



CITTA' DIBARLETTA

S E T T O R E A M B I E N T E



PROCESSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

ai sensi dell'art.9 della L.R. n.44 / 2012

Sindaco: Sig. Pasquale Cascella

Assessore POLITICHE DELLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE: Prof. Antonio Michele Divincenzo

Assessore POLITICHE PER IL TERRITORIO: Arch. Altomare Azzurra Pelle

Assessore POLITICHE INFRASTRUTTURALI E MANUTENZIONE: Arch. Maria Antonietta Dimatteo

Assessore POLITICHE DELLA MOBILITA': Dott. Michele Lasala

Dirigente SETTORE AMBIENTE: Arch. Donato Lamacchia

Dirigente POLIZIA LOCALE: Dott. Savino Filaninno

Responsabile del procedimento: Ing. Ernesto Bernardini

DATA

**M A R Z O
2 0 1 8**

TIMBRI E FIRME

1	Premessa.....	3
2	Introduzione.....	7
3	La qualità dell'ambiente urbano	10
4	Rapporti con altri strumenti di governo del territorio.....	11
5	Linee d'indirizzo.....	13
6	Cronoprogramma.....	17
7	La Valutazione Ambientale Strategica	18
8	Inquadramento normativo	22
8.1	Normative Comunitarie: la Direttiva 2001/42/CE	22
8.2	Normative nazionali: il Decreto Legislativo n.152/2006 e s.m.i.	23
8.3	Normative regionali.....	23
9	Fasi principali del processo di VAS	25
10	Piani e programmi pertinenti al PUMS	28
10.1	Analisi preliminari dei piani e programmi	29
11	Gli obiettivi di sostenibilità	34
12	Obiettivi del piano della mobilità sostenibile.....	37
12.1	Obiettivi e politiche-azioni	38
13	Definizione dell'ambito di influenza del PUMS e portata delle informazioni	44
14	Analisi delle alternative	45
15	Il rapporto ambientale – portata delle informazioni oggetto della consultazione...	46
16	Analisi del contesto ambientale.....	49
16.1	Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (SWOT).....	50
17	Proposta di struttura/indice del Rapporto Ambientale.....	54

18	Gli indicatori ambientali.....	56
19	La valutazione del piano	57
19.1	Valutazione di coerenza del piano	57
19.2	Valutazione degli effetti ambientali del piano.....	59
19.2.1	<i>Mobilità e trasporti</i>	<i>64</i>
19.2.2	<i>Qualità dell'aria</i>	<i>66</i>
19.2.3	<i>Cambiamenti climatici</i>	<i>68</i>
19.2.4	<i>Inquinamento acustico</i>	<i>69</i>
20	Monitoraggio del piano	71
21	Valutazione d'incidenza.....	74
22	Autorità con competenze ambientale individuate.....	77
23	Questionario per la consultazione preliminare	82
	Allegati:	
1)	Arpa Puglia - Campagna di monitoraggio della qualità dell'aria con laboratorio mobile 10.07.2015 - 10.11.2015 via Trani	
2)	Smog e rumore, il monitoraggio del Treno Verde a Barletta 1/4/2016	
3)	Arpa Puglia -Mappa acustica strategica dell'agglomerato di Barletta (D.G.R. n.1698 del 29.09.2015	
4)	Delibera di G.C. n.270 del 13.12.2016	
5)	Rassegna stampa attività svolte	

1 Premessa

Lo sviluppo sostenibile è un modello per la crescita di una comunità che riesce a coniugare lo sviluppo economico di un territorio alla sostenibilità ambientale ed all'equità sociale.

Secondo tale principio non può considerarsi sviluppo sostenibile quello che distrugge le risorse di un territorio senza preoccuparsi del soddisfacimento dei bisogni delle generazioni future. Non può però considerarsi sostenibile neanche quel modello di sviluppo che trascura la necessità di conservare e non danneggiare tutti gli ecosistemi presenti sulla terra; solo il mantenimento della complessità delle relazioni che intercorrono tra organismi viventi e tra questi e l'ambiente in generale, garantisce infatti la sostenibilità della vita sul nostro pianeta.

La pianificazione territoriale è la disciplina che governa le trasformazioni del territorio che ha una valenza complessa di luogo dell'interazione tra diverse componenti ambientali.

La pianificazione comunale non può trascurare tale complessità, ma ne deve analizzare gli effetti sul territorio ed interpretarli, ponendo le basi di una disciplina degli usi e delle trasformazioni compatibile con la tutela delle risorse naturali.

L'Unione Europea ha promosso l'adozione, presso i sistemi territoriali locali, di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile emanando, nel 2014, specifiche Linee guida per l'elaborazione del PUMS elaborate dalla Commissione Europea, nell'ambito del progetto ELTISplus, orientate in particolare a fare del PUMS uno strumento di pianificazione dei trasporti in grado di contribuire in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di energia e clima.

Come indicato nelle Linee guida, l'elaborazione dei PUMS prevede la suddivisione delle operazioni di preparazione/definizione/redazione dello strumento di pianificazione in tre macro attività strettamente correlate fra loro.

Le attività necessarie per arrivare alla redazione e approvazione del PUMS seguiranno il seguente programma:

- Analisi dell'inquadramento conoscitivo e redazione delle linee di indirizzo, obiettivi generali e strategie del PUMS e successiva approvazione da parte dell'Amministrazione Comunale.
- Redazione del PUMS: gestione Processo Partecipativo e stesura scenari di breve, medio e lungo periodo.
- VAS e approvazione PUMS da parte della Amministrazione Comunale.

La VAS, definita dalla Direttiva 42/2001/CE e dal D. Lgs. 152/06, consiste in un articolato processo, che compenetra l'attività di formazione e approvazione del piano, nel quale l'autorità preposta alla valutazione ambientale strategica e gli altri soggetti che svolgono specifiche competenze in campo ambientale assicurano la propria collaborazione per elevare la qualità ambientale dello strumento in formazione.

Per la sua natura di strumento di arricchimento dei contenuti e considerazioni ambientali del piano, il processo di VAS ne accompagna l'intero percorso di formazione, supportando la pianificazione a partire dalle fasi di definizione degli obiettivi, fino alla valutazione finale degli effetti del Piano, nonché alla implementazione del monitoraggio durante la sua attuazione.

Nell'ambito della VAS dunque una parte fondamentale è costituita dall'individuazione preventiva degli effetti ambientali significativi, potenzialmente conseguenti all'attuazione delle scelte/azioni di piano, consentendo, di conseguenza, di selezionare, tra le possibili alternative, le soluzioni migliori e/p le

eventuali misure mitigative/compensative, al fine di garantire la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale del Piano stesso o dei piani sovraordinati.

All'interno della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) la fase di consultazione preliminare costituisce la fase di avvio della procedura necessaria per concordare le modalità di integrazione della dimensione ambientale nel Piano ed è la fase in cui vengono individuati gli ambiti di influenza del piano, ossia i contesti territoriali e programmatici in cui si inserisce.

Questa fase ha inoltre la finalità di definire preventivamente le informazioni da includere nel Rapporto Ambientale, il loro livello di dettaglio, gli indicatori da utilizzare per l'analisi di contesto.

Il Rapporto Preliminare di Orientamento è lo strumento di supporto per lo svolgimento delle consultazioni dei soggetti con competenze ambientali in riferimento alla stesura del Rapporto Ambientale.

In particolare la stesura del Rapporto Preliminare di Orientamento rappresenta un passo essenziale nel facilitare la valutazione ed il processo di consultazione; questi ultimi due aspetti infatti costituiscono un punto nodale dell'intero processo di VAS che serve appunto anche a potenziare le forme di partecipazione nella definizione delle politiche pubbliche.

Pertanto scopo del presente documento è quello di facilitare le consultazioni dei soggetti competenti in materia ambientale finalizzate a condividere la portata delle informazioni ambientali da includere nel successivo Rapporto Ambientale.

A questi soggetti si chiede un contributo nel mettere a fuoco, migliorando o modificando quanto proposto nel documento, anche sulla base del primo elenco di criticità ambientali, i dati ambientali utili a monitorare in modo efficace componenti e processi che sono o possono essere utilmente interessati dall'azione di piano, ferma restando l'esigenza di utilizzare dati già esistenti e disponibili, non essendo compito del Piano avviare nuove campagne di monitoraggio e raccolta dati.

Nel documento sono presentati ai fini della consultazione:

- l'approccio metodologico adottato per la procedura di VAS;
- l'inquadramento del Piano, anche in relazione alla programmazione/pianificazione di riferimento;
- la definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale relativi alle tematiche ambientali pertinenti con il piano;
- l'identificazione delle componenti ambientali su cui il piano potrebbe avere un effetto e la metodologia di valutazione degli effetti ambientali e gli indicatori per il monitoraggio del piano;
- la proposta di indice del Rapporto Ambientale che si intende sviluppare.

2 Introduzione

La città di Barletta, riconosciuta come città d'arte dalla Regione Puglia nel 2005 per le sue bellezze architettoniche ed inclusa nel registro regionale dei Comuni ad economia prevalentemente turistica, ospita le funzioni residenziali, commerciali e direzionali di una popolazione di circa 100.000 abitanti, nonché la compresenza di più poli produttivi, legati ai molteplici settori che caratterizzano l'economia locale, dall'agricoltura, al manifatturiero, al turismo, ai servizi alle imprese e la connotano quale distretto più rilevante della Puglia in termini di numero di addetti in imprese manifatturiere (oltre 20 mila nel 2001).

La stessa città di Barletta, oltre ad essere città capoluogo di un vivace distretto produttivo agro-industriale manifatturiero, è un importante nodo logistico di fondamentale importanza per le merci e le persone per la presenza di:

- porto polifunzionale (commerciale, petrolifero, industriale, peschereccio e diportistico), particolarmente specializzato nel commercio di un'estesa pluralità di merci tra cui le più importanti dal punto di vista commerciale risultano essere:
 - o sostanze rinfuse solide, quali il cemento, la pietra, la sabbia, l'argilla;
 - o sostanze rinfuse solide alimentari, quali il grano, il sale, la farina;
 - o prodotti chimici, quali il concime, il polietilene;
 - o prodotti liquidi alla rinfusa, quali benzina verde e gasolio;
- stazione ferroviaria lungo la linea Ancona-Bari capolinea delle ferrovie Barletta-Spinazzola e della ferrotramviaria Bari-Barletta;

- viabilità primaria della dorsale adriatica quale l'autostrada A14 e la S.S.16, con diramazione della S.S.170 (via Andria) e della S.S. 98 (via Canosa).

Lo sviluppo urbanistico della città si caratterizza oggi con un tessuto urbano compatto, prevalentemente monocentrico di tipo residenziale e produttivo, originatosi in forma radiale rispetto al nucleo antico ed accresciutosi lungo gli assi stradali storici di collegamento con i centri abitati dei Comuni confinanti, il tutto mediante una progressiva espansione urbana dell'agglomerato urbano che ha saturato nel tempo gli spazi liberi previsti dalla pianificazione urbanistica. La Città, tuttavia, è tuttora divisa in due parti dall'attraversamento urbano dell'asse ferroviario:

- una prima zona compresa tra la sede ferroviaria (a Nord) ed il mare (a Sud) delimitata dal cimitero e da una prima zona produttiva, di tipo artigianale, ad Ovest e dalla seconda e più consistente zona produttiva, di tipo industriale, di via Trani a Est;
- le aree tra la sede ferroviaria e la strada statale 16 bis (che, peraltro, funziona da circonvallazione) limitate a Est dalla Ferrotramviaria - Ferrovie del Nord Barese ed a Ovest con aree agricole, parzialmente impegnate dal nuovo Ospedale.

La città si presenta, sotto il profilo della mobilità, come un nodo complesso urbano che si deve relazionarsi direttamente con le altre due vicine città cocapoluogo, Andria e Trani per un bacino complessivo di oltre 250.000 abitanti, inglobando i nodi trasportistici dell'intera provincia, di tipo marittimo e ferroviario, ed ospitando differenti specializzazioni urbane ed extraurbane di tipo direzionale, turistico, scolastico, commerciale, sanitario, agricolo, produttivo, quali attrattori di presenze che affollano ulteriormente il centro abitato.

L'entità e la qualità delle funzioni urbane ed extraurbane svolte dalla città di Barletta generano così consistenti flussi di traffico urbano ed extraurbano, sia di merci che di persone, ed impegnano largamente gli assi ed i corridoi della mobilità urbana di distribuzione e di attraversamento urbano con criticità legate principalmente alla congestione ed all'inquinamento da traffico veicolare. Infatti:

- Il tessuto connettivo della città, sostanzialmente idoneo per modesti tassi di motorizzazione, è fortemente sollecitato dal traffico urbano, generato sia dalla particolare vocazione e specializzazione economica ed infrastrutturale della città che dall'elevata densità abitativa, dall'articolazione e diversificazione del proprio tessuto produttivo e residenziale e dalla ridotta disponibilità di spazi appropriati ed adeguati per poter consentire a chiunque l'uso diffuso di autoveicoli privati e relativo parcheggio.
- Il trasporto pubblico urbano è fortemente penalizzato rispetto al trasporto privato, registrando la flotta presente di autobus tra le più esigue tra i capoluoghi di provincia d'Italia ovvero di 11,6 autobus urbani ogni 100.000 abitanti (fonte ISTAT - Anno 2014), ed è quella che presenta il penultimo valore di tutti i capoluoghi (235 posti-km per abitante), precedendo solo Carbonia (197 posti-km) rispetto ad un valore delle città capoluogo di provincia di 8,8 ogni 10.000 abitanti (cfr. Tavola n.15 in <http://www.istat.it/it/archivio/188348>).

3 La qualità dell'ambiente urbano

In città la densità di emissioni è molto alta perché è relazionata alla densità di popolazione, ai flussi di traffico, all'esistenza di impianti industriali, al porto all'attraverso urbano della linea ferroviaria Ancona-Bari con la stazione ferroviaria in pieno centro urbano.

L'analisi dell'ambiente su scala urbana rappresenta così una doppia sfida: sia sul piano tecnico-metodologico (uniformità dei modelli/metodi di stima, validità statistica del dato, etc.) che sul piano organizzativo e di coordinamento dei soggetti a vario titolo competenti.

L'approccio metodologico del monitoraggio ambientale locale, sostenuto dalla Regione Puglia con qualificati partner istituzionali e scientifici (ARPA, ASL e CNR), può consentire di definire con maggiore precisione il quadro conoscitivo delle criticità ambientali della città.

Il miglioramento dell'ambiente urbano dovrà comunque comportare la riduzione dei fattori di pressione ambientale in città derivanti anche dal traffico urbano, sia attraverso l'adozione di misure di azione locale che di azioni di sensibilizzazione verso codici di comportamento da poter diffusamente applicare.

Infatti i dati scientifici acquisiti (cfr. allegati 1, 2 e 3) individuano proprio nel traffico urbano uno dei più significativi fattori di pressione in termini di emissioni in atmosfera per molti inquinanti oltre ad essere all'origine di fenomeni di congestione e di inquinamento acustico.

4 **Rapporti con altri strumenti di governo del territorio**

In tema di rapporto tra gli strumenti di pianificazione sia del traffico che della mobilità e sia di quella urbanistica è stato rilevato che la disciplina di settore contenuta nei primi può assumere rilevanza ai fini urbanistici solo ove venga prevista la realizzazione di opere infrastrutturali di viabilità tali da incidere sull'assetto definito dal P.R.G., ma essendo possibile limitare detti strumenti alla previsione di zone pedonali, corsie preferenziali, ritenute utili a migliorare la circolazione e quindi la sicurezza e la tutela dell'ambiente ai sensi dell'art. 7 del Codice della s. (Cons. Stato, II, 16 novembre 2005, n. 5573).

La città di Barletta è munita di Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con D.M. LL.PP. n.4844 del 30 settembre 1971 ed adeguato alla L.R. n.56/1980 con deliberazione di giunta regionale n.564 del 17 aprile 2003 (pubblicato sul BURP n.60 del 10 giugno 2003) ed ha approvato l'atto di indirizzo e scoping (VAS) del nuovo piano urbanistico generale (PUG) (Del. G.C. n. 263 del 22/12/2009, successivamente aggiornato negli obiettivi con delibera di Giunta Comunale n. 140 del 03 luglio 2015).

Come anticipato lo scenario progettuale di riferimento del traffico urbano si è profondamente modificato nel tempo per la crescente congestione da traffico veicolare dell'ultimo decennio a causa di diversi fattori: un consolidamento della popolazione residente, caratterizzata dalla forte espansione della residenzialità nella periferia con un maggiore pendolarismo, la sovrapposizione di flussi turistici e direzionali nell'area centrale residenziale della città e lungo le litoranee di Ponente e di Levante.

E' questo uno dei motivi per il quale l'Amministrazione Comunale sta procedendo alla formazione di un nuovo strumento urbanistico generale che, a sua volta, rappresenterà lo scenario finale dell'assetto territoriale cui si dovrà accordare il prossimo piano urbano del traffico ai sensi dell'art.36 del D. Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i..

Nelle more che si formi il nuovo strumento urbanistico generale della città di Barletta è necessità condivisa la riduzione dell'inquinamento atmosferico determinato dal traffico urbano sia nella sua componente della CO₂ che del suo particolato atmosferico, quest'ultimo considerato particolarmente dannoso per la salute, per via delle sue caratteristiche che lo rendono facilmente inalabile dall'apparato respiratorio, ma anche per le concentrazioni registrate in città che acutizzano il quadro più complessivo di rischio di inquinamento.

Poiché il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è il piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sarà possibile sviluppare una visione d'insieme della mobilità urbana con la formazione del piano urbanistico generale mediante il referente permanente del Settore Ambiente nell'ufficio di piano "PUG" di cui alla determinazione dirigenziale n. 1095 del 03/08/2015 del Settore Piani e Programmi Urbani.

5 Linee d'indirizzo

La sfida posta dallo sviluppo sostenibile nella zona urbana di Barletta richiede di conciliare da un lato lo sviluppo economico delle città e l'accessibilità del suo territorio, dall'altro la qualità della vita degli abitanti e la tutela dell'ambiente cittadino, affrontando cinque sfide, da vincere nell'ambito di un approccio integrato:

1. per un traffico scorrevole nelle città;
2. per una città più pulita;
3. per un trasporto urbano più intelligente;
4. per un trasporto urbano accessibile;
5. per un trasporto urbano sicuro.

È, pertanto, necessario redigere il PUMS (**Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**), con l'obiettivo di orientare i sistemi di mobilità a maggior efficienza e minor impatto ambientale favorendo:

1. riduzione e razionalizzazione dell'uso dei veicoli a motore;
2. mitigazione delle interferenze tra percorsi ciclabili, pedonali e veicolari;
3. sistemi di trasporto urbano integrato intermodale;
4. sistemi automatici e telematici di gestione del traffico;
5. un più efficiente sistema della sosta;
6. una progressiva organizzazione di sistema di parcheggi di attestamento e di sistemi "navetta" a basso costo per l'utenza;

7. la promozione della mobilità ciclabile in connessione con la mitigazione e selezione del traffico veicolare nell'area urbana e la creazione di percorsi ciclabili "protetti" sugli assi principali di accesso al centro;
8. la riduzione dei sinistri stradali;
9. la riduzione delle barriere che rendono incompleta l'accessibilità degli spazi e servizi urbani.

Partendo da questi presupposti, per pianificare e gestire la mobilità dei prossimi anni con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (almeno 10 anni) in un quadro di complessiva coerenza e integrazione dei diversi piani di settore, la Città di Barletta intende redigere il Piano Urbano della Mobilità sostenibile, allineato con i più recenti indirizzi a livello dell'Unione Europea ed a livello nazionale e regionale.

Sono individuabili in generale le seguenti linee d'indirizzo del PUMS, strettamente correlate fra loro, dalle quali discenderanno obiettivi strategici, azioni e programmi attuativi, corredati da indicatori dedotti dal monitoraggio dei rilievi del traffico:

1. garantire e migliorare l'accessibilità al territorio:

Il fine è di governare l'accessibilità al territorio in relazione alla diversa offerta delle modalità di trasporto e calibrarla rispetto alle necessità, attraverso l'analisi delle diverse esigenze e tipologie di mobilità espresse dai cittadini, da quella sistematica (casa-lavoro, casa-scuola), a quella erratica (svago, loisir...), e studiare le misure da adottare per le diverse tipologie, in rapporto alle externalità economiche e sociali. Particolare attenzione andrà rivolta al sistema dei parcheggi pubblici urbani, alle ZTL e alle ZSR;

2. garantire e migliorare l'accessibilità alle persone:

Il principio di accessibilità è alla base di ogni componente del sistema della mobilità urbana, dalla mobilità collettiva a quella individuale motorizzata, ciclabile e pedonale. La Città intende quindi sostenere il diritto di tutti a muoversi nello spazio urbano attraverso la fruibilità del trasporto pubblico, l'integrazione con il più ampio sistema di trasporto del territorio, il miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici ai pedoni, e l'estensione dei percorsi ciclabili;

3. migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano:

E' assodato che i trasporti, in particolare la circolazione veicolare privata, sono una delle fonti principali dell'inquinamento atmosferico e del rumore in ambito urbano. Le stringenti norme europee di contenimento delle polveri sottili ed altri gas inquinanti (Nox, CO₂, Ozono, ecc.), nonché del rumore, pongono le città di fronte a sfide ardue da risolvere. Saranno sviluppate politiche ed azioni che incentivino le forme di mobilità sostenibile per l'ambiente e contemporaneamente disincentivino la mobilità più inquinante;

4. aumentare l'efficacia del trasporto pubblico:

Obiettivo irrinunciabile per conseguire risultati sul fronte della sostenibilità ambientale dei trasporti e per riqualificare gli spazi urbani di relazione è nel favorire un riequilibrio della domanda di trasporto tra collettivo e individuale a favore del primo, in modo da diminuire la congestione, sostenere l'intermodalità e migliorare l'accessibilità alle diverse funzioni urbane. Tutto ciò comporta una politica incisiva della mobilità che ponga particolare attenzione come rendere il trasporto pubblico più efficace, appetibile e, quindi progressivamente usufruibile da parte di una larga platea.

5. garantire efficienza e sicurezza al sistema della viabilità e dei trasporti:

Si dovranno verificare e progettare gli adeguamenti della rete stradale, sia della maglia principale, costituita dalle direttrici d'ingresso e dai viali storici, sia della viabilità secondaria, di quartiere e locale, tenendo conto delle diverse necessità richieste dalla compresenza di più funzioni (residenziali, commerciali, scolastiche, ecc), compresa l'efficienza del servizio di trasporto pubblico, il tutto perseguendo il miglioramento della sicurezza stradale in linea con gli obiettivi definiti dall'U.E. e dalla Regione Puglia rispetto alla riduzione delle incidentalità;

6. garantire e migliorare l'accessibilità al Porto ed alla stazione ferroviaria:

Si dovranno prevedere per lo scenario a medio lungo termine le soluzioni migliori per meglio indirizzare e selezionare i flussi di traffico specifici per il Porto e la Stazione Ferroviaria evitando per quanto possibile le interferenze con i flussi dei traffici interni della città:

7. definire il sistema di governo del Piano:

È necessario incrementare la comunicazione per informare e sensibilizzare maggiormente i cittadini sulle scelte strategiche della Città sulla mobilità sostenibile, soprattutto ove impattano fortemente su abitudini e bisogni individuali. Saranno predisposte campagne di informazione sulle alternative di mobilità e sulle convenienze economiche. Altrettanta importanza sarà data all'attività di monitoraggio per valutare l'avanzamento della messa in campo delle azioni previste dal Piano, con l'aggiornamento della banca dati del sistema della mobilità, e in parallelo verificando, con la messa in relazione dei dati, il raggiungimento degli indicatori finali, fissati come raggiungimento di ogni obiettivo.

6 Cronoprogramma

Le attività da svolgere sono così scadenze:

Attività	30 gg	30 gg	30 gg	30 gg
1. redazione della bozza di PUMS				
2. l'elaborazione del rapporto ambientale				
3. presentazione della bozza di PUMS alla cittadinanza e consultazioni sul rapporto ambientale				
4. valutazione del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni				
5. redazione della versione definitiva del PUMS per l'adozione da parte della GC. Decisione sul rapporto ambientale e relativa informazione. Successiva fase di approvazione del PUMS				
6. Monitoraggio PUMS				

7 La Valutazione Ambientale Strategica

La Direttiva 2001/42/CE pone l'obbligo di attivare un processo di valutazione ambientale strategica (di seguito VAS) per i piani e programmi che abbiano significative ricadute sull'ambiente.

La Direttiva infatti, all'articolo 1, si pone l'obiettivo *“di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile [...]”*.

La norma comunitaria prevede in via preliminare una fase di Screening, atta a valutare l'assoggettabilità del piano/programma alla VAS.

La normativa italiana ha recepito la Direttiva 2001/42/CE attraverso il Decreto Legislativo n. 152/2006, successivamente modificato dal D.Lgs. n.4/2008, in particolare l'art.6 riporta testualmente:

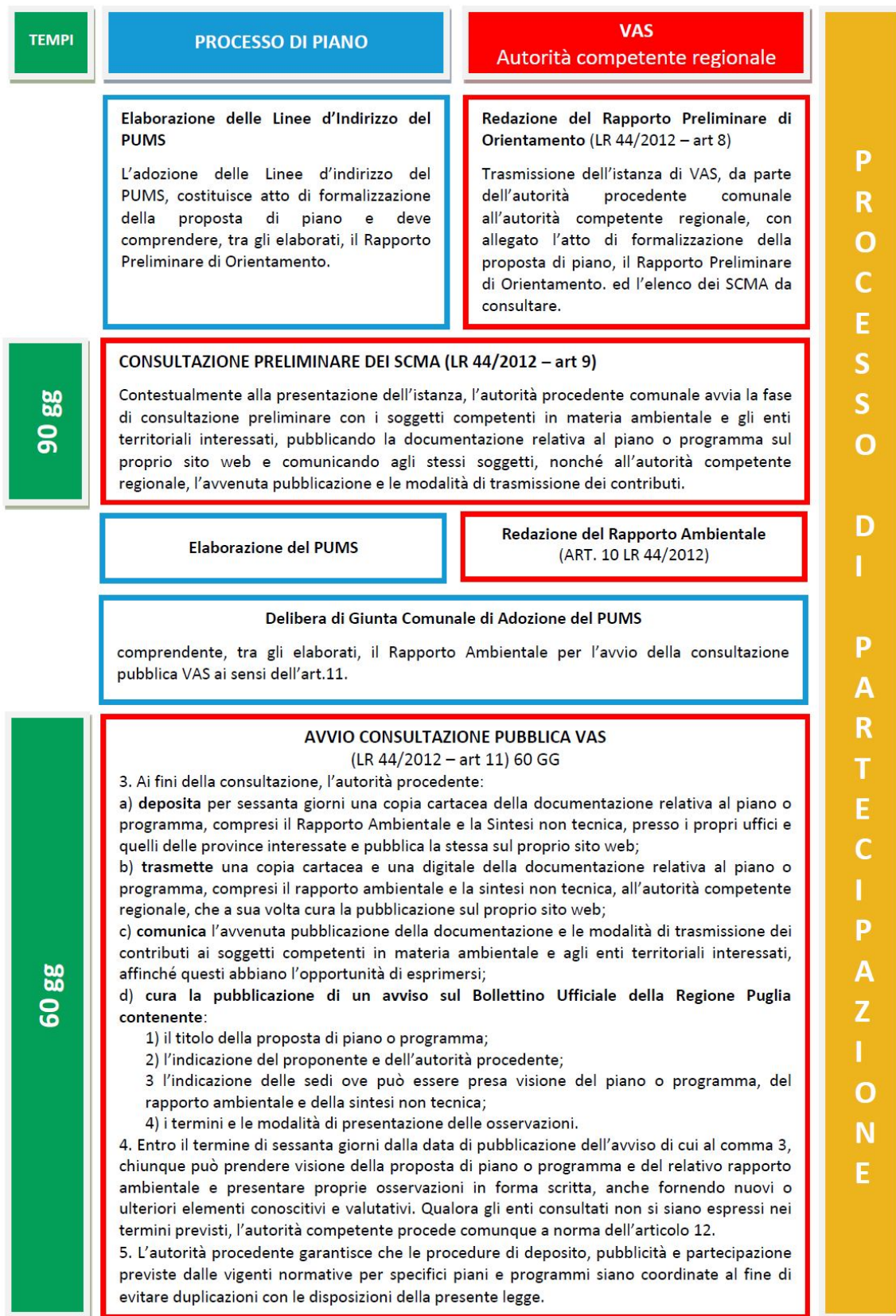
- “1. La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.*
- 2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:*
 - a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto;*

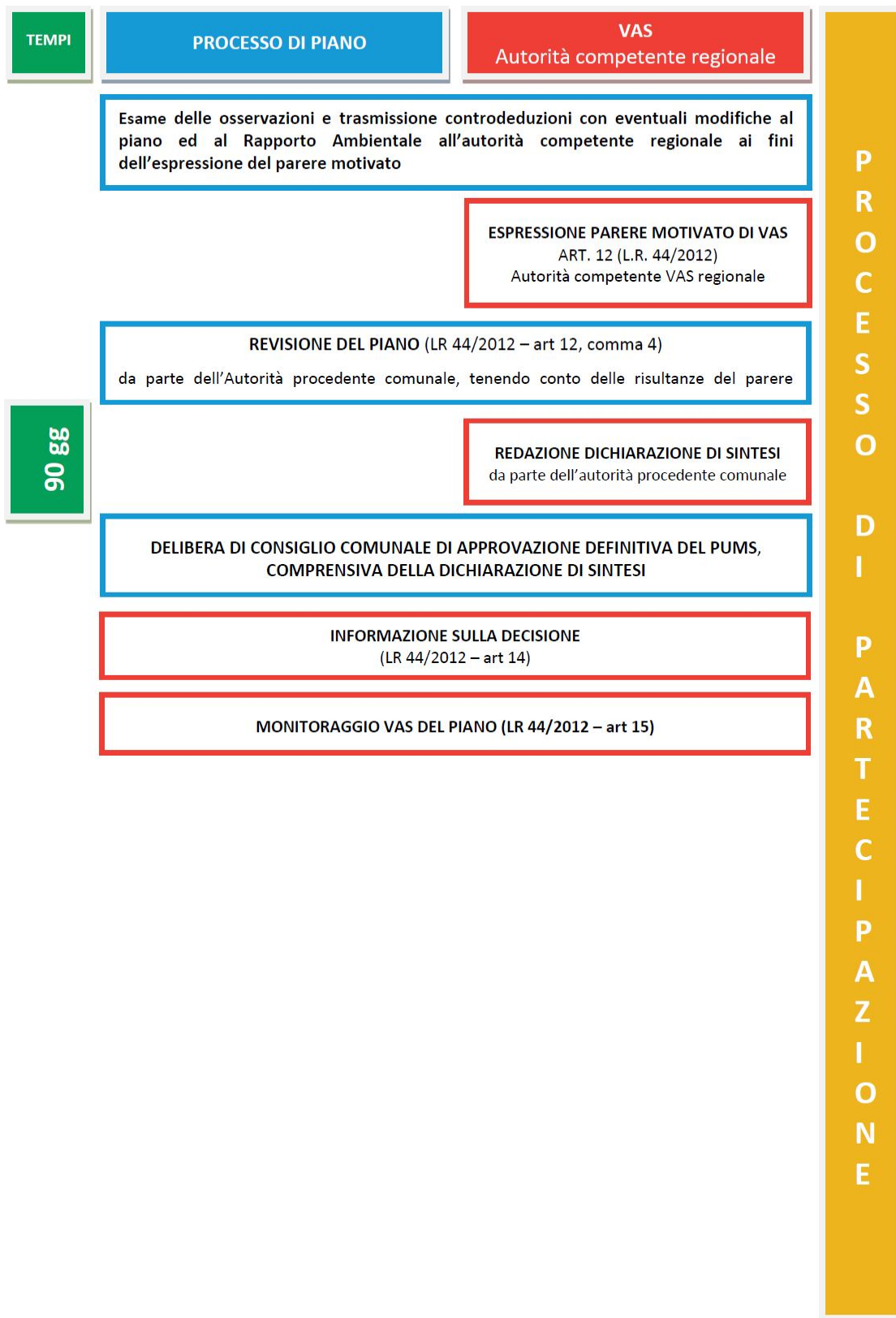
- b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.*
- c) Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12.”*

La valutazione ambientale strategica (VAS) rappresenta uno strumento per l'integrazione delle considerazioni ambientali nella programmazione, per sviluppare la comprensione degli effetti ambientali degli interventi programmati, per incrementare la razionalità delle decisioni e per favorire iter trasparenti e partecipativi, coerentemente con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delineati con le Strategie di Lisbona e di Göteborg.

La VAS, sebbene sia esplicitamente richiamata come strumento di valutazione, non deve essere interpretata come un momento esterno alla programmazione, che una volta chiuso il programma ha il compito di valutarlo e di verificarne le conseguenze ambientali.

In merito a come la VAS si integri con lo schema logico-procedurale di formazione e approvazione del piano o programma, di seguito si riporta lo schema procedurale delle linee guida PUMS regionali.





8 Inquadramento normativo

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è definita dal D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. come un processo finalizzato a garantire “un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e dell'approvazione di detto piano assicurandone la coerenza con le condizioni per uno sviluppo sostenibile”.

In definitiva, la VAS ha l'obiettivo di prevedere le ricadute sul territorio delle scelte di programmazione urbanistica dell'Amministrazione, con riferimento alle modifiche dell'ambiente ed in particolare della sua vivibilità, immaginando gli effetti nel lungo periodo delle decisioni prese oggi e verificare la loro sostenibilità.

L'obiettivo si raggiunge costruendo la VAS come una parte del piano, peraltro determinante nel dimostrare la correttezza delle decisioni da prendere, la VAS è una moderna metodologia di approfondimento delle argomentazioni circa l'uso del territorio che interviene nel momento della decisione, chiamando in causa tutti i soggetti coinvolti con responsabilità di controllo ovvero quali portatori di interessi.

8.1 Normative Comunitarie: la Direttiva 2001/42/CE

La Valutazione Ambientale Strategica è un processo introdotto dalla Direttiva Europea 2001/42/CE relativa alla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, quindi non riguarda le opere, come la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), e assume per questo caratteristiche più generali, da qui la denominazione di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

La direttiva sulla VAS consente la formulazione di scelte consapevoli dei cambiamenti ambientali innescati dal piano, cercando di orientare gli usi sostenibili del territorio e disincentivare quelli di maggiore impatto.

8.2 Normative nazionali: il Decreto Legislativo n.152/2006 e s.m.i.

La Direttiva VAS è stata recepita in Italia con il D.Lgs. 3 aprile 2006, n.152 (detto Codice dell'Ambiente), che rimodula le norme sull'ambiente precedenti.

La Direttiva 2001/42/CE è assorbita nella Parte II, Titolo II del D.Lgs. n. 152/2006 che recepisce le competenze per l'iter VAS dei piani/programmi fra Stato e Regioni.

Il Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 ha introdotto “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale”. Il provvedimento prevede la totale riscrittura delle norme sulla Valutazione di impatto ambientale e sulla Valutazione ambientale strategica contenute nel D.Lgs. 152/2006 al fine di accogliere le censure avanzate dall'Unione europea in merito alla non corretta trasposizione nazionale delle regole comunitarie.

8.3 Normative regionali

A livello regionale, invece, si riscontra la vigenza di differenti atti deliberativi, volti a regolare il processo di VAS:

- **Legge Regionale 14/12/2012, n. 44.**

Pubblicata nel B.U. Puglia 18 dicembre 2012, n.183

(Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica)
concernente piani e programmi urbanistici comunali.

- **Regolamento Regionale 09/10/2013, n. 18.**

Pubblicato nel B.U. Puglia 15 ottobre 2013, n. 134

Regolamento di attuazione della legge regionale 14 dicembre 2012, n. 44 (Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica), concernente piani e programmi urbanistici comunali.

- **Legge Regionale 12/02/2014, n. 4.**

Pubblicata nel B.U. Puglia 17 febbraio 2014, n. 21

Semplificazioni del procedimento amministrativo. Modifiche e integrazioni alla legge regionale 12 aprile 2001, n. 11 (Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale), alla legge regionale 14 dicembre 2012, n. 44 (Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica) e alla legge regionale 19 luglio 2013, n. 19 (Norme in materia di riordino degli organismi collegiali operanti a livello tecnico-amministrativo e consultivo e di semplificazione dei procedimenti amministrativi)

- **Regolamento Regionale 8 giugno 2015, n. 16.**

Pubblicato nel B.U. Puglia n. 86 del 19 Giugno 2015

Modifiche al Regolamento Regionale 9 ottobre 2013, n. 18 "Regolamento di attuazione della Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44 (Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica) concernente piani e programmi urbanistici comunali.

9 Fasi principali del processo di VAS

La valutazione ambientale strategica deve essere effettuata durante la fase preparatoria del Piano, prima della sua approvazione; pertanto essa costituisce un processo che segue ed accompagna tutta la redazione del Piano.

Fase	Attività
I	Scoping e prime consultazioni
II	Rapporto ambientale
III	Consultazioni
IV	Giudizio di compatibilità ambientale ed approvazione
V	Informazione circa la decisione
VI	Monitoraggio

La I fase, avviata con questo documento, consiste appunto nella attivazione delle consultazioni delle AUTORITÀ con specifiche competenze ambientali sul DOCUMENTO DI SCOPING, per stabilire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale (RA).

Le consultazioni, salvo quanto diversamente concordato, avranno la durata di 90 giorni, a partire dall'invio del documento di scoping alle Autorità individuate.

La II fase consiste nella stesura del RAPPORTO AMBIENTALE (RA), documento attorno al quale si struttura tutto il processo valutativo; il RA costituisce parte integrante della documentazione del Piano da adottare. Per la redazione del RA è necessario aver elaborato una PROPOSTA DI PIANO, alcune sue RAGIONEVOLI ALTERNATIVE ed una descrizione e valutazione degli effetti ambientali derivanti dalla loro attuazione (attuazione del Piano e delle sue alternative).

Pertanto elementi importanti da trattare nel RA sono:

- i contenuti del Piano ed i principali obiettivi;
- la descrizione dello stato dell'ambiente;
- le criticità ambientali esistenti e quelle derivanti dall'attuazione del Piano ed i possibili effetti (positivi e negativi) sull'ambiente, a breve o lungo termine, permanenti o temporanei;
- le misure previste dal Piano per mitigare o compensare gli effetti negativi indotti;
- le misure previste per il monitoraggio del Piano, necessarie al controllo degli effetti ambientali significativi, degli effetti negativi imprevisti e dell'adozione di misure correttive;
- una SINTESI NON TECNICA del documento.

Fine della sintesi non tecnica, che riassume i contenuti del RA in modo semplice e chiaro anche per i non “addetti ai lavori”, è quello di consentire un'ampia divulgazione del processo di VAS, e garantire la partecipazione del pubblico.

Durante la III fase, il Piano ed il relativo rapporto ambientale, prima dell'approvazione, sono messi a disposizione sia delle AUTORITÀ che esercitano funzioni amministrative correlate agli effetti sull'ambiente del Piano, sia del PUBBLICO. I documenti devono essere trasmessi alle succitate autorità, e copie della sintesi non tecnica devono essere depositate presso gli enti pubblici interessati dal Piano. Di tale procedura deve essere data pubblicità con le forme previste dalla legge.

Le osservazioni devono pervenire entro il termine di 60 giorni dalla pubblicazione della notizia di avvenuto deposito.

Fase IV - Una volta scaduti i termini, l'Autorità competente si pronuncia, entro 90 giorni, con un PARERE MOTIVATO, la cui acquisizione costituisce il presupposto per il proseguo del procedimento di approvazione del Piano.

Il provvedimento di approvazione del Piano tiene conto del giudizio di compatibilità ambientale, ed è accompagnato da una DICHIARAZIONE DI SINTESI che deve illustrare:

- in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano;
- in che modo si è tenuto conto del RA e dei risultati delle consultazioni;
- i motivi per cui è stato scelto il Piano adottata fra le possibili alternative che erano state individuate.

La V Fase consiste nella messa a disposizione delle AUTORITÀ (a cui sono trasmessi in copia integrale) e del PUBBLICO (attraverso notizia a mezzo stampa) del giudizio di compatibilità ambientale e del parere motivato, unitamente alla relativa documentazione.

VI FASE – Il controllo sugli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del PUMS viene effettuato dall'autorità procedente in collaborazione con l'autorità competente e con il proponente.

10 Piani e programmi pertinenti al PUMS

Il Rapporto Ambientale deve individuare e specificare le relazioni e le eventuali interferenze tra il Piano ed i piani e programmi ad esso pertinenti.

Si fornisce pertanto un primo elenco dei Piani e Programmi ritenuti pertinenti al PUMS:

- Piano Regionale dei Trasporti
- Piano Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale
- Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia
- Piano Triennale per la Tutela dell'Ambiente
- Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria
- Piano di assetto idrogeologico (PAI)
- PPTR
- PTCP
- DPP
- PRG
- DOSAP
- Piano Strategico di Area Vasta
- Piano Comunale dei Tratturi
- Piano Energetico Ambientale Comunale
- Documento di Rigenerazione Urbana

A seguito della consultazione, sulla base di quanto sarà osservato dalle autorità con competenze ambientali, si provvederà a modificare e/o integrare l'elenco sopra riportato.

10.1 Analisi preliminari dei piani e programmi

Il presente paragrafo descrive brevemente alcuni dei documenti di pianificazione identificati come rilevanti ai fini della VAS in precedenza. Sono stati analizzati i piani e programmi individuati nelle Linee guida Regionali come riferimento alla valutazione.

Sono risultati pertinenti al PUMS i seguenti documenti:

- **DRAG**
- **Piano Paesistico Territoriale Regionale (PPTR)**
- **Piano Regionale dei Trasporti (PRT)**
- **Piano Attuativo del piano regionale dei trasporti 2015-2019**
- **Piano triennale dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale (PTS) 2015-2017**
- **Piano Regionale qualità dell'aria**
- **PEAR**
- **Piano d'azione del rumore**

Nella tabella seguente si riporta la selezione degli obiettivi e delle politiche, azioni o misure (qualora presenti) e degli strumenti di pianificazione sopra citati, inerenti al tema della mobilità che potrebbero interferire con il PUMS e con i quali lo stesso PUMS si dovrà confrontare.

Nell'analisi di coerenza saranno selezionati unicamente gli obiettivi che interagiscono con il PUMS.

Obiettivi e politiche azioni dei piani di interesse per il PUMS

	Obiettivi
DRAG	Una più efficiente e sostenibile dotazione infrastrutturale, promuovendo rapporti virtuosi tra pianificazione territoriale e pianificazione delle infrastrutture, definendo i contenuti e i modi di uno sviluppo armonico degli insediamenti e della loro dotazione di attrezzature ed infrastrutture e ripristinando le regole fondamentali della buona progettazione urbana ed infrastrutturale;

	Obiettivi
PPTR	Lo “Scenario della rete delle infrastrutture e della mobilità lenta” mette a sistema, in maniera coerente ed integrata, la rete infrastrutturale esistente in tutta la regione con le figure territoriali e paesaggistiche individuate, alla cui fruizione, le infrastrutture e i nodi di scambio intermodale, sono finalizzate come nodo intermodale di primo livello con: • Accesso ferrovia paesaggistica; • Accesso ferrovia regionale; • Accesso servizio autobus; • Accesso servizio ciclopedonale. “Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture” che forniscono una classificazione delle infrastrutture (strade parco, strade panoramiche, viali monumentali alberati, strade di mobilità dolce-rete ciclabile, sentieri, ippovie, tratturi), azioni di mitigazione o valorizzazione, indicazioni progettuali (in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti)

	Macro Obiettivi	Obiettivi specifici
PRT-PA-PTS	Valorizzare il ruolo della regione nello spazio Euro-mediterraneo con particolare riferimento all'area Adriatico-Ionica ed al potenziamento dei collegamenti multimodali con la rete TEN-T secondo un approccio improntato alla co-modalità;	Migliorare l'accessibilità e i servizi complementari
		Promuovere l'uso di modalità di trasporto ecocompatibili
		Potenziare i collegamenti con la rete TEN-T

	Promuovere e rendere efficiente il sistema di infrastrutture e servizi a sostegno delle relazioni di traffico multimodale di persone e merci in coordinamento con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socioeconomico del sud Italia;	Potenziare e rendere più efficienti i collegamenti interregionali
	Rispondere alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale attraverso un'opzione preferenziale a favore del trasporto collettivo e della mobilità sostenibile in generale, per garantire uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.	Migliorare l'accessibilità dalle e verso le aree interne oltre che verso le risorse territoriali: parchi, siti di interesse naturalistico, grandi attrezzature, ecc...
		Potenziare i collegamenti tra i nodi della rete regionale e con i principali poli urbani
		Potenziare l'offerta di trasporto pubblico e migliorare il servizio in termini di sicurezza, tempi di percorrenza e qualità
		Aumentare la competitività del sistema portuale regionale

	Obiettivi	Obiettivi specifici	
	Ridurre le emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane		Introduzione di un sistema generalizzato di verifica periodica dei gas di scarico (bollino blu) dei veicoli ciclomotori e motoveicoli
			Estensione delle zone di sosta a pagamento / incremento della tariffa di pedaggio / ulteriore chiusura dei centri storici
			Introduzione del pedaggio per l'accesso ai centri storici o per l'attraversamento di strade
			Limitazione della circolazione dei motoveicoli immatricolati antecedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano
			Introduzione della sosta a pagamento per ciclomotori e motoveicoli
			Acquisto/incremento numero di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale
			Interventi nel settore del trasporto pubblico locale (filtro per particolato, filobus, riqualificazione del trasporto pubblico di taxi tramite conversione a metano)

			Incremento / introduzione dei parcheggi di scambio mezzi privati – mezzi pubblici
		Favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibili	Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane
			Introduzione del “car pooling” e del “car sharing”
			Sviluppo delle iniziative di Mobility Management
		Eliminare o ridurre il traffico pesante nelle aree urbane	Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale
			Limitazioni all’accesso dei veicoli pesanti

PAER Aggiornamento 2015	Obiettivi	Indirizzi e azioni
	A. Disincentivare le nuove installazioni di fotovoltaico ed eolico di taglia industriale sul suolo, salvo la realizzazione di parchi fotovoltaici limitatamente a siti industriali dismessi localizzati in aree produttive come definite all’ari. 5 del DM n.1444 del 2 aprile 1968	I. IMPIEGO DI RISORSE ENERGETICHE DA FONTE RINNOVABILE A) SOLARE E) EOLICO C) BIOMASSE, BIOCOMBUSTIBILI E BIOCARBURANTI D) GEOTERMIA E) IDROELETTRICO F) IDROGENO
	B. Promuovere FER innovative o tecnologie FER già consolidate ma non ancora diffuse sul territorio regionale (geotermia a bassa entalpia, mini idroelettrico, solare termodinamico, idrogeno, ecc.)	II. TRAIETTORIA DI PRODUZIONI E CONSUMI A) MIX ENERGETICO I. Definire un obiettivo target di riduzione dei consumi energetici, mediante efficientamento, pari a 1 Mtep/anno, attraverso l’implementazione sinergica di tutte le misure di contenimento previste dal Piano; II. Sostenere il ricorso a combustibili innovativi, ecologici e a basso impatto ambientale.
	C. Promuovere la realizzazione, sulle coperture degli edifici, di impianti fotovoltaici e solari termici di piccola taglia e favorire l’installazione di mini turbine eoliche sugli edifici in aree industriali, o nelle loro prossimità, o in aree marginali, siti industriali dismessi localizzati in aree a destinazione produttiva come definite nell’articolo 5 del decreto del Ministero dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444;	B) EFFICIENTAMENTO ENERGETICO I. Migliorare la sostenibilità degli edifici, migliorare il benessere degli abitanti, anche attraverso la certificazione energetica o di sostenibilità degli edifici, stimolando la domanda di edifici sostenibili e accrescendo la consapevolezza di proprietari, affittuari, progettisti e operatori immobiliari dei benefici di un edificio con elevate prestazioni ambientali; II. Promuovere la realizzazione di edifici energeticamente sostenibili e rendere riconoscibile al mercato la qualità ed il comfort dell’ambiente costruito.

	D. Promuovere la produzione sostenibile di energia da biomasse secondo un modello di tipo distribuito valorizzando principalmente il recupero della matrice diffusa non utilmente impiegata e/o quella residuale, altrimenti destinata diversamente e in modo improduttivo.	mercato la qualità ed il comfort dell'ambiente costruito; organizzare gli strumenti di governance della domanda e dell'offerta di energia nel settore residenziale ed edilizio in genere; III. standardizzare l'uso di tecniche e tecnologie nuove di produzione e costruzione, ed adottare parametri energetici nelle costruzioni civili ed industriali; sostenere l'innovazione tecnologica nei materiali per l'edilizia, verso soluzioni ad elevata prestazione energetica; realizzare nel settore residenziale un mix energetico compatibile con la salvaguardia ambientale, anche favorendo il ricorso a materiali eco-compatibili (canapa, Poseidonia oceanica). Favorire nelle nuove costruzioni il ricorso al modello della "passiv house", edificio in cui con opportune strategie di intervento si cerca di sfruttare le caratteristiche microclimatiche (sole, vento, morfologia del terreno...) della zona in cui è situato l'edificio, per ottenere una riduzione dell'apporto di caldo o freddo interno altrimenti realizzabile per mezzo di impianti di climatizzazione. III. RETE DI TRASMISSIONE E DISTRIBUZIONE ELETTRICA IV. INDIRIZZI SOCIO-ECONOMICI V. PIANO DI MONITORAGGIO A) BURDENSARING B) SCENARI EMISSIVI
	E. Promuovere l'efficientamento energetico del patrimonio edilizio esistente e promuovere la sostenibilità energetica dei nuovi edifici	
	I. Promuovere il completamento delle filiere produttive e favorire la ricaduta occupazionale sul territorio	
	G. Promuovere ricerca in ambito energetico;	
	H. Promuovere la divulgazione e sensibilizzazione in materia di energia e risparmio energetico.	

Piano Azione Rumore	Interventi
	Posa di pavimentazioni stradali fonoassorbenti e/o sistemi di riduzione della velocità dei veicoli, es. zone "30", impianti di rilevamento della velocità, cartelli di segnalazione, utilizzo di rotatorie, onde verdi semaforiche (interventi alla sorgente)
	Sinergia strategica tra i piani di risanamento dell'Amministrazione Comunale e quelli di tutti gli altri settori interessati nella pianificazione e gestione del territorio e dei trasporti (Infrastrutture e Mobilità, Urbanistica ed Edilizia Privata)
	Riduzione emissioni sonore dei singoli veicoli
	Riduzione delle velocità di percorrenza nel rispetto dei limiti di velocità anche attraverso creazione di zone residenziali a bassa velocità (Zone 30)
	Incentivazione e sviluppo della mobilità alternativa (mezzi pubblici, ciclabile, pedonale)
	Interventi sul trasporto pubblico: rinnovo del parco veicoli (sostituzione dei mezzi rumorosi di vecchia fattura) e gestione più efficiente della rete

11 Gli obiettivi di sostenibilità

La VAS è finalizzata a confrontare gli obiettivi e le strategie generali del Piano con gli obiettivi di sostenibilità ambientale posti da accordi, norme e direttive di carattere internazionale, comunitario, nazionale e regionale ed evidenziarne eventuali sinergie o conflitti.

In caso di mancata coerenza il pianificatore dovrà apportare alla strategia del Piano gli opportuni correttivi per potenziare le sinergie e mitigare o eliminare i conflitti individuati. Affinché un piano risulti sostenibile è necessario che siano soddisfatti alcuni obiettivi che vengono richiamati qui di seguito, in forma indicativa e non esaustiva, a cui sarà auspicabile fare riferimento nella predisposizione del piano. In primo luogo si rammentano gli obiettivi facenti parte di indirizzi su scala Europea o nazionale.

Gli obiettivi di sostenibilità definiti nella Strategia di Sviluppo Sostenibile del Consiglio Europeo, 2006 sono i seguenti:

- cambiamenti climatici e energia pulita: limitare i cambiamenti climatici, i loro costi e le ripercussioni negative per la società e l'ambiente;
- trasporti sostenibili: garantire che i nostri sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone contemporaneamente le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente;
- consumo e produzione sostenibili: promuovere modelli di consumo e di produzione sostenibili;

- conservazione e gestione delle risorse naturali: migliorare la gestione ed evitare il sovra-sfruttamento delle risorse naturali riconoscendo il valore dei servizi ecosistemici;
- salute pubblica: promuovere la salute pubblica a pari condizioni per tutti e migliorare la protezione contro le minacce sanitarie;
- inclusione sociale, demografia e migrazione: creare una società socialmente inclusiva tenendo conto della solidarietà tra le generazioni e nell'ambito delle stesse nonché garantire e migliorare la qualità della vita dei cittadini quale presupposto per un benessere duraturo delle persone;
- povertà mondiale e sfide dello sviluppo: promuovere attivamente lo sviluppo sostenibile
- a livello mondiale e assicurare che le politiche interne ed esterne dell'Unione siano coerenti con lo sviluppo sostenibile a livello globale e i suoi impegni internazionali.
- Prendendo in considerazione la scala nazionale, si propongono di seguito gli obiettivi definiti nella Strategia d'azione per lo sviluppo sostenibile in Italia già nel 2002 (Del. CIPE 2.8.2002):
- conservazione della biodiversità;
- protezione del territorio dai rischi idrogeologici;
- riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo a destinazione agricola e forestale;
- riequilibrio territoriale ed urbanistico;
- migliore qualità dell'ambiente urbano;
- uso sostenibile delle risorse naturali;
- riduzione dell'inquinamento acustico e della popolazione esposta;
- miglioramento della qualità delle risorse idriche;

- miglioramento della qualità sociale e della partecipazione democratica;
- conservazione o ripristino della risorsa idrica;
- riduzione della produzione, recupero di materia e recupero energetico dei rifiuti.

Per valutare la rispondenza tra gli obiettivi previsti nel piano, questi ultimi saranno posti a confronto con gli obiettivi, calati sul territorio regionale, provinciale e comunale, in cui sono ripresi gli obiettivi di sostenibilità previsti a livello comunitario e nazionale. Questa procedura, meglio descritta nel Rapporto Ambientale, prende il nome di *analisi di coerenza interna ed esterna*.

12 Obiettivi del piano della mobilità sostenibile

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è un piano strategico, costruito su strumenti di pianificazione esistenti, che tiene conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro quartieri.

I principali temi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sono sintetizzabili nei seguenti obiettivi:

- sviluppare le infrastrutture secondo una logica coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- migliorare le infrastrutture e i servizi di Trasporto Pubblico Locale;
- orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile;
- incentivare gli interventi a favore della sicurezza stradale, della creazione di aree pe-donali Zone a Traffico Limitato e isole ambientali;
- promuovere la ciclabilità in campo urbano;
- migliorare il sistema della sosta in campo urbano;
- promuovere la logistica distributiva delle merci in campo urbano;
- favorire l'eliminazione delle barriere architettoniche per una città accessibile a tutti.

12.1 Obiettivi e politiche-azioni

Di seguito si riportano nelle tabelle seguenti gli obiettivi e le strategie del piano. La definizione degli obiettivi e delle strategie generali di intervento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ha preso le mosse da alcuni aspetti salienti del quadro conoscitivo e ha tenuto conto delle indicazioni emerse durante la prima fase di partecipazione a supporto della redazione del PUMS.

Obiettivi generali del PUMS e relativi Target

OBIETTIVI DI PIANO			
Linee Guida Ministeriali (M) Linee Guida Regionali (R)			
AREA DI INTERESSE	MACRO-OBIETTIVI	AZIONE STRATEGICA	TARGET
A	Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità Miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (M) Riequilibrio modale della mobilità (M + R) Riduzione della congestione stradale (M + R) Miglioramento della accessibilità di persone e merci (M + R) Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano (M + R) Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) (M + R) Riduzione del tasso di motorizzazione (R)	Riduzione dei flussi veicolari sulla rete stradale dell'area urbana centrale e riequilibrio modale degli spostamenti	5 % entro 3 anni (subordinato all'attuazione della Prima fase del Piano di Efficientamento del Trasporto Pubblico Urbano, all'istituzione delle ZSR e alla realizzazione dei parcheggi di scambio) 10% entro 10 anni (subordinato all'attuazione totale del Piano di Efficientamento del Trasporto Pubblico Urbano e al completamento degli interventi infrastrutturali previsti)
B	Sostenibilità energetica ed ambientale Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili (M) Miglioramento della qualità dell'aria (M + R) Riduzione dell'inquinamento acustico (M + R) Contenimento dei consumi energetici (R)	Riduzione emissioni inquinanti da traffico nell'area urbana centrale	8 % entro 3 anni (subordinato all'attuazione della Prima fase del Piano di Efficientamento del Trasporto Pubblico Urbano, all'istituzione delle ZSR e alla realizzazione dei parcheggi di scambio) 13% entro 10 anni (subordinato all'attuazione totale del Piano di Efficientamento del Trasporto Pubblico Urbano e al completamento degli interventi infrastrutturali previsti)
C	Sicurezza della mobilità Riduzione dell'incidentalità stradale (M) Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti (M)	Riduzione dell'indice di lesività degli incidenti che coinvolgono	30 % entro i primi 5 anni 50 % entro i successivi 5 anni

		Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti (M) Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65) (M) Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture (R)	pedoni e ciclisti Riduzione dell'indice di lesività degli incidenti che vedono coinvolti autoveicoli	20 % entro i primi 5 anni 40 % entro i successivi 5 anni
D	Sostenibilità socio-economica	Miglioramento della inclusione sociale (M+R) Aumento della soddisfazione della cittadinanza (M) Aumento del tasso di occupazione (M) Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato) (M) Miglioramento della qualità della vita (R) Economicità dei trasporti (R)	Realizzazione di alternative modali ecocompatibili sulle relazioni periferie centro	20% entro 3 anni 50 % entro 5 anni 100% entro 10 anni

Nella tabella seguente si riportano le principali linee di intervento del PUMS indicando il livello di attuazione auspicato (%) ed il relativo orizzonte temporale, distinti per aree di interesse coerentemente a quanto indicato nella precedente.

Linee di intervento del PUMS e relativi Target

AREA DI INTERESSE	AMBITO DI INTERVENTO	LINEA DI INTERVENTO	TARGET & ORIZZONTI REALIZZATIVI
C – 1,2,3,4,5 D – 5	Mobilità attiva	Interventi in corrispondenza dei punti neri dell'incidentalità stradale relativamente alle utenze deboli	100% di quelli in cui sono coinvolti pedoni e ciclisti entro i primi 3 anni; 50 % del totale dei punti neri entro 5 anni 100% entro 10 anni
A – 2,4,5,6 B – 1,2,3,4 D – 1,2,4,5,6	Mobilità attiva	Pedonalizzazione di Viale Cafiero	Attuazione entro 36 mesi
A – 2,4,5,6 B – 1,2,3,4 D – 1,2,4,5,6	Mobilità attiva	Pedonalizzazione di Corso Vittorio Emanuele II	Attuazione entro 120 mesi

AREA DI INTERESSE	AMBITO DI INTERVENTO	LINEA DI INTERVENTO	TARGET & ORIZZONTI REALIZZATIVI
A – 2,3,5,6 D – 1,2,4,5,6	Mobilità attiva	Integrazione con la rete ciclistica regionale & provinciali (BI 6 e Barletta-Andria-Castel del Monte)	• Predisposizione del progetto da presentare alla Regione entro 12 mesi • Realizzazione entro 3 anni dal finanziamento
A – 2,3,5,6 C – 1,3,4,5 D – 2,4,5,6	Mobilità attiva	Adeguamento della rete ciclabile urbana esistente	• 100% entro i primi 5 anni
A – 2,3,4,5,6 B – 1,2,3,4 C – 1,4,5 D – 1,4,5,6	Mobilità attiva	Progetti Piedibus e istituzione zone 30	• 20% entro i primi due anni • 50% entro i primi 5 anni • 100% entro 10 anni
A – 2,3,4,5,6,7 B – 1,2,3,4 C – 1,4,5 D – 1,2,4,5,6	Mobilità attiva	Servizio Bike Sharing	• Realizzazione applicazione prototipale all'interno della Zona a Traffico Limitato e all'area del Castello entro 24 mesi; • Estensione del servizio a tutta l'area centrale della città entro 5 anni.
A – 2,4,5,6 D – 1,2,4,5,6	Servizio ferroviario	Secondo Fronte di Stazione	• Istituzione di una cabina di regia con Regione Puglia e Ferrovie del Nord Barese per il monitoraggio dell'attuazione del progetto • Realizzazione del progetto entro 10 anni

AREA DI INTERESSE	AMBITO DI INTERVENTO	LINEA DI INTERVENTO	TARGET & ORIZZONTI REALIZZATIVI
A – 2,3,4,5,6 B – 1,2,3,4 D – 1,2,4,5,6	Servizio ferroviario Regionale	Linea Barletta-Canosa-Spinazzola – Elettrificazione realizzazione posto di movimento Canne della Battaglia e fermata Ospedale Barletta	Entro 10 anni
A – 2,3,4,5,6 B – 1,2,3,4 D – 1,2,4,5,6	Servizio ferroviario	Realizzazione parcheggio di scambio area ex scalo merci ferroviario	Entro 10 anni
A – 1,2,3,4,5,6,7 B – 1,2,3,4 D – 1,2,3,4,5	Trasporto Pubblico Urbano	Attuazione della prima fase del Piano di Efficientamento	Entro 12 mesi
A – 1,2,3,4,5,6,7 B – 1,2,3,4 D – 1,2,3,4,5	Trasporto Pubblico Urbano	Attuazione del Piano di Efficientamento di Lungo Periodo	Entro 10 anni
A – 1,2,3,4,5,6,7 B – 1,2,3,4 D – 1,2,3,4,5	Trasporto Pubblico Urbano	Preferenziazione e arredo urbano sulla viabilità delle linee Portanti	30% del percorso (100% dello sviluppo nell'area centrale) entro i primi 3 anni dall'assegnazione del finanziamento 100% del percorso entro 10 anni
A – 1,2 B – 1,2,3,4 D – 2,5,6	Trasporto Pubblico urbano	Rinnovo parco autobus convenzionali con eliminazione motorizzazioni Euro 0,1,2,3 4	35% a valere sulle risorse del PO FESR (Bando Regione Puglia) entro i primi 2 anni 100% nell'arco di 10 anni

AREA DI INTERESSE	AMBITO DI INTERVENTO	LINEA DI INTERVENTO	TARGET & ORIZZONTI REALIZZATIVI
C – 1,2,3,4,5 D – 5	Trasporto privato	Interventi di messa in sicurezza delle intersezioni stradali	• primi 3 anni 30% entro i • anni 50% entro 5 • 10 anni 100% entro
A – 1,3,4,5,6 C – 1,2,3,4,5 D – 1,2	Trasporto privato	Realizzazione del sottopasso ferroviario di via Einaudi	• Entro 12 mesi
A – 1,3,4,5,6 C – 1,2,3,4,5 D – 1,2	Trasporto privato	Realizzazione del sottopasso ferroviario di via Andria	• Entro 10 anni
A – 2,4,5,6 B – 1,2,3,4 C – 1,4,5 D – 2,4,5,6	Trasporto privato	Interventi di calmierazione del traffico	• primi 3 anni 30% entro i • anni 70% entro 5 • 10 anni 100% entro
A – 2,4,5,6 B – 1,2,3,4 C – 1,4,5 D – 2,4,5,6	ITS	Sistema di Infomobilità – e-ticketing TPL	• primi 3 anni 100% entro i
A – 2,4,5,6 B – 1,2,3,4 C – 1,4,5 D – 2,4,5,6	ITS	Sistema di Infomobilità sulla viabilità principale	• Attivazione tavolo tecnico con Enti proprietari e soggetti gestori della viabilità entro 6 mesi. • Realizzazione stralcio pannelli informativi capacità disponibile nei parcheggi di interscambio entro 2 anni • Realizzazione completa del sistema ITS entro 5 anni dal finanziamento
A – 4 B – 1,2,3,4 D – 4,5,6	Logistica	Promozione attuazione Servizio sperimentale di Cargo Bike nelle zone ZTL e ZSR1 e ZSR2	• ZTL & ZSR1 entro 3 anni • ZSR2 entro 5 anni

AREA DI INTERESSE	AMBITO DI INTERVENTO	LINEA DI INTERVENTO	TARGET & ORIZZONTI REALIZZATIVI
A – 4 B – 1,2,3,4 D – 4,5,6	Logistica	Istituzione di un Parco Logistico nell'area ex Cartiera	anni Oltre i 10
A – 2,3,5,6 B – 1,2,3,4 D – 2,4,5,6	Mobility Management	Attuazione Piani Casa – lavoro presso Comune di Barletta, ASL, Plessi Scolastici e Zone Industriali	primi 2 anni 100% entro i

13 Definizione dell'ambito di influenza del PUMS e portata delle informazioni

Le politiche e le misure definite in un PUMS devono coprire tutte le modalità e le forme di trasporto in ambito urbano e periurbano, ivi compreso pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non motorizzato, gestione degli spostamenti e della sosta.

Il territorio su cui andrà a operare il Piano, è per definizione quello compreso nei limiti dei confini comunali; le scelte effettuate, per loro natura, avranno ricadute dirette ed indirette sulle componenti ambientali.

Le ricadute indirette saranno anche riconducibili agli effetti cumulativi indotti dalla presenza di altre attività sul territorio.

Vista la dimensione del centro urbano e la sua qualità di capoluogo di provincia è indiscutibile che alcune scelte effettuate avranno anche ricadute a livello sovracomunale, che andranno verificate anche al di fuori dei confini propri del comune.

Le informazioni da includere nel rapporto ambientale comprendono l'aggiornamento del quadro conoscitivo delle componenti ambientali, l'analisi di coerenza interna ed esterna degli obiettivi e delle azioni di piano e infine la stima degli impatti dovuti alle trasformazioni territoriali previste nel piano.

14 **Analisi delle alternative**

La Direttiva 2001/42/CE prevede inoltre che, nell'ambito della procedura VAS, debbano essere valutate sia la situazione attuale (scenario di riferimento), sia la situazione ambientale derivante dall'applicazione del piano in fase di predisposizione, sia le situazioni ambientali ipoteticamente derivanti dall'applicazione e realizzazione di ragionevoli alternative (articolo 5, comma 1; allegato I, lettera "h") al piano stesso.

Il documento di attuazione della Direttiva 2001/42/CE precisa ulteriormente la natura e la portata delle "ragionevoli alternative", definendole come alternative diverse all'interno di un piano; nel caso specifico della pianificazione territoriale, le alternative ovvie sono rappresentate da usi diversi di aree designate ad attività o scopi specifici, nonché aree alternative per tali attività.

Il processo di VAS richiede, per l'analisi delle alternative, il confronto tra almeno 3 alternative, tra cui la cosiddetta opzione 0, che rappresenta la scelta di non intervenire rispetto alla situazione esistente. Non sempre è possibile produrre questo numero minimo di alternative, soprattutto quando si progetta lo sviluppo di un'area già esistente ove quindi il confronto si basa esclusivamente sull'intervenire/non intervenire salvo poi entrare nello specifico delle modalità di attuazione dell'intervento stesso.

15 Il rapporto ambientale – portata delle informazioni oggetto della consultazione

Il Rapporto Ambientale (RA) è il documento che deve essere redatto, come stabilito dall'art. 13 del D.Lgs. n.152/06, ogni qualvolta si attui un processo di valutazione ambientale strategica. Nel RA devono essere *“individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del Piano o del Programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale”*.

Nell'allegato VI sono elencate le informazioni da includere nel RA, (come di seguito riportate) mentre la loro portata ed il loro livello di dettaglio sono oggetto della presente consultazione. Si riportano di seguito le informazioni ambientali da includere nel RA:

- a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del Piano e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
- b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del Piano;
- c) caratteristiche ambientali 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'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228;

- e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al Piano, ed il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi ed di ogni considerazione 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;
- g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del Piano;
- 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;
- i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piani 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;
- j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

16 **Analisi del contesto ambientale**

La Direttiva VAS richiede dunque la descrizione del contesto ambientale e della sua probabile evoluzione *con e senza* l'attuazione del Piano.

Per la descrizione del contesto si propone di prendere in considerazione le seguenti componenti ambientali che potranno essere direttamente interessate dalle azioni del Piano:

- Aria e fattori climatici
- Acqua
- Suolo
- Ecosistemi naturali e Rete Natura 2000
- Paesaggio e patrimonio culturale, architettonico e archeologico
- Popolazione e salute umana
- Inquinamento luminoso
- Radiazioni
- Energia
- Mobilità e trasporti
- Rifiuti
- Rumore

La descrizione del contesto ambientale, oltre alla rilevazione dello stato attuale, deve individuare le potenziali *relazioni causa-effetto* fra le dinamiche socio-economiche e le componenti ambientali.

Tali analisi costituiranno un riferimento per:

- l'individuazione degli obiettivi di sostenibilità del PUMS;
- l'individuazione degli impatti ambientali potenziali diretti ed indiretti del PUMS.

16.1 Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (SWOT)

In questo capitolo si intende descrivere in modo schematico quali sono gli effetti ambientali positivi e negativi attualmente prodotti dal sistema dei trasporti. Questa valutazione del contesto ambientale intende soprattutto evidenziare i problemi e gli aspetti favorevoli del sistema ambientale che potrà essere influenzato dal piano. Le informazioni dei capitoli precedenti sono organizzate in modo schematico attraverso l'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats), cioè un procedimento mutuato dall'analisi economica, capace di indurre politiche, linee di intervento ed azioni di piano compatibili con l'ambiente di riferimento. La bontà dell'analisi SWOT è funzione della completezza della analisi di contesto; cioè l'efficacia di questa metodologia SWOT dipende dalla capacità di effettuare una lettura incrociata dei fattori ambientali. In pratica con l'analisi SWOT si distinguono fattori endogeni (su cui il pianificatore può intervenire) ed esogeni (che non è possibile modificare attraverso il piano, ma per cui è possibile pianificare una qualche forma di adattamento). Nella terminologia consueta si indicano i fattori endogeni come fattori di forza o fattori di debolezza e quelli esogeni si indicano come opportunità o rischi. Questo tipo di valutazione in sostanza serve ad inquadrare gli aspetti ambientali strategici per il piano. Attraverso le scelte di piano sarebbe opportuno puntare sui fattori di forza e le opportunità, oppure cercare di reagire ai rischi ed ai fattori di debolezza. Sulle opportunità ed i rischi non è possibile intervenire direttamente, ma attraverso il programma in questione è possibile predisporre modalità di controllo e di adattamento. E' necessario fare assegnamento sui fattori di forza, attenuare i fattori di debolezza, cogliere le opportunità e prevenire i rischi.

Di seguito una valutazione delle principali criticità, in negativo, e potenzialità, in positivo, per ciascuna tematica pertinente al piano (Quadro riassuntivo dei fattori di forza (S) di debolezza (W), delle opportunità (O) e dei rischi (T) mobilità).

	Fattori di forza/opportunità	Fattori di debolezza/rischi
Sistema generale dei trasporti	La città di Barletta rappresenta uno degli snodi ferroviari AV della regione Il tasso di motorizzazione cittadino è pari a 64,40 veicoli/100 abitanti, inferiore rispetto al dato regionale (71,80) Presenza di piani e programmi sovraordinati (PPTR-PRT-PTS-PTCP)	Il parco veicolare è pari a circa 60 mila veicoli di cui il 78,5% sono autovetture private Il 94% del parco circolante di autovetture è alimentato con combustibili fossili (Benzina-Gasolio) Il 50% del parco circolante ha una categoria emissiva pari o inferiore a EURO 3, maggiore rispetto alla media nazionale pari a 45% Assenza di politiche di orientamento della mobilità privata
Domanda di mobilità e ripartizione modale	Dai dati Istat 2011 gli spostamenti sistematici giornalieri che interessano il comune di Barletta sono circa 47.500 di cui, da fonte FCD il 78% interni alla città Distanze degli spostamenti effettuati in auto conciliabili con modalità attiva, nell'80% dei casi con percorrenze < 3km Elevata mobilità pedonale: 48% degli spostamenti interni al comune da dati Istat 2011	Flussi veicolari prossimi alla saturazione nelle ore diurne (congestione) Numero elevato di spostamenti giornalieri di autovetture (circa 268.000) Dal confronto tra passeggeri trasportati e rilievi di traffico risulta un basso utilizzo del Trasporto Pubblico Locale circa pari al 2% degli spostamenti. L'automobile è il mezzo più utilizzato, per tutte le classi di distanza di spostamento anche per gli spostamenti sistematici Spostamenti sistematici in bici pari al 3%
Offerta di trasporto	Rete stradale	Presenza di un sistema tangenziale extraurbano (SS16 & SS16 Bis), con svincoli uniformemente distribuiti Presenza di un sistema radiale di viabilità urbana di accesso alla città, costituita dalle consolari Inefficienza della segnaletica di indirizzamento agli svincoli della viabilità extraurbana Interruzione di continuità di alcuni itinerari di accesso, dovuta alla presenza del fascio ferroviario Assenza della gerarchia funzionale della viabilità urbana, con conseguente utilizzo improprio della viabilità locale

		Fattori di forza/opportunità	Fattori di debolezza/rischi
	ZTL e limitazione degli accessi	La ZTL è chiaramente delimitata e al suo interno racchiude circa il 70% della città storica circa Indirizzo comunale di ampliamento dell'attuale ZTL per comprendere integralmente la città storica	Gli accessi alla ZTL non sono monitorati
	Mobilità ciclistica e pedonale - Zone 30	Sviluppo totale della rete ciclabile urbana pari a 11 chilometri, di cui parte costituisce l'itinerario BICITALIA 6 Possibilità di connessione tra le reti regionale e provinciale di pianificazione sovraordinante con quella comunale strategica per lo sviluppo del cicloturismo Presenza di rastrelliere comunali ad uso privato in alcuni poli di maggiore attrattività (stazione ferroviaria – uffici comunali)	Recrudescenza degli incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti Gran parte della rete ciclabile attuale risulta da adeguare ai fini della sicurezza I pochi attraversamenti ciclopedonali del fascio ferroviario non incentivano la mobilità attiva La rete ciclabile attuale si configura come insieme di itinerari non connessi tra loro Assenza di integrazione con la rete cicloturistica Assenza di aree pedonali e Zone 30
	Sosta e parcheggi	Nell'area centrale della città è istituita una zona a sosta regolamentata su strada a pagamento pari al 13% dell'offerta di sosta totale Introiti elevati derivanti dai ticket emessi e abbonamenti venduti Possibilità di acquisto di abbonamenti di sosta diversificati in funzione della durata: intera giornata, fascia della mattina e fascia del pomeriggio	Tariffazione ticket flat su tutta l'area a pagamento sia per zone che per orario Eccesso di permessi in deroga per la sosta su parcheggi a pagamento 20% degli stalli regolamenti per la sosta a pagamento viene utilizzato da utenti muniti di permesso in deroga per disabili Scarsa offerta residua di sosta su strada Il 73% della sosta in area centrale non è regolamentata Elevata occupazione del suolo pubblico da parte dei veicoli in sosta irregolare
	Logistica urbana delle merci	Presenza di due zone industriali a Ovest ed Est della città con presenza di grandi impianti produttivi industriali Presenza dell'area portuale Tessuto commerciale e industriale particolarmente sviluppato costituito da piccole e medie imprese	Elevata entità del traffico generato di mezzi pesanti Difficoltà ad eseguire un controllo del rispetto del divieto di circolazione dei mezzi pesanti nell'area centrale Assenza di una politica di regolamentazione degli accessi ai mezzi pesanti delle merci al porto e alle aree industriali

		Fattori di forza/opportunità	Fattori di debolezza/rischi
	Trasporto Pubblico e Intermodalità	Il sistema collettivo ferroviario comprende servizi di lunga percorrenza e regionali Presenza di due stazioni ferroviarie: Barletta centrale e Barletta scalo Il servizio collettivo automobilistico comprende servizi Urbani e Regionali Presenza di servizi automobilistici commerciali di lunga percorrenza	Assenza di integrazione tra i diversi servizi di trasporto pubblico Obsolescenza del parco circolante del servizio di trasporto pubblico urbano Assenza di integrazione tariffaria
	e servizi Smart e		Assenza di informazioni dinamiche agli utenti del TPL Assenza di sistemi e-ticketing TPL e sosta Assenza di infomobilità di indirizzamento per il traffico privato

17 Proposta di struttura/indice del Rapporto Ambientale

Di seguito si riporta la proposta di indice del Rapporto Ambientale suscettibile di modifiche in seguito alle risultanze della fase di consultazione.

1. INTRODUZIONE

1.1. Inquadramento e scopo del documento

2. LA PROCEDURA DELLA VAS

2.1 Quadro normativo della VAS

2.2. Descrizione della procedura e della metodologia della VAS e delle principali fasi

2.3 Il quadro dei P/P ambientali esistenti

2.4 Individuazione delle autorità con competenze ambientali

2.5 Esiti delle consultazioni – i contributi delle autorità ambientali

3. ILLUSTRAZIONE DELLA STRUTTURA E DEI CONTENUTI DEL PUMS

3.1. Strategia di sviluppo e obiettivi del PUMS

3.2. Descrizione delle linee di intervento

4. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

4.1 La strategia ambientale e gli obiettivi di sostenibilità ambientale internazionale, comunitaria, nazionale e regionale

4.2 Presentazione del territorio

4.2.1 Inquadramento geografico

- 4.2.2 Collegamenti stradali e ferroviari
- 4.2.3 Sviluppo storico-culturale
- 4.3 Analisi delle componenti e delle tematiche ambientali
 - 4.3.1 Natura e risorse
 - 4.3.2 Inquadramento geologico: suolo e sottosuolo
 - 4.3.3 Aspetti idrogeologici e risorse idriche
 - 4.3.4 Ecosistema urbano
 - 4.3.5 Qualità urbana
 - 4.3.6 Aree ed edifici di interesse architettonico, storico, culturale e/o archeologico
 - 4.3.7 Ambiente naturale e biodiversità
 - 4.3.8 I tratturi
 - 4.3.9 I rifiuti
 - 4.3.10 L'acqua
 - 4.3.11 L'energia
 - 4.3.12 La mobilità
 - 4.3.13 L'inquinamento acustico
- 4.4 Piano d'Assetto Idrogeologico PAI
- 4.5 Il PPTR ed il vigente strumento Urbanistico

5. ANALISI DEGLI EFFETTI SIGNIFICATIVI DEL PUMS SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

6. SCELTA DELLE ALTERNATIVE

7. IL SISTEMA DI MONITORAGGIO

- 7.1. Gli indicatori e le relazioni di monitoraggio

8. SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE

18 **Gli indicatori ambientali**

Gli indicatori utilizzati per descrivere il contesto devono essere coerenti con i set di indicatori proposti a livello internazionale (EEA, Eurostat, OCSE), nazionale (ISTAT, APAT) e regionale (ARPA Puglia). In particolare si farà riferimento alle ultime edizioni del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente di ARPA.

Anche gli obiettivi del Piano con rilevanza ambientale saranno tradotti, ove possibile, attraverso indicatori ambientali quantitativi per verificare nel tempo il raggiungimento dei target prefissati, gli eventuali scostamenti e le conseguenti correzioni da apportare al Piano.

19 La valutazione del piano

La valutazione strategica del piano vera è propria e fatta da un lato attraverso la coerenza del piano con il quadro programmatico e strategico di riferimento, dall'altro attraverso la valutazione degli effetti degli scenari alternativi di piano sulle componenti oggetto di valutazione.

La VAS richiede la descrizione dello stato attuale dell'ambiente, della sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o programma, la descrizione delle caratteristiche ambientali delle aree interessate dal piano o programma e dei problemi ambientali pertinenti e l'individuazione degli impatti ambientali potenziali diretti ed indiretti del Piano.

Sia il primo elenco di criticità ambientali, sia la metodologia, sia gli indicatori per il monitoraggio ambientale scontano da un lato il diverso grado di interferenza con le azioni del piano, dall'altro un diverso livello di pianificazione e dettaglio dei dati disponibili, non essendo compito del Rapporto ambientale del Piano avviare nuove analisi e raccolta di dati.

19.1 Valutazione di coerenza del piano

Alla VAS compete stabilire la coerenza generale del piano o programma e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La verifica della coerenza del piano avviene mediante l'analisi di coerenza esterna, ovvero con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi, e interna, ovvero tra obiettivi specifici e azioni del piano o programma.

Il processo di valutazione sarà condotto attraverso l'utilizzo di matrici che evidenziano i possibili punti di interazione (positivi, negativi, incerti) tra gli obiettivi di Piano e gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale.

L'analisi delle matrici sarà mirata ad evidenziare gli aspetti su cui concentrare particolarmente l'attenzione al fine di rendere il disegno complessivo del Piano il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile.

Il livello di coerenza con gli strumenti di pianificazione e/o programmazione preesistenti, di pari o di diverso livello, con le norme e i riferimenti anche internazionali in materia di pianificazione e di sostenibilità è un criterio strategico che indirizza un piano verso la sostenibilità. Come già evidenziato, si verificherà la coerenza esterna del piano in cui si valuteranno le azioni del piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale selezionati.

L'analisi di coerenza interna consente invece di verificare l'esistenza di eventuali contraddizioni all'interno del piano. Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali.

Questo avverrà anche in questo caso tramite una matrice di valutazione di confronto tra azioni e obiettivi di piano. Le valutazioni si possono così riassumere:

- coerenza esterna:
 - o le possibili interazioni tra il piano e gli strumenti di pianificazione locali e la valutazione dell'impatto del PUMS sugli obiettivi dei piani pertinenti con cui si è evidenziata una interazione.
 - o coerenza con gli obiettivi di sostenibilità selezionati come pertinenti, al fine di valutare come e quanto sono state integrati gli obiettivi di sostenibilità nel piano.
- coerenza interna:
 - o coerenza tra gli obiettivi del piano - è necessario che il piano nelle sue scelte e nei suoi contenuti sia coerente per logica d'impostazione. Per cui in questa parte del rapporto gli obiettivi

del piano vengono confrontati per valutare se essi sono reciprocamente coerenti e se sono in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente;

- o coerenza tra le politiche azioni del piano e gli obiettivi del piano stesso - Essa esamina la corrispondenza tra base conoscitiva, obiettivi generali e specifici e azioni di piano, individuando, per esempio, obiettivi non dichiarati, oppure dichiarati, ma non perseguiti, oppure ancora obiettivi e azioni conflittuali;
- o coerenza tra il contesto ambientale e gli obiettivi e azioni di piano - Valutare la coerenza ambientale del piano comporta un giudizio sulla capacità del piano di rispondere alle questioni ambientali presenti nel territorio. In pratica si tratta di verificare se gli obiettivi e le azioni scelte dal piano sono coerenti con la valutazione del contesto ambientale precedente.

19.2 Valutazione degli effetti ambientali del piano

La finalità della VAS è da un lato la verifica della compatibilità delle singole scelte (azioni di piano), dall'altro quella di valutare gli effetti complessivi del piano costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro tendenziale (scenario 0) e gli scenari futuri alternativi di piano.

Per poter effettuare una valutazione degli effetti del PUMS è necessario che della sua redazione vengano costruiti precisi scenari di riferimento. Oltre allo scenario attuale, che descrive la situazione della mobilità al momento dell'avvio dei lavori, la cui caratterizzazione in termini di mobilità sarà contenuta nel quadro conoscitivo mentre quella ambientale sarà contenuta nell'analisi di contesto, dovranno essere costruiti e verificati almeno altri due scenari:

- Lo **Scenario di Riferimento** (o Baseline, o Tendenziale) costituito da quelle azioni/interventi già programmati a tutti i livelli, il cui stato di

avanzamento tecnico□progettuale e procedurale, con la relativa copertura finanziaria, ne garantiscono la realizzazione entro l'orizzonte temporale del Piano e per i quali la fase di analisi non ha riscontrato necessità di rimodulazione. Questi includono anche gli interventi già avviati (con lavori in corso). Queste azioni/interventi verrebbero infatti messi in atto anche in assenza del PUMS.

- Lo **Scenario di Piano**, costruito a partire dallo scenario di riferimento, ipotizzando l'implementazione di tutte le politiche, azioni e interventi di cui il PUMS prevede l'attuazione all'orizzonte temporale del piano per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Oltre alla costruzione di questi scenari, sarà predisposta la strumentazione, anche di tipo modellistico per la determinazione dei principali parametri trasportistici, necessari alla loro valutazione e a quella di eventuali proposte alternative.

La VAS oltre alla verifica della compatibilità delle politiche/azioni e interventi previsti dal PUMS, ha il compito di valutare gli effetti complessivi del piano, costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro di riferimento (tendenziale) e gli scenari di piano.

Tale verifica deve essere condotta attraverso l'impiego di un set di indicatori, specifico per tipologia di azione e di componente ambientale interessata, e riferiti alla dimensione spazio temporale del PUMS, che devono essere indicati nel Rapporto Ambientale e condivisi tra i soggetti che partecipano alla VAS.

Questi indicatori dovranno essere quantificabili e quantificati rispetto allo scenario attuale, nel quadro conoscitivo e/o nell'analisi di contesto, e dovranno risultare quantificabili e quantificati, anche attraverso simulazioni, per i due scenari futuri di riferimento e di piano.

Nella scelta del set di indicatori di valutazione si tenderà infine a privilegiare quelli che siano riassumibili in un ulteriore set di indicatori di monitoraggio,

aggiornabili in modo da poter essere impiegati come strumenti per il controllo successivo degli effetti del piano durante la sua attuazione.

La valutazione comparata degli scenari del PUMS verrà effettuata sulla base dei valori ottenuti per ciascuno degli scenari presi in considerazione nell'elaborazione del piano.

In riferimento alla componente salute e popolazione, gli elementi di valutazione verranno forniti nell'ambito della trattazione dei temi sull'inquinamento ambientale, mettendo in luce l'aumento o la diminuzione della popolazione potenzialmente esposta ai relativi fattori; invece verrà trattato nel capitolo sulla mobilità il tema della sicurezza stradale.

Come già evidenziato scopo del presente documento è quello di facilitare le consultazioni dei soggetti competenti in materia ambientale finalizzate a condividere la portata delle informazioni ambientali da includere nel successivo Rapporto Ambientale, ferma restando l'esigenza di utilizzare dati già esistenti e disponibili, non essendo compito del Piano avviare nuove campagne di monitoraggio e raccolta dati.

Si procederà anche ad una valutazione qualitativa degli effetti delle singole azioni rispetto agli obiettivi di sostenibilità attraverso una matrice nella quale saranno evidenziati e commentati i possibili effetti delle azioni del piano.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa degli indicatori numerici di valutazione per obiettivo di sostenibilità e raggruppati per componente. Si specifica che molte azioni previste dal piano non è stato possibile valutarle in modo quantitativo, ma per quanto possibile nei capitoli seguenti e attraverso la matrice di sintesi sono state valutate in modo qualitativo, in termini di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità.

Indicatori di valutazione

Obiettivi di sostenibilità		Indicatori valutazione
Mobilità e trasporto	Realizzare un passaggio equilibrato a modi di trasporto ecocompatibili ai fini di un sistema sostenibile di trasporto e di mobilità (SSS)	Ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto
	Modernizzare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per incoraggiare a una maggiore efficienza e a prestazioni migliori (SSS)	Popolazione servita entro un raggio di 300m dalle linee del TPL Passeggeri trasportati dal TPL km di rete del TPL Velocità commerciale TPL,
	Ridurre la congestione e l'inquinamento del traffico urbano promuovendo, a livello locale urbano, sistemi di trasporto collettivi ad inquinamento ridotto (SMSS).	Km percorsi dai veicoli sulla rete, Km di rete in congestione, tempi di percorrenza sulla rete velocità media dei veicoli nell'ora di punta
	Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci, garantendo a tutti, entro il 2030, l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani (SNSvS)	Domanda complessiva di spostamenti; Km percorsi dai veicoli sulla rete Incremento dei km di rete del TPL
	Attivare un approccio "trans-scalare" nella pianificazione delle trasformazioni territoriali a livello comunale e di area vasta che valorizzi il coordinamento tra gli strumenti di governance del territorio, monitori i programmi di investimento in infrastrutture per la mobilità, concentrando l'orientamento al servizio (e all'utenza) durante le fasi progettuali degli spazi urbani della mobilità e/o dei corridoi del trasporto pubblico locale. (LGBTPL)	Estensione delle Zone a Traffico Limitato – ZTL Estensione delle aree pedonali Estensione delle Zone 30 Estensione della rete di percorsi ciclabili Estensione delle corsie riservate al TPL Estensione Zone a Sosta Regolamentata a tempo e/o a pagamento

Obiettivi di sostenibilità		Indicatori valutazione
	Tendere alla massima integrazione tra le diverse modalità di mobilità (sia sotto il profilo del mezzo: ferroviario, automobilistico, ciclistico, pedonale, sia sotto il punto di vista dell'organizzazione condivisa o collettiva), eliminando sovrapposizioni, parallelismi e duplicazioni nei percorsi e nei servizi tra le differenti modalità. (LGBTPL);	Ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto Km percorsi dai veicoli sulla rete Incremento dei passeggeri trasportati dal TPL Incremento estensione della rete di percorsi ciclabili N. e capacità parcheggi di interscambio
Qualità dell'aria	Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera	Calcolo emissioni stradali PM10 e NOx sul territorio comunale
		Calcolo emissioni stradali PM10 e NOx nei centri abitati
		Percorrenze veicoli privati nei centri abitati
		Estensione delle Zone a Traffico Limitato – ZTL Estensione delle aree pedonali Estensione delle Zone 30 Estensione della rete di percorsi ciclabili
Cambiamenti climatici	Ridurre emissione di gas serra	Emissioni totali gas serra trasporti
		Estensione delle Zone a Traffico Limitato – ZTL Estensione delle aree pedonali Estensione delle Zone 30 Estensione della rete di percorsi ciclabili
		Ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto
	Ridurre consumi energetici	Consumi energetici trasporti
Inquinamento acustico	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (2002/49/CE)	Popolazione esposta
		Estensione delle Zone a Traffico Limitato – ZTL Estensione delle aree pedonali Estensione delle Zone 30 Estensione della rete di percorsi ciclabili
Sicurezza salute e ambiente urbano	Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico	Calcolo emissioni stradali PM10 e NOx sul territorio comunale
		Calcolo emissioni stradali PM10 e NOx nei centri abitati
		Estensione delle Zone a Traffico Limitato – ZTL Estensione delle aree pedonali Estensione delle Zone 30 Estensione della rete di percorsi ciclabili
		Popolazione esposta
	Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la	Ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto

Obiettivi di sostenibilità		Indicatori valutazione
	sostenibilità delle connessioni	Popolazione servita entro un raggio di 300m dalle linee del TPL Passeggeri trasportati dal TPL km di rete del TPL Velocità commerciale TPL
		Estensione delle Zone a Traffico Limitato – ZTL Estensione delle aree pedonali Estensione delle Zone 30 Estensione della rete di percorsi ciclabili

19.2.1 MOBILITÀ E TRASPORTI

Il primo elemento di valutazione complessivo degli effetti del Piano in relazione agli obiettivi generali assunti ma, soprattutto, in relazione agli effetti attesi sul sistema della mobilità urbana riguarda, appunto, il tema specifico dei trasporti.

Il PUMS, la cui redazione riprende gli obiettivi di sostenibilità generale e specifica di settore, è lo strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, 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 lo stato e gli sviluppi urbanistici e territoriali, con effetti significativi sull'assetto complessivo del sistema della mobilità del comune.

Chiaramente gli effetti del PUMS saranno in parte conseguenti ad azioni locali, quindi valutabili solo a livello di microscala, altri effetti si manifesteranno, invece, sull'intero territorio comunale e in particolare nell'area urbana.

In questo paragrafo saranno sintetizzati appunto questi effetti, prodotti dall'introduzione delle politiche e delle azioni del PUMS per le diverse componenti della mobilità in grado di essere studiati attraverso l'impiego di un modello di simulazione a scala urbana di cui il PUMS si è dotato.

Le prime osservazioni sistemiche a scala comunale saranno condotte attraverso le stime della domanda che caratterizzano lo scenario attuale, lo scenario tendenziale e lo scenario di progetto, in riferimento alle modalità potenzialmente scelte dall'utenza nell'uso dei differenti sistemi di trasporto.

Dal punto di vista sistemico, allora, si valuteranno gli effetti indotti dall'attuazione del piano utilizzando gli indicatori scelti nella fase di redazione per interpretare le fenomenologie attese a livello di macroscale.

Gli indicatori saranno quindi elaborati, sull'intero territorio comunale ed eventualmente anche per sub ambiti significativi quali l'area urbana, il centro storico, ecc, a partire dai contenuti del Piano e in relazione a ciascuno degli scenari di valutazione.

Gli indicatori che verranno utilizzati per il confronto dei diversi scenari di valutazione sono i seguenti:

Indicatore valutazione
Domanda complessiva di spostamenti [N. spostamenti]
Ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto [%]
Popolazione servita Trasporto Pubblico entro un raggio di 300m dalle linee [Abitanti]
Passeggeri trasportati Trasporto Pubblico [Pax/anno],
Km di rete del Trasporto pubblico locale [km]
Velocità commerciale Trasporto Pubblico [Km/h],
Km percorsi dal traffico privato complessivamente e per subambiti nella fascia oraria di punta giornaliera [vei*km]
Km di rete stradale in congestione e precongestione nella fascia oraria di punta giornaliera [km, %]
Tempo totale di percorrenza del traffico privato sulla rete complessivamente e per subambiti nella fascia oraria di punta giornaliera [veic*ore]
Velocità media di percorrenza traffico privato sulla rete nella fascia oraria di punta giornaliera [km/h]
Estensione delle Zone a Traffico Limitato – ZTL [ha]
Estensione delle aree pedonali [ha]
Estensione delle Zone 30 [ha]
Estensione della rete di piste ciclabili [km]
Estensione delle corsie riservate al TPL [km]
Estensione Zone a sosta regolamentata a tempo e/o a pagamento [ha]- Stalli di sosta regolamentata a tempo e/o a pagamento [N. stalli]

Indicatore valutazione
N. e capacità parcheggi di interscambio [N. , N. pa]

La valutazione di coerenza con gli obiettivi assunti verrà eseguita direttamente analizzando i risultati delle elaborazioni sugli indicatori condotte nell'ambito della redazione del PUMS.

Il PUMS, si è dotato infatti, di una propria metodologia di valutazione, supportata da modelli di simulazione del traffico, che costituirà la base delle rielaborazioni necessarie per misurare il livello di raggiungimento di alcuni dei principali obiettivi di sostenibilità precedentemente dichiarati.

Saranno condotte specifiche simulazioni per ciascuno scenario di valutazione che consentiranno di quantificare gli effetti prodotti dalle politiche e azioni del Piano, in maniera sistemica sia sul sistema dei della mobilità, sia alimentando, successivamente, i modelli ambientali e di valutazione per le altre componenti ambientali, sul sistema ambientale di riferimento.

19.2.2 QUALITÀ DELL'ARIA

Il bilancio complessivo in termini di inquinamento atmosferico sarà effettuato attraverso la predisposizione di modelli di simulazione delle emissioni in atmosfera in grado di descrivere gli effetti delle scelte sui principali indicatori. L'analisi degli effetti complessivi del piano sulla componente avverrà principalmente tramite bilanci emissivi sul territorio comunale di: Ossidi di Azoto (NOx), Particolato Fine (PM10).

Gli scenari di riferimento significativi che saranno considerati sono: scenario attuale, scenario futuro tendenziale, scenari futuri di piano.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, la situazione attuale verrà valutata attraverso una analisi quali-quantitativa della concentrazione al suolo dei principali inquinati effettuata sulla base dei dati del sistema di monitoraggio, anche con riferimento alla zonizzazione del Piano regionale della qualità dell'aria.

Verrà quindi effettuata una stima delle emissioni dello scenario attuale futuro tendenziale e futuro di piano dovute alle sorgenti da traffico nel territorio comunale e prodotto un confronto fra i diversi scenari sulla base delle emissioni previste per ciascuno di essi al fine di valutare gli effetti degli interventi previsti dal piano.

Le simulazioni saranno effettuate utilizzando i dati di traffico derivanti dalle stime relative agli scenari di traffico.

In considerazioni delle criticità e che le “misure per il miglioramento della mobilità previste dal PRQA hanno l’obiettivo principale di ridurre le emissioni inquinanti da traffico nelle aree urbane”, verrà valutata l’effetto del piano anche in termini di spostamento delle emissioni dagli ambiti maggiormente urbanizzati a quelli extraurbani.

Indicatore valutazione
Calcolo emissioni stradali PM10 e NOx sul territorio comunale
Calcolo emissioni stradali PM10 e NOx nei centri abitati
Percorrenze veicoli privati nei centri abitati
Estensione delle Zone a Traffico Limitato – ZTL [ha]
Estensione delle aree pedonali [ha]
Estensione delle Zone 30 [ha]
Estensione della rete di piste ciclabili [km]

La determinazione dei volumi di traffico sulla rete stradale sarà effettuata a partire dal dato dell’ora di punta fornito dal modello di simulazione per tutti gli archi della rete comunale. Per ottenere il traffico giornaliero e la percentuale di veicoli pesanti per tutti gli archi stradali considerati, saranno applicate le curve giornaliere di distribuzione del traffico, ricavate per tipologia di strada dai dati del database e soprattutto dai rilievi effettuati.

Le velocità di marcia assegnate ad ogni tratto stradale saranno quelle ricavate dalle simulazioni effettuate tramite il modello di traffico nell’ora di punta anch’esse rapportate al valore giornaliero tramite le curve per tipologia di strada.

Tali dati costituiranno l'input del modello atmosferico (su base Copert IV) utilizzato per le valutazioni. Pertanto verranno calcolate per i tre scenari le emissioni di PM10 e NOx.

19.2.3 CAMBIAMENTI CLIMATICI

L'analisi degli effetti complessivi del piano sulla componente Cambiamenti Climatici avverrà tramite bilanci di consumi e di emissioni di gas climalteranti sul territorio comunale. Gli scenari di riferimento significativi che saranno considerati sono: scenario attuale, scenario futuro tendenziale, scenario futuro di piano.

Per la valutazione degli effetti del piano, il confronto tra i vari scenari presi a riferimento verrà svolto effettuando una stima dei consumi e delle emissioni da sorgenti mobili utilizzando a partire dalle simulazioni modellistiche svolte per stimare i volumi di traffico. Con questo strumento lo studio viene svolto quantificando le emissioni generate dal parco veicolare del territorio comunale considerando la tipologia di veicolo, il consumo di carburante, la velocità media di percorrenza e la tipologia di strada.

Il confronto tra i diversi scenari e di conseguenza il monitoraggio delle azioni previste dal Piano, sarà quindi sviluppato attraverso la definizione di obiettivi di sostenibilità.

A ciascun obiettivo di sostenibilità verranno quindi attribuiti uno o più indicatori di valutazione degli effetti del piano, che verrà trattato in modo quantitativo o qualitativo in base ai dati disponibili.

Di seguito si riporta una prima ipotesi degli indicatori specificando che dovranno essere opportunamente verificati anche alla luce dei dati disponibili relativi al territorio comunale.

Indicatore valutazione
Emissioni totali gas serra trasporti
Dotazione metri piste ciclabili
Ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto

Indicatore valutazione
Estensione delle Zone a Traffico Limitato – ZTL [ha]
Estensione delle aree pedonali [ha]
Estensione delle Zone 30 [ha]
Estensione della rete di piste ciclabili [km]

19.2.4 INQUINAMENTO ACUSTICO

Il bilancio complessivo in termini di inquinamento acustico sarà effettuato attraverso la predisposizione di modelli di simulazione acustica in grado di descrivere gli effetti delle scelte.

Finalità è quella di valutare gli effetti complessivi del piano in rapporto agli obiettivi di sostenibilità assunti per l'inquinamento acustico. Gli scenari di riferimento significativi che saranno considerati sono: scenario attuale, scenario futuro tendenziale, scenari futuri alternativi di piano, valutando gli interventi di tutte le modalità di trasporto.

La situazione attuale verrà valutata attraverso una analisi quali-quantitativa della popolazione esposta attraverso dati delle mappe strategiche e della popolazione esposta calcolata come chiesto dal Dlgs 194/05.

Attraverso la predisposizione di modelli di simulazione acustica, sarà valutata la popolazione potenzialmente esposta ai livelli acustici nei vari scenari.

In considerazione che la maggior popolazione esposta al rumore si ha all'interno degli ambiti urbani, analizzando le emissioni acustiche per arco della rete, verrà valutato l'effetto del piano in termini di spostamento delle emissioni dagli ambiti maggiormente urbanizzati a quelli extraurbani.

La determinazione dei volumi di traffico sulla rete stradale sarà effettuata a partire dal dato dell'ora di punta fornito dal modello di simulazione per tutti gli archi della rete comunale. Per ottenere il traffico diurno e notturno e la percentuale di veicoli pesanti per tutti gli archi stradali considerati, saranno applicate le curve orarie di distribuzione del traffico, ricavate per tipologia di strada dai dati del database e soprattutto dai rilievi effettuati.

Le velocità di marcia assegnate ad ogni tratto stradale saranno quelle ricavate dalle simulazioni effettuate tramite il modello di traffico nell'ora di punta anch'esse rapportate al valore diurno e notturno tramite le curve per tipologia di strada. Tali dati costituiranno l'input del modello previsionale di calcolo utilizzato per le valutazioni.

Si sottolinea come intento della valutazione non è il calcolo preciso del livello al quale è esposta la popolazione, ma verificare tramite confronto tra scenari se il piano aumenta o diminuisce la popolazione potenzialmente esposta ad alti livelli acustici e quindi se il piano è coerente o meno agli obiettivi di sostenibilità.

Indicatore valutazione
Popolazione esposta
Estensione delle Zone a Traffico Limitato – ZTL [ha]
Estensione delle aree pedonali [ha]
Estensione delle Zone 30 [ha]
Estensione della rete di piste ciclabili [km]

20 Monitoraggio del piano

La VAS definisce gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

All'interno del processo di VAS, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.

Nell'approccio metodologico utilizzato, la VAS è considerata come processo dinamico e, quindi, migliorativo con possibili ottimizzazioni degli strumenti anche in funzione del monitoraggio e delle valutazioni future.

Di seguito si riporta un esempio di struttura della tabella che verrà utilizzata per l'indicazione degli indicatori da utilizzare per il monitoraggio del PUMS, sia rispetto agli obiettivi ed azioni del piano stesso, sia rispetto agli obiettivi di sostenibilità individuati. Gli stessi indicatori potranno essere utilizzati anche nella valutazione di "eventuali alternative" nelle successive fasi attuative pianificatorie e progettuali degli interventi, o nello studio di eventuali misure mitigative o compensative.

Nella scelta degli indicatori di monitoraggio si farà diretto riferimento alle indicazioni contenute nelle Linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile sia nazionali che regionali.

Il monitoraggio ambientale del PUMS, in considerazione del numero e della complessa articolazione delle attività che potranno essere previste nel corso del suo

pluriennale svolgimento, richiede una progettazione specifica. Il Rapporto Ambientale conterrà dunque un capitolo dedicato al **Progetto di monitoraggio del PUMS**, che, in accordo con gli uffici dell'Amministrazione, prevedrà:

- la tempistica, le modalità operative, la comunicazione dei risultati e le risorse necessarie per una periodica verifica dell'attuazione del Piano, dell'efficacia degli interventi realizzati rispetto agli obiettivi perseguiti e degli effetti ambientali ottenuti;
- le modalità per correggere, qualora i risultati ottenuti non risultassero in linea con le attese, le previsioni e le modalità di attuazione del Piano;
- le modalità con cui procedere al proprio aggiornamento al verificarsi di tali variazioni dovute sia a modifiche da prevedere negli interventi da realizzare, sia a modifiche del territorio e dell'ambiente.

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

Presupposto necessario per l'impostazione del set di indicatori del monitoraggio ambientale è che siano stati definiti con chiarezza il contesto di riferimento del Piano, il sistema degli obiettivi (possibilmente quantificati ed articolati nel tempo, nello spazio e per componenti), e l'insieme delle azioni da implementare. Inoltre sia gli obiettivi che gli effetti delle azioni del Piano devono essere misurabili, stimabili e verificabili tramite indicatori.

Il set di indicatori del sistema di monitoraggio sarà strutturato in due macroambiti:

- **Indicatori di contesto** rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano. Gli indicatori di contesto sono strettamente collegati agli obiettivi di sostenibilità fissati

dalle strategie di sviluppo sostenibile. Il popolamento degli indicatori di contesto è affidato a soggetti normalmente esterni al gruppo di pianificazione (Sistema agenziale, ISTAT, Enea, ecc) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Essi vengono assunti all'interno del piano come elementi di riferimento da cui partire per operare le proprie scelte e a cui tornare, mostrando in fase di monitoraggio dell'attuazione del piano come si è contribuito al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e che variazioni ad esso attribuibili si siano prodotte sul contesto.

- **Indicatori di processo** che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano. Questi indicatori devono relazionarsi direttamente con gli elementi del contesto, evidenziandone i collegamenti. Misurando questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia in senso positivo che in senso negativo.

Schema concettuale di rapporto tra i due macroambiti di indicatori

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	OBIETTIVI DI PIANO CORRELATI	Azioni che hanno effetto sull'obiettivo di sostenibilità	INDICATORI DI PROCESSO	INDICATORI DI CONTRIBUTO	Modalità di correlazione tra indicatore di contributo e indicatore di contesto	INDICATORI DI CONTESTO
Obiettivo di sostenibilità 1	Obiettivo di piano 1	Azione 1 (con eventuali mitigazioni /compensazioni previste)	IP1	IC1	Descrizione: aggregazione e restituzione dati	Indicatore/ di contesto per l'obiettivo 1
	Obiettivo di piano 2	Azione 2	IP2	IC2	Descrizione: aggregazione e restituzione dati	
		Azione 3				
		...	IPn			
...	...	...	...	...	...	...

21 Valutazione d'incidenza

Il PUMS potrebbe prevedere azioni o interventi che vadano a interessare direttamente o indirettamente i siti SIC e ZPS della Rete Natura 2000; in questo caso nell'ambito della procedura di VAS deve essere prevista anche la valutazione d'incidenza riferibile all'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" Habitat, al fine di salvaguardare l'integrità dei siti.

E' bene sottolineare che la valutazione d'incidenza si applica sia alle azioni/interventi che ricadono all'interno delle aree Natura 2000 (o in siti proposti per diventarlo), sia a quelli che pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nel sito, come nel presente caso.

In ambito nazionale, la valutazione d'incidenza viene disciplinata dal DPR 357/1997 come modificato dal DPR 120/2003 (G.U. n. 124 del 30 maggio 2003). In particolare, secondo l'art. 6 del DPR 120/2003, che ha modificato l'art.5 del DPR 357/1997, comma 1, *“nella pianificazione e programmazione territoriale si deve tenere conto della valenza naturalistico□ambientale dei proposti siti di importanza comunitaria, dei siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione.”*

Sono assoggettati a valutazione di incidenza tutti i piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico-venatori e le loro varianti, infatti secondo il comma 2: *“I proponenti di piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico venatori e le loro varianti, predispongono, secondo i contenuti di cui all'allegato G, uno studio per individuare e valutare gli effetti che il piano può avere sul sito, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo.”*

Secondo il comma 4 inoltre: *“Per i piani soggetti a VAS, la Valutazione d’incidenza può far parte di questa procedura a condizione che vengano considerate specificatamente le possibili incidenze negative riguardo agli obiettivi di conservazione del/dei siti Natura 2000.”*

Il comma 5 delega le Regioni e le Province autonome alla definizione delle modalità di presentazione dei relativi studi.

In regione Puglia la D.G.R. Puglia 304/2006 (“Atto di indirizzo e coordinamento per l’espletamento della procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell’art. 6 della direttiva 92/43/CEE e dell’art. 5 del D.P.R. n. 357/1997 così come modificato ed integrato dall’art. 6 del D.P.R. n. 120/2003”), prevede per la valutazione dell’incidenza dei piani e progetti, due livelli:

- una fase preliminare di screening (livello I) attraverso la quale verificare la possibilità che il progetto–piano possa avere un effetto significativo sul sito Natura 2000 interessato,
- la cosiddetta Valutazione appropriata (livello II) che consistente nella vera e propria valutazione di incidenza.

Verrà dunque effettuata una prima fase ricognitiva, finalizzata ad evidenziare la sussistenza di interferenze tra le azioni del Piano e i Siti Natura 2000. Se al termine di tale livello si dovesse giungere alla conclusione che non sussistono incidenze significative sul/sui siti Natura 2000, non sarà necessario procedere al livello successivo. In caso contrario sarà predisposto lo “Studio di incidenza ambientale” in cui si procede ad ulteriori valutazioni e approfondimenti per valutare gli effettivi impatti dovuti all’interferenza con l’habitat tutelato, con i contenuti previsti nel par. 4 e nella Scheda B allegata alla DGR.

Scopo della relazione, che verrà allegata al Rapporto Ambientale, sarà dunque quello di verificare le probabili interferenze delle azioni/interventi, proposti nello scenario futuro di piano.

Nel caso di possibili interferenze si cercherà di definire indirizzi generali di mitigazione e compensazione per la tutela e conservazione degli habitat.

22 **Autorità con competenze ambientale individuate**

Il D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., all'art.13, comma 1, prevede che sulla base del rapporto di Scoping "il proponente e l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale."

Di seguito si propone l'elenco delle Autorità con specifiche competenze ambientali individuate, alle quali, in conformità con quanto previsto dalla legge, è indirizzato il presente Rapporto di Scoping:

- Ministero della Difesa – Comando Militare Esercito "Puglia"
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per i Rifiuti e l'Inquinamento
- Ministero dell'Economia e delle Finanze – Agenzia del Demanio – Direzione Regionale Puglia e Basilicata
- Regione Puglia - Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale - Sezione Coordinamento dei Servizi Territoriali
- Regione Puglia - Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio - Sezione Urbanistica - Servizio

Osservatorio Abusivismo e Contenzioso – Servizio Espropri e contenzioso

- Regione Puglia – Sezione Gestione Sostenibile e Tutela delle Risorse Forestali e Naturali
- Regione Puglia - Sezione Infrastrutture per la Mobilità
- Regione Puglia - Sezione Ecologia
- Regione Puglia - Sezione Lavori Pubblici
- Regione Puglia - Sezione Assetto del Territorio
- Regione Puglia – Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio
- Regione Puglia – Sezione Urbanistica
- Regione Puglia – Sezione Risorse Idriche
- Regione Puglia – Sezione Ciclo rifiuti e Bonifiche
- Regione Puglia – Sezione Difesa del Suolo e Rischio Sismico
- Regione Puglia – Sezione Protezione Civile
- Regione Puglia – Servizio Demanio e Patrimonio
- Regione Puglia - Sezione Demanio e Patrimonio - Ufficio Parco Tratturi
- Segretariato Regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo per la Puglia
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Barletta-Andria-Trani e Foggia
- Autorità Idrica Pugliese
- Autorità di Bacino della Regione Puglia
- Provincia di BARLETTA - 3^ AREA 5° Settore Polizia Provinciale, Protezione Civile, Agricoltura ed Aziende Agricole, Ambiente e Rifiuti, Elettrodotti

- Provincia di BARLETTA – 3^ AREA 5° Settore Urbanistica, Assetto del Territorio, PTCP; Paesaggio, Genio Civile, Difesa del Suolo
- Provincia di BARLETTA – 5° Settore Infrastrutture, Viabilità, Trasporti, Concessioni, Espropriazioni e Lavori Pubblici
- Consorzio per la Bonifica Terre d'Apulia
- Parco naturale regionale “Fiume Ofanto”
- Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
- RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- Italferr S.p.A.
- Ferrotramviaria S.P.A. - Ferrovie del Nord Barese.
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
- ARPA Puglia –
- ANAS - Ufficio Territoriale Compartimento di Bari – Sezione staccata di BARLETTA
- E-DISTRIBUZIONE SPA - Divisione Infrastrutture e Reti - Macro Area Territoriale Sud Sviluppo Rete Puglia e Basilicata
- TERNA Rete Italia
- TELECOM
- SNAM Rete Gas - Distretto sud orientale
- Acquedotto Pugliese – sede BARLETTA
- ASL di BARLETTA
- Italgas
- Barsa SPA
- Camera di Commercio BARLETTA
- CONFINDUSTRIA BARLETTA

- COLDIRETTI BARLETTA
- CONFARTIGIANATO BARLETTA
- CONFCOMMERCIO BARLETTA
- CONFESERCENTI BARLETTA
- CONFAGRICOLTURA BARLETTA
- CONFCONSUMATORI BARLETTA
- FEDERCONSUMATORI BARLETTA
- ADICONSUM BARLETTA
- ADOC PUGLIA
- ASSOUTENTI BARLETTA
- CODACONS BARLETTA
- CIGL BARLETTA
- CISL BARLETTA
- UIL BARLETTA
- CISAL BARLETTA
- UGL BARLETTA
- USB BARLETTA
- ITALIA NOSTRA ANDRIA
- TOURING CLUB BARLETTA
- ASSOCIAZIONE "Barletta sui pedali"
- VELOSPRINT BARLETTA AS DILETTANTISTICA
- ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA BARLETTA
SPORTIVA
- LEGAMBIENTE BARLETTA
- WWF BARLETTA

- PROLOCO BARLETTA e CANNE della BATTAGLIA
- Società di Storia Patria per la Puglia sezione di BARLETTA
- F.A.I. delegazione di ANDRIA BARLETTA TRANI
- CONI Puglia Delegazione Barletta
- FIAB ONLUS BARLETTA e-mail: nenna.pasquale@libero.it
- Ordine Ingegneri BAT
- Ordine Architetti BAT
- Ordine Geologi Puglia
- Ordine Biologi BARLETTA
- Ordine Agronomi e Forestali BARI
- Comune di Andria
- Comune di Trani
- Comune di Canosa di Puglia
- Comune di Minervino Murge
- Comune di Margherita di Savoia
- Comune di Bisceglie
- Comune di Trinitapoli
- Comune di San Ferdinando
- Comune di Spinazzola

23 Questionario per la consultazione preliminare

(inviare in formato cartaceo al seguente indirizzo)

Comune di BARLETTA

Corso Cavour n.1

76121 BARLETTA (Bt)

(inviare in formato digitale al seguente indirizzo email)

email: dirigente.settoreambiente@cert.comune.barletta.bt.it

Ente/Associazione	
Referente	
Ruolo	
Indirizzo	
Telefono	
Fax	
E-mail	

1. L'elenco degli "Enti ed Autorità con competenze ambientali" e dei "Soggetti, associazioni, enti ed altri operatori" risulta esaustivo o si ritiene debba essere integrato?

☐

L'elenco è completo

☐

L'elenco necessita delle seguenti integrazioni:

2. Quale fra le criticità individuate ritenete abbia maggiore rilevanza? Si ritiene di dover integrare ulteriori criticità non evidenziate nel documento di scoping?

- Criticità principali

- Eventuali criticità aggiuntive:

3. Quale fra gli obiettivi individuati ritenete abbia maggiore rilevanza? Si ritiene di dover integrare ulteriori obiettivi non evidenziati nel documento di scoping?

- Obiettivi principali

- Eventuali obiettivi aggiuntivi:

4. In riferimento al rapporto del PUMS con altri Piani o Programmi, vi sembra che l'elenco debba essere integrato?

☐
☐

L'elenco è completo

L'elenco necessita delle seguenti integrazioni:

5. Relativamente all'ambito di studio ed analisi avviata per la redazione del PUMS, vi sembra che la proposta sia adeguata o ritenete che essa vada estesa ad altri aspetti e tematismi non inclusi nel documento di scoping?

☐
☐

La proposta di studio ed analisi risulta sufficientemente completa

Gli ambiti di studio ed analisi vanno estesi ed occorre inserire i seguenti argomenti e tematismi non adeguatamente considerati nel documento di scoping:

6. Avete disponibilità di fonti informative, basi di dati che possono risultare utili al fine di una migliore attività di pianificazione?

☐

No

☐

Sì, i dati che potrei mettere a disposizione o le fonti che potrei segnalare sono le seguenti:

7. Con la premessa che gli aspetti ambientali verranno accuratamente descritti e valutati in una fase successiva del processo di pianificazione, quali aspetti pensate siano maggiormente significativi per l'area di studio?

- A mio parere, gli aspetti maggiormente significativi, in grado di influenzare le analisi e gli indirizzi della pianificazione sono i seguenti:

8. Vi sono ulteriori aspetti (criticità, minacce, punti di forza o debolezza) inerenti al PUMS che ritenete utile segnalare?

☐

No

☐

Sì, sono i seguenti:

9. Altre Osservazioni
