle valutazioni espresse nel Rapporto Ambientale e nell'Istruttoria Tecnica per la valutazione di incidenza sul Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del comune di Spinea possa essere rilasciato parere favorevole sulla sostenibilità ambientale condizionatamente all'osservanza di alcune prescrizioni da ottemperare in sede sia di approvazione che di attuazione;

PRESO ATTO CHE il Rapporto Ambientale ha opportunamente considerato le criticità presenti sul territorio nonché quelle derivanti dalle scelte di Piano, che la metodologia risulta correttamente impostata e rispettosa di tutti i passaggi necessari alla Valutazione, che la verifica della coerenza esterna è stata fatta in relazione ai principi di sostenibilità ambientale ed alla pianificazione sovraordinata e che per quanto riguarda il monitoraggio sono stati individuati gli indicatori da misurare in sede di attuazione, utili a verificare l'applicazione delle misure introdotte;

VISTE

- la Direttiva 2001/42/CE;
- la L.R. 11/2004;
- il D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.;
- la L.R. 04/2008;
- la DGR 791/2009;

**TUTTO CIÒ CONSIDERATO
LA COMMISSIONE REGIONALE VAS
ESPRIME PARERE POSITIVO**



sul Rapporto Ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del comune di Spinea a condizione che:

a) Prima dell'approvazione

1. L'elaborato denominato "Aspetti normativi" dovrà essere integrato con un apposito articolo riguardante il piano di monitoraggio, già previsto e contemplato nel Rapporto Ambientale a pagina 97, che espliciti gli enti preposti, 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. Il Piano dovrà essere opportunamente integrato prevedendo indicatori atti a verificare l'effettivo andamento delle criticità già rilevate nel rapporto ambientale con specifico riferimento alla riduzione dell'esposizione al rumore della popolazione e all'inquinamento atmosferico prodotto dalle azioni di piano anche sulla nuova tangenziale. Delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate ai sensi dell'art. 18 D. Lgs. 152/2006 dovrà essere data adeguata informazione attraverso i siti web dell'autorità competente e dell'autorità procedente e delle Agenzie interessate entro il 31.12.2023 ed entro il 31.12.2026. Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio saranno tenute in debita considerazione nel caso di eventuali modifiche al piano e comunque sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione.

b) In sede di attuazione

2. Dando applicazione alle modalità e ai criteri di cui al precedente punto 1, in sede di monitoraggio, dovranno essere misurati gli effetti cumulativi nonché quelli derivanti dalle scelte di Piano per verificare gli effetti previsti in relazione agli obiettivi descritti nel Rapporto Ambientale.
3. Va recepito quanto espressamente indicato nell'istruttoria tecnica per la Valutazione di Incidenza Ambientale n. 180/2018 e nel parere dell'ARPAV per quanto riguarda le matrici atmosfera e l'inquinamento acustico. Per quanto attiene la quantità massima di consumo di suolo ammesso dovrà essere rispettato quanto previsto dalla legge regionale 6 giugno 2017, n. 14.

Il Presidente
della Commissione Regionale VAS
(Direttore della Direzione Commissioni Valutazioni)
Dott. Luigi Masta

Il presente parere è controfirmato anche dal Direttore dell'Unità Organizzativa Commissioni (VAS - VINCA - NUVV) quale responsabile del procedimento amministrativo

Il Direttore di UO
Commissioni VAS VINCA NUVV
Dott. Geol. Corrado Soccorso