

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI 20 dicembre 2018, n. 222
L.R. 44/2012 e ss.mm.ii - Procedura di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di valutazione di incidenza, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Taranto – Autorità procedente: Comune di Taranto. PARERE MOTIVATO.

il Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

VISTA la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 *“Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale”* ed in particolare gli artt. 4 e 5.

VISTI gli artt. 14 e 16 del D.Lgs.30 marzo 2001, n. 165 *“Norme generali sull’ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche”*.

VISTO l’art.18 del D.Lgs. 30 giugno 2003, n. 196 *“Codice in materia di protezione dei dati personali”*.

VISTO il D.Lgs. n. 33 del 14/03/2013 *“Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”*.

VISTA la D.G.R. 31 luglio 2015, n. 1518 *“Adozione del modello organizzativo denominato “Modello Ambidestro per l’Innovazione della macchina Amministrativa regionale - MAIA”. Approvazione Atto di Alta Organizzazione”*;

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015, n. 443 di *“Adozione del modello organizzativo denominato “Modello Ambidestro per l’Innovazione della macchina Amministrativa regionale-MAIA”*

VISTO il D.P.G.R. 17/05/2016 n. 316 avente per oggetto *“Attuazione modello MAIA di cui al Decreto del Presidente della Giunta Regionale 31 luglio 2015 n. 443. Definizione delle Sezioni di Dipartimento e delle relative funzioni”*, che istituisce la Sezione regionale Autorizzazioni Ambientali;

VISTA la D.G.R. n. 1176 del 29 luglio 2016, con cui la dott.ssa Antonietta Riccio, è stata nominata Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali.

VISTI:

- la L. 7 agosto 1990 n.241 *“Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”* e s.m.i.;
- il D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i.;
- la Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44, *“Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica”* e ss.mm.ii.;
- il Regolamento Regionale del 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”*, pubblicato sul BURP n. 134 del 15/10/2013;

Premesso che

- con nota prot. n. 68956 de24.04.2018, acquisita al prot. n. 4837 del 09.05.2018 di questa Sezione, il Comune di Taranto comunicava l’attivazione della procedura di VAS del PUMS avviando la fase di consultazione preliminare ex art. 9 della L.R. 44/2012 con i SCMA e trasmettendo CD contenente la seguente documentazione: DGC n. 102 del 18.04.2018, relazione generale, n. 6 allegati formato A0, Rapporto Preliminare di Orientamento con elenco SCMA, contributi ed osservazioni già pervenuti. Contestualmente l’Autorità Procedente chiedeva di ridurre 30 gg la detta fase di consultazione alla luce del “già alto livello di partecipazione fin qui conseguito”.
- con nota prot. n. 5798 del 01.06.2018, questa Sezione regionale, in qualità di autorità competente, riscontrando la precedente comunicazione prot. n. 68956 del 24.04.2018 del Comune di Taranto, accordava un abbrevio a 60 gg della fase di consultazione preliminare in quanto nella documentazione non vi era evidenza del coinvolgimento dei SCMA;
- con nota prot. n. 6311 del 06.06.2018, acquisita al prot. n. 6042 del 07.06.2018 di questa Sezione, la Sezione regionale Protezione Civile inviava il proprio contributo;

- con nota id:2018_038 CoGe VAS001 , acquisita al prot. n. 7248 del 03.07.2018 di questa Sezione, l'Arpa Puglia – Dap. Taranto inviava il proprio contributo;
- con nota prot. n. 1311 del 30.07.2018, acquisita al prot. n. 8367 del 30.03.2018 di questa Sezione, le Sezioni regionali Infrastrutture per la mobilità e Mobilità sostenibile e Vigilanza inviavano il proprio contributo;
- con nota prot. n. 131926 del 05.09.2018, inviata per conoscenza ed acquisita al prot. n. 9563 del 09.09.2018 di questa Sezione, il Comune di Taranto chiedeva all'Ufficio regionale Relazioni con il pubblico la pubblicazione sul BURP dell'avviso di avvio della consultazione di VAs ex art. 11 della L.R. 44/2012;
- con nota prot. n. 131932 del 05.09.2018 acquisita al prot. n. 9609 del 07.09.2018 di questa Sezione, il Comune di Taranto trasmetteva ai sensi dell'art. 11 della L.R. 44/2014 il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica relativa al PUMS al fine della pubblicazione sul portale ambientale regionale. Comunicava, inoltre che alle osservazioni pervenute successivamente ai tempi previsti, "si risponderà allo scadere dei 60 gg. Previsti per il Rapporto Ambientale".
- con nota prot. n. 134279 del 10.09.2018, acquisita al prot. n. 9748 dell' 11.09.2018 di questa Sezione, il Comune di Taranto comunicava ai SCMA l'avvio della consultazione ex art. 11 della L.R. 14/2012 indicando i tempi e le modalità della stessa;
- con nota prot. n. 136154 del 13.09.2018, acquisita al prot. n. 9850 del 13.09.2018 di questa Sezione, il Comune di Taranto comunicava al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'avvio della consultazione ex art. 11 della L.R. 14/2012 indicando i tempi e le modalità della stessa;
- con nota prot. n. 138842 del 18.09.2018, acquisita al prot. n. 10037 del 19.09.2018 di questa Sezione, il Comune di Taranto comunicava alla Sezione regionale Mobilità sostenibile e Vigilanza e TPL l'avvio della consultazione ex art. 11 della L.R. 14/2012 indicando i tempi e le modalità della stessa;
- con nota prot. n. 10336 del 27.09.2018, questa Sezione regionale, in qualità di Autorità competente, comunicava al Comune di Taranto l'avvio con riserva della consultazione ex art. 11 della L.R. 44/2012 per il PUMS,(fino al ricevimento dell'atto di formalizzazione del RA e della SNT) e la pubblicazione della relativa documentazione sul portale ambientale regionale, rammentando inoltre le disposizioni dell'art. 12 della L.R. 44/2012. Nel contempo si segnalava che, in seguito alla emanazione della D.G.R. n. 1362 del 24.07.2018, pubblicata sul BURP n. 4826 del 27.07.2018, l'allegato al RA denominato "Valutazione di Incidenza" doveva essere adeguato ai contenuti della suddetta D.G.R. Infine si chiedeva di integrare il capitolo del RA relativo agli esiti della consultazione con il puntuale riscontro delle osservazioni pervenute in fase di consultazione preliminare;
- con nota prot. n. 154999 del 17.10.2018, acquisita al prot. n. 11095 del 17.10.2018 di questa Sezione, il comune di Taranto in riscontro alla precedente nota regionale, inviava D.D. n. 222/2018 di recepimento e presa d'atto del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica e, l'attestato di avvenuta pubblicazione all'Albo Pretorio;
- con nota prot. n. 74494 del 13.11.2018 acquisita al prot. n. 12097 del 14.11.2018 di questa Sezione, l'ARPA PUGLIA -DAP Taranto,inviava il proprio contributo;
- con nota prot. n. 13637 del 26.11.2018 acquisita al prot. n. 12591 del 27.11.2018 di questa Sezione, la Sezione regionale Risorse Idriche inviava il proprio contributo;
- con nota prot. n. 183532 dell'11.12.2018, acquisita al prot. n. 13120 dell'11.12.2018 di questa Sezione, il Comune di Taranto trasmetteva per mezzo PEC la documentazione del PUMS e della VAS aggiornata a seguito dell'espletamento della fase di consultazione pubblica ex art. 11 della L.R. 44/2012. Inoltre con email acquisita al prot. n. 13128 dell'11.12.2018 il comune di Taranto inviava tramite we transfer la documentazione del PUMS comprensiva degli elaborati grafici.

Tutto ciò premesso, considerato che:

nell'ambito della presente procedura sono individuate le seguenti autorità:

- l'*Autorità Procedente* è il Comune di Taranto;
- l'*Autorità Competente* è la Sezione Autorizzazioni Ambientali dell'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente della Regione Puglia (art. 4 comma 2 della l.r. 44/2012 e ss.mm.ii.),
- l'*Organo competente all'approvazione del PUMS* è il Comune di Taranto

Inoltre, con riferimento al processo di formazione del piano di che trattasi dalla documentazione in atti risulta che:

- la proposta di Piano Urbano per la mobilità Sostenibile di validità decennale 2018-2028, di che trattasi è stata adottata con deliberazione di Giunta Comunale n. 102 del 18.04.2018;
- sul BURP n. 118 del 16.09.2018 è stato pubblicato l'avviso di adozione degli elaborati del PUMS comprensivi degli elaborati relativi alla VAS;
- con nota prot. 183532 dell'11.12.2018, il Comune di Taranto ha comunicato gli esiti della fase di consultazione che non hanno prodotto modifiche sia al Piano che al Rapporto Ambientale;

VALUTAZIONE DEL PIANO E DEL RAPPORTO AMBIENTALE

Il Rapporto Ambientale è stato valutato tenendo conto dei principali aspetti indicati nell'Allegato VI del Decreto, facendo riferimento ai contenuti del Piano.

L'attività tecnico-istruttoria è stata effettuata, sulla base della documentazione trasmessa dal Comune di Taranto con nota 183532 dell'11.12.2018, come di seguito elencata:

- Rapporto Ambientale;
- Relazione Generale Rev 02;
- Elab. 1.1 "Mobilità attiva e trasporto collettivo- Quadrante Nord";
- Elab. 1.2 "Mobilità attiva e trasporto collettivo- Quadrante centrale";
- Elab. 1.3 "Mobilità attiva e trasporto collettivo- Quadrante Sud";
- Elab. 2.1 "Mobilità attiva e trasporto privato- Quadrante Nord";
- Elab. 2.2 "Mobilità attiva e trasporto privato- Quadrante centrale";
- Elab. 2.3 "Mobilità attiva e trasporto privato- Quadrante Sud

ESITI DELLA CONSULTAZIONE

La consultazione con i Soggetti competenti in materia ambientale, gli enti territoriali interessati e con il pubblico è avvenuta attraverso le seguenti modalità:

- nell'ambito della consultazione preliminare ex art. 9 della L.R. 44/2012:
 - o con la trasmissione della documentazione del PUMS e del Rapporto Preliminare di Orientamento all'autorità competente e con comunicazione della Sezione Autorizzazione Ambientali ai SCMA (prot.5798/2018);
- nell'ambito della consultazione ex art. 11 della L.R. 44/2012:
 - o con avviso pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP) n. 118 del 13/09/2018, con cui il Comune di Taranto rendeva nota l'avvio della consultazione ex art. 11 della L.R. 44/2018 indicando tempi e modalità di svolgimento della stessa;
 - o con la pubblicazione sul sito dell'Assessorato regionale alla Qualità dell'Ambiente della documentazione relativa al PUMS di Taranto;
 - o con la comunicazione all'Autorità competente, ai SCMA ed agli enti territoriali interessati dell'avvenuta pubblicazione della documentazione e delle modalità di trasmissione dei contributi (note prot. n. 131932 del 05.09.2018, prot. n.134279 del10.09.2018, prot. n. 136154 del 13.09.2018, prot. n. 138841 del 19.09.2018).

Il paragrafo 3.2 del RA "La fase di orientamento"(pag. 11) riporta puntualmente tutte le osservazioni e le controdeduzioni pervenute sia in fase di consultazione preliminare che in fase di consultazione pubblica.

Durante la fase di consultazione preliminare sono pervenuti i contributi di:

- ARPA
- Lega Ambiente
- CGIL
- Tutta la mia città

Durante la consultazione pubblica ex art. 11 della L.R. 44/2012 sono pervenute osservazioni da parte di:

- Ing. Spinelli
- Regione Puglia
- ADB Puglia
- Presidenza della giunta comunale - Sezione Protezione Civile
- Agenzia del Demanio
- Di Maggio, Radicola, Cerino
- ARPA Puglia
- Cerino
- Morrone
- Cimino.

In particolare si riportano, in maniera anche aggregata, i principali contributi e osservazioni pervenuti:

1. ARPA Puglia- Dap. Taranto che, considerato il Rapporto Ambientale fornito per la consultazione nel quale *“risultano riscontrate le richieste della scrivente Servizio in riferimento al monitoraggio della matrice aria e alla fonte dei dati”* e considerato il parere del Centro Regionale Aria dell'ARPA Puglia, il quale *“ritiene condivisibile un approccio di monitoraggio basato sull'acquisizione dei dati di qualità dell'aria rilevabili dalle centraline gestite da Arpa Puglia”*, non rileva criticità per quanto di competenza;
2. Sezione regionale *“Risorse idriche”* che rappresenta che il PUMS *“non presenta interferenza con l'ambito idrico di riferimento e non contrasta con le previsioni vincolistiche inserite nel Piano di Tutela delle Acque cogente”*;
3. L'Autorità di Bacino del Distretto Meridionale – sede Puglia e la Sezione Protezione Civile segnalano la necessità di effettuare una valutazione circa le eventuali interferenze con il PAI e con il piano comunale di protezione civile
4. Privati ed associazioni, attraverso i loro contributi, hanno inoltre evidenziato alcune criticità ed alternative relative a percorsi ciclabili e pedonali, alla possibilità di realizzare nuovi parcheggi, e nuovi approdi marittimi, ai tracciati di piste ciclabili, percorsi BTR ecc...

Il RA a pag. 12 riporta la tabella elaborata dall'Autorità procedente che contiene il puntuale riscontro a tutte le osservazioni pervenute che, in parte sono state recepite ed integrate nel RA inviata alla autorità competente.

ATTIVITÀ TECNICO-ISTRUTTORIA

ILLUSTRAZIONE DEI CONTENUTI E DEGLI OBIETTIVI PRINCIPALI DEL PIANO

IL PUMS contiene e gli interventi strategici comunali sia gestionali che infrastrutturali relativi agli ambiti del trasporto pubblico e privato, della mobilità pedonale, ciclistica, ferroviaria e marittima integrando gli interventi già previsti dal PRT regionale.

Il cap. 3.3 elenca puntualmente (tab. 3.3.1) gli obiettivi del PUMS che hanno *“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”* (RA, pag. 27).

Gli obiettivi (derivati anche dalle Linee Guida Ministeriali e da quelle regionali), le strategie ed i target previsti dal PUMS sono organizzati in relazione a 4 aree di interesse, ossia:

A) Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità, a cui sono correlati 7 obiettivi:

1. *Miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (M)*
2. *Riequilibrio modale della mobilità (M+R)*
3. *Riduzione della congestione stradale (M+R)*
4. *Miglioramento della accessibilità di persone e merci (M+R)*
5. *Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano (M+R)*
6. *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)*
7. *Riduzione del tasso di motorizzazione (R)*

B) Sostenibilità energetica ed ambientale a cui sono correlati 4 obiettivi:

1. *Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili (M)*
2. *Miglioramento della qualità dell'aria (M+R)*
3. *Riduzione dell'inquinamento acustico (M+R)*
4. *Contenimento dei consumi energetici (R).*

C) Sicurezza della mobilità a cui sono correlati 5 obiettivi:

1. *Riduzione dell'incidentalità stradale (M)*
2. *Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti (M)*
3. *Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti (M)*
4. *Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65) (M)*
5. *Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture (R).*

D) Sostenibilità socio-economica a cui sono correlati 6 obiettivi:

1. *Miglioramento della inclusione sociale (M+R)*
2. *Aumento della soddisfazione della cittadinanza (M)*
3. *Aumento del tasso di occupazione (M)*
4. *Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato) (M)*
5. *Miglioramento della qualità della vita (R)*
6. *Economicità dei trasporti (R).*

Gli obiettivi indicati sono, successivamente, messi in relazione, nella tabella 3.3.2 (pag. 28, RA), con le linee di intervento, ossia con le azioni previste dal Piano stesso e con i "target e orizzonti realizzativi" che evidentemente la pianificazione proposta prevede di ottenere.

Inoltre le stesse azioni, che sono puntualmente descritte nella sopra citata tabella 3.3.2, vengono utilizzate per verificare se e come le stesse siano indirizzate e contribuiscano al raggiungimento degli obiettivi posti dal PUMS (tab. 6.1.5- pag. 47, RA). Obiettivi che vengono incrociati tra loro nella matrice 6.1.4 (pag. 46, RA) per verificare che non presentino interferenze tra loro.

Si riporta l'elenco delle azioni indicate nella citata tabella 3.3.2:

1. Interventi in corrispondenza dei punti neri dell'incidentalità stradale relativamente alle utenze deboli
2. Pedonalizzazione di viale Duca d'Aosta e della connessione tra la stazione e la città vecchia
3. Integrazione con la rete ciclistica regionale (BI 14 e BI 3)
4. Collegamento ciclopedonale tra Quartiere Tamburi- Città Vecchia Borgo (fino a viale magna Grecia) e del sistema delle velo stazioni
5. Progetti Piedibus e istituzione zone 30
6. Rete ciclopedonale naturalistica
7. Servizio Bike Sharing
8. Stazione Nasisi
9. Riqualificazione della stazione di Taranto centrale come stazione passante e potenziamento della connessione con il parcheggio Croce e dell'accessibilità ciclopedonale al Centro Storico e al Quartiere Tamburi
10. Sistema dei parcheggi di interscambio
11. Progetto BRT – Redazione progetto preliminare per la richiesta di finanziamento
12. Progetto BRT – Acquisizione materiale rotabile
13. Preferenziazione e arredo urbano sulle linee BRT

14. Rinnovo parco autobus ordinari con eliminazione motorizzazioni Euro 0,1,2,3 4,
15. Servizio Car Sharing
16. Interventi di messa in sicurezza delle intersezioni stradali
17. Interventi di messa in sicurezza delle intersezioni stradali
18. Sistema di controllo ZTAL (Zona a Traffico di Attraversamento Limitato)
19. Sistema infomobilità – e-Ticketing TPL
20. Sistema di Infomobilità sulla viabilità principale
21. Promozione attuazione Servizio sperimentale di Cargo Bike nella ZTAL
22. Attuazione Piani Casa – lavoro presso Comune di Taranto, Università e ILVA

COERENZA CON PIANI E PROGRAMMI

L'analisi di coerenza (da pag. 38 del RA) è stata svolta attraverso la elaborazione di alcune matrici che sono presentata e nel capitolo 6 del RA. Nella prima tabella (6.1.1) si è descritta la coerenza tra gli obiettivi della pianificazione sovra locale (descritti nel "Quadro programmatico di riferimento" di pag. 33) e le azioni previste dal PUMS; nella tabella 6.1.2 si sono, invece, messi in relazione valutandone la coerenza, gli obiettivi dello stesso PUMS con gli obiettivi di sostenibilità ambientale selezionati tra quelli indicati a livello internazionale e nazionale.

In entrambi i casi non sono stati messi in evidenza punti di non coerenza..

Gli strumenti di pianificazione sovraordinati considerati per l'analisi di coerenza sono stati i seguenti:

- DRAG;
- Piano Paesistico Territoriale Regionale (PPTR);
- Piano regionale dei trasporti e piani attuativi (PRT-PA-PTS);
- Piano regionale della qualità dell'aria;
- Piano d'azione del rumore;
- Piano di assetto idrogeomorfologico.

Si rileva che alcuni degli obiettivi correlati alle tematiche dell'inquinamento dell'aria, della mobilità ecc.. sono presenti in altri Piani locali e sovra locali che devono essere esaminati con la finalità di verificarne la coerenza con il PUMS. **Pertanto si prescrive di integrare l'analisi di coerenza con i seguenti strumenti di pianificazione territoriale:**

- Piano regolatore generale (PRG);
- Piano di zonizzazione acustica comunale;
- Piano comunale delle coste (se adottato).

Si **evidenzia**, inoltre, che a seguito delle osservazioni pervenute da parte dell'Autorità di Bacino del Distretto Meridionale-sede di Bari e dalla Sezione regionale Protezione Civile, è stata verificata la non interferenza con il Piano comunale di protezione civile-distretto provinciale "Taranto città", con il Piano di emergenza idrogeologica del comune di Taranto e con i Piani di emergenza degli stabilimenti produttivi presenti sul territorio comunale sottoposti alla Legge Seveso.

ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE E DELLA SUA EVOLUZIONE IN ASSENZA DEL PIANO

Nel cap. 4 del RA si descrive il contesto ambientale considerando gli aspetti ambientali ritenuti pertinenti al Piano, "quelli legati alla circolazione ai mezzi di trasporto"(pag. 30 RA), ossia :

1. Mobilità;
2. Qualità dell'aria;
3. Cambiamenti climatici;
4. Rumore.

In relazione ad ognuno viene presentata una scheda di sintesi dell'analisi SWOT svolta (tab 4.1.1 e 4.1.2- pag. 31-32, RA) , che mira a mettere in evidenza, "i problemi e gli aspetti favorevoli del sistema

ambientale che potrà essere influenzato dal Piano”(pag. 30, RA), le opportunità/punti di forza e i rischi/punti di debolezza che ognuno degli aspetti ambientali esaminati presenta e che le azioni del Piano mirano a valorizzare o a risolvere.

In merito a tale analisi **si osserva** che se è vero che la pianificazione del PUMS attraverso le azioni previste interessa essenzialmente gli aspetti ambientali correlati ai temi della mobilità e della qualità dell'aria è pur vero che la realizzazione delle stesse azioni può produrre effetti sulle altre componenti ambientali.

Pertanto si prescrive di integrare nella Dichiarazione di sintesi la descrizione del contesto relativamente alle componenti acqua, suolo, paesaggio, sicurezza e salute.

Si evidenzia che l'evoluzione probabile dello stato dell'ambiente può essere ricondotta allo scenario di riferimento che a pag. 50 del RA viene definito come *“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 necessita 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 riferimento viene successivamente declinato relativamente agli aspetti di mobilità e traffico, qualità dell'aria, cambiamento climatici, inquinamento acustico al fine della comparazione con lo scenario di Piano .

DESCRIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE A LIVELLO INTERNAZIONALE, COMUNITARIO O NAZIONALE PERTINENTI AL PIANO

Il cap. 5. del RA 2 (pag. 36) espone gli obiettivi di sostenibilità ambientali fissati per il PUMS, selezionati dai seguenti documenti di indirizzo in materia ambientale:

- La Strategia dell'Unione Europea per lo Sviluppo Sostenibile;
- La Strategia d'azione ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia;
- La strategia Mediterranea per lo Sviluppo Sostenibile;
- Libro Bianco: “ Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per un politica dei trasporti competitiva e sostenibile”(LB 2011-UE);
- Il Piano nazionale della Sicurezza Stradale -Orizzonte 2020 (PNSS)
- Le Linee guida per la redazione/aggiornamento del piano di bacino del trasporto pubblico locale (LGBTPL-RP/AREM);
- La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS)
- La Strategia energetica nazionale approvata nel 2017 (SEN);
- Il Programma Regionale per la Tutela dell'Ambiente della Regione Puglia.

Gli obiettivi di sostenibilità scelti sono stati organizzati in relazione a 5 temi rilevanti, ossia la mobilità e trasporto, qualità dell'aria, cambiamenti climatici, inquinamento acustico e sicurezza, salute e ambiente urbano. Si riporta di seguito la relativa tabella 5.2.1. di pag. 37 del RA.

Mobilità e trasporto	Realizzare un passaggio equilibrato a modi di trasporto ecocompatibili ai fini di un sistema sostenibile di trasporto e di mobilità (SSS)
	Modernizzare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per incoraggiare a una maggiore efficienza e a prestazioni migliori (SSS)
	Ridurre la congestione e l'inquinamento del traffico urbano promuovendo, a livello locale urbano, sistemi di trasporto collettivi ad inquinamento ridotto (SMSS).
	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)
	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 infra-

	strutture 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)
	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);
Qualità dell'aria	Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera (SNSS)
Cambiamenti climatici	Ridurre i consumi energetici (SEN)
	Ridurre le emissioni di gas climalteranti (SEN)
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)
Sicurezza salute e Ambiente urbano	Entro il 2020: dimezzare il numero di decessi dovuti a incidenti stradali rispetto al 2010; ridurre del 60% i morti per incidenti che coinvolgono le categorie a rischio di ciclisti e pedoni (PNSS) - Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada "(LB 2011)
	Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico (SNSvS)
	Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni (SNSvS)

Nella tabella 7.6.1 (pag. 61 RA) viene rappresentato come gli obiettivi di sostenibilità ambientali sono stati considerati e come le azioni promosse dal PUMS siano state mirate al loro raggiungimento.

Evidenziando che gli obiettivi elencati sono strettamente correlati alla tematica mobilità, **si rileva** che non sono stati selezionati, per la valutazione ambientale, altri obiettivi pertinenti al Piano, riferiti, ad esempio, al paesaggio, al suolo, all'acqua, ai servizi ecosistemici, al benessere sociale, ecc.

Pertanto si prescrive di completare, nell'ambito della Dichiarazione di sintesi, il quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale pertinenti il PUMS, considerando anche quelli relativi alle suddette componenti ambientali che seppur in maniera non sempre diretta, sono interessate e coinvolte nelle previsioni dello stesso

ANALISI DEGLI EFFETTI AMBIENTALI

La valutazione degli effetti viene svolta attraverso la definizione di indicatori di valutazione specifici per ogni tematica in esame (mobilità e trasporto, qualità dell'aria, cambiamenti climatici, inquinamento acustico, sicurezza salute e ambiente urbano) che vengono utilizzati per simulare e misurare gli effetti delle azioni previste nei vari scenari di Piano (attuale, di riferimento, fase 1 e fase 2) sull'obiettivo di sostenibilità pertinente la stessa tematica. Inoltre vengono elencate le azioni/strategie che il PUMS programma relativamente ai singoli ambiti di riferimento.

Le valutazioni finali descritte nel RA rappresentano che gli effetti delle azioni risultano migliorative e quindi positive sugli ambiti valutati in seguito alla realizzazione della fase 1 e della fase 2, che permettono in complesso di raggiungere gli obiettivi posti dal PUMS. In particolare si riportano le conclusioni a cui si giunge nel RA:

- In relazione a "Mobilità e trasporto": *"... possono valutarsi positivamente rispetto agli effetti prodotti sul sistema della mobilità. I parametri di valutazione risultano indicare una buona tendenza al recupero di efficienza della rete, migliorando complessivamente il livello di servizio della domanda espressa"*(pag 67, RA);
- In relazione alla "Qualità dell'aria": *"Dall'analisi dei risultati delle simulazioni emerge che gli effetti di riduzione del PUMS rispetto alle emissioni dei leggeri sono significative. Infatti determina riduzioni*

- delle emissioni nella città compatta di oltre il 40 % (oltre il 60% per la ZTAL) rispetto al tendenziale e di oltre il 50% (quasi 70% per ZTAL) rispetto all'attuale. Viste le riduzioni di emissioni e ipotizzabile un miglioramento delle concentrazioni e quindi potenziali effetti positivi sulla salute delle persone che risiedono nelle aree maggiormente influenzate da traffico. Tali effetti, ovviamente si ridurranno nelle zone influenzate dalle emissioni del porto e dalla zona produttiva. In conclusione, il piano ha recepito tutte le azioni del PRQA (riportate nella tabella 5.1.1) di competenza del PUMS ed è in linea con gli obiettivi di sostenibilità assunti e con quelli del PRQA stesso (pag. 69-70, RA);*
- In relazione a "Cambiamenti climatici": rispetto al metodo "Si è scelto di concentrare le valutazioni sulle emissioni da traffico stradale, in quanto, questo è il maggiore responsabile delle emissioni da trasporto e quindi è sicuramente l'elemento che più influisce sui consumi energetici e sull'emissione di gas climalteranti." In merito ai risultati "Dalla tabella si riscontra una riduzione di circa il 9% dei consumi e delle emissioni dallo scenario attuale a quello tendenziale; mentre lo scenario di piano presenta, rispetto allo scenario tendenziale, una riduzione dei consumi e delle emissioni di CO2 equivalente per una quota pari a circa il 12%. Globalmente tra lo scenario attuale e quello di piano si ha una riduzione delle emissioni climalteranti circa del 20%, che risulta superiore agli obiettivi della SEN 2017 che fissano per il settore trasporti un calo della CO2equ rispetto al 2016, pari al 16%." (pag.73, RA). A queste valutazioni vanno aggiunti i risultati delle azioni del PUMS che con "l'incremento dell'estensione delle piste ciclabili, un potenziamento delle infrastrutture per la sosta delle bici e del servizio di Bike sharing, cui si aggiunge l'aumento delle zone 30 esistenti, l'incremento delle zone pedonali, e delle ZTAL, nel loro insieme, tendono a promuovere un tipo di mobilità alternativa rispetto all'utilizzo del mezzo privatolegate alla mobilità ciclopedonale." (pag.73, RA);
 - In relazione a "Inquinamento acustico" in generale : " ... appare evidente come gli interventi del piano possano migliorare i livelli di esposizione della popolazione, infatti, pur considerando le semplificazioni effettuate (simulazione in campo libero e con solo veicoli leggeri) si hanno riduzioni significative rispetto allo stato attuale sulla popolazione esposta ai livelli acustici più alti sia rispetto allo scenario tendenziale sia quello attuale sia nel periodo diurno sia in quello notturno in ogni caso le future fasi di progettazione ed attuazione saranno fondamentali proprio per garantire che localmente non vi sia un aumento della popolazione esposta ad eccessivi livelli acustici e per conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona" (pag. 75-76, RA).

In merito alla analisi degli effetti del Piano, si **rileva** però, che la valutazione, così come svolta non permette di valutare gli effetti delle azioni di Piano relative ad una specifica tematica (ad esempio la mobilità), sia sugli obiettivi di sostenibilità inerenti le altre tematiche prese in considerazione (inquinamento acustico ecc..) sia su quelli legati alle ulteriori componenti ambientali (paesaggio, suolo, acqua ecc...) non prese in considerazione nell'analisi ambientale, come precedentemente rappresentato.

A tal proposito, si **osserva** come alcune azioni del PUMS, ad esempio la realizzazione di parcheggi, di percorsi ciclabili e di altri interventi possono determinare effetti quali il consumo di suolo e/o influire sulla infiltrazione delle acque superficiali, alterare il microclima urbano, generare una concentrazione di traffico ecc. con, inoltre, un eventuale effetto cumulativo rispetto alle opere infrastrutturali già inserite nello scenario di riferimento in quanto in fase di realizzazione o comunque già programmate (tangenziale, stazione Nasisi ecc).

Si evidenzia, inoltre, che le strategie e gli interventi del PUMS possono svolgere un ruolo fondamentale e centrale all'interno di una più ampia politica di sostenibilità, attraverso l'inclusione ed il coordinamento con interventi mirati all'aumento e al miglioramento della produzione e di servizi ecosistemici. Ci si riferisce ad esempio alla creazione di infrastrutture verdi che possano essere funzionali anche alla creazione di una di "rete ecologica comunale" che metta in collegamento e crei ulteriori spazi di naturalità e di benessere non solo fisico ma anche sociale ed economico alla comunità.

Si prescrive pertanto di integrare nella Dichiarazione di sintesi, l'analisi degli effetti delle azioni del PUMS sulle altre componenti ambientali in considerazione dei singoli interventi previsti, nonché del possibile ruolo strategico-ecosistemico del PUMS, esplicitando il percorso e le considerazioni svolte.

Si evidenzia inoltre che alcuni degli interventi previsti potrebbero ricadere nell'ambito di applicazione della parte II del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii , oltre che a essere soggetti alla normativa VINCA.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Il territorio comunale di Taranto include i seguenti SIC terrestri:

- SIC "Mar Piccolo" - IT9130004.
- SIC "Masseria Torre Bianca" - IT9130002
- SIC "Pineta dell'arco Jonico" - IT9130006

di cui si riportano rispettivamente gli elementi distintivi salienti, tratti dai relativi Formulari standard Natura 2000, a cui si rimanda per ogni ulteriore approfondimento¹:

SIC "Mar Piccolo" – cod. IT9130004

4. SITE DESCRIPTION

4.1 General site character

Habitat class Cover

N23100 %

Total100 %

Other Site Characteristics

Il sito è caratterizzato da depressioni costiere caratterizzate da ristagno idrico ed elevata alofilia. Il substrato è prevalentemente costituito da argille e limi pleistocenici.

4.2 Quality and importance

Sito caratterizzato dalla presenza di depressioni umide costiere con vegetazione alofila, da saline e da un corso d'acqua facente parte del gruppo di brevi ma caratteristici fiumi jonici.

SIC "Masseria Torre Bianca" – cod. IT9130002

4. SITE DESCRIPTION

4.1 General site character

Habitat class Cover

N23100 %

Total100 %

Other Site Characteristics

Il substrato pedologico è caratteristicamente costituito da terre rosse mediterranee della foresta xerofila. Il paesaggio è piatto.

4.2 Quality and importance

Area censita come habitat prioritario

SIC "Pineta dell'arco Jonico" – cod. IT9130006

4. SITE DESCRIPTION

4.1 General site character

Habitat class Cover

N232 %

N16.....5%

N06.....2%

N07.....1%

N03.....5%

N04..... 85%

Total100 %

Other Site Characteristics

¹ ftp://ftp.minambiente.it/PNM/Natura2000/TrasmissioneCE_dicembre2017/schede_mappe/Puglia/SIC_schede/Site_IT9130002.pdf
ftp://ftp.minambiente.it/PNM/Natura2000/TrasmissioneCE_dicembre2017/schede_mappe/Puglia/SIC_schede/Site_IT9130004.pdf;
ftp://ftp.minambiente.it/PNM/Natura2000/TrasmissioneCE_dicembre2017/schede_mappe/Puglia/SIC_schede/Site_IT9130006.pdf

Il sito è caratterizzato da esposizione sud e dalla presenza di scarse precipitazioni che si attestano fra i 400 e i 600 mm annui. Pertanto il clima è spiccatamente caldo-arido e corrisponde alla seconda più estesa area di minima piovosità della Puglia e dell'intera Italia peninsulare.

4.2 Quality and importance

Sito caratterizzato prevalentemente dalla presenza di pineta su sabbia (habitat prioritario) e da dune a ginepro (Pistacio - Juniperetum macrocarpae). Sono inclusi nel sito alcuni fiumi jonici come il Lato, il Lenne e l'habitat delle steppe salate del Lago Salinella (habitat prioritario).

La medesima area comunale ricade altresì entro i confini del Riserva Naturale Regionale Orientata "Palude La Vela" – EUAP 1189, il cui ente di gestione è stato "sentito" nella presente procedura ai sensi dell'art. 6 c.4 della LR 11/2001 smi con nota prot. 3258 /2018.

I suddetti siti Rete Natura 2000, sono caratterizzati dalla presenza dei seguenti habitat, anche prioritari, ed habitat di specie:

HABITAT DIRETTIVA 92/43/CEE

1310 - Vegetazione annua pioniera a *Salicornia* e altre specie delle zone fangose e sabbiose (SIC – Mar Piccolo)

1150 - Lagune costiere (*) (SIC – Mar Piccolo)

1420 – Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo atlantici (*Sarcocornetea fruticosi*) (SIC – Mar Piccolo)

2110 - Dune embrionali mobili (SIC "Pinete dell'Arco jonico")

3260 - Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranunculon fluitantis* e *Callitricho- Batrachion* (SIC "Pinete dell'Arco jonico")

2230 – Dune con prati dei *Malcolmietalia* (SIC "Pinete dell'Arco jonico")

2250* - Dune costiere con ginepri (*Juniperus spp.*) (SIC "Pinete dell'Arco jonico")

2260 - Dune con vegetazione di sclerofille dei *Cisto-Lavanduletalia* (SIC – Pinete dell'Arco Jonico)

2270* - Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster* (SIC – Pinete dell'Arco Jonico)

6220* - Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei *Thero Brachypodietea* (SIC Masseria Torre Bianca)

SPECIE FAUNA DIRETTIVA 79/409/CEE E 92/43/CEE all. II

Mammiferi terrestri	<i>Pipistellus kuhlii</i> , <i>Miniopterus schreibersii</i> , <i>Hypsugo savii</i> , <i>Microtus savii</i>
Uccelli	<i>Alcedo atthis</i> , <i>Calandrella brachydactyla</i> , <i>Falco naumanni</i> , <i>Lanius senator</i> , <i>Charadrius alexandrinus</i>
Rettili	<i>Elaphe quatuorlineata</i> ; <i>Lacerta viridis</i> , <i>Caretta caretta</i> , <i>Cyrtopodion kotschyj.</i>
Anfibi	<i>Pelophylax lessonae/esculentus complex</i> , <i>Bombina pachypus</i> , <i>Bufo balearicus</i> .
Invertebrati	<i>Hipparchia statilinus</i>

Gli habitat, gli habitat di specie e le specie precedentemente menzionati rivestono una notevole rilevanza naturalistica e sono soggetti alle seguenti pressioni/minacce così come riportate nell'elenco elaborato dalla DG Ambiente e dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) e pubblicato nel portale di riferimento della Commissione europea a seguito della decisione di esecuzione della Commissione, del 11 luglio 2011, concernente un formulario informativo sui siti da inserire nella rete Natura 2000 [notificata con il numero C(2011) 4892; Gazzetta ufficiale n. L 198 del 30-07-2011 pag. 0039 – 0070]

Secondo quanto riportato nell'allegato "Valutazione di incidenza" le azioni proposte dal PUMS possono essere ricondotte a due principali macro tipologie: azioni "gestionali" e azioni "infrastrutturali".

Nel dettaglio "Le azioni "gestionali" non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, nell'implementazioni di politiche specifiche

volte al miglioramento del comparto della mobilità in un'ottica di sostenibilità e nell'incentivazione di comportamenti virtuosi. Queste politiche/azioni, pur avendo una notevole valenza nel raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano, generalmente non hanno una espressione territoriale specifica, e nel caso specifico del presente PUMS non hanno una interazione con i siti SIC presenti; si ritiene, pertanto, che esse abbiano una incidenza nulla sui siti SIC e quindi sono immediatamente escluse dal processo valutativo. Le restanti politiche/azioni di Piano che possono anche sottendere interventi di tipo infrastrutturale, potrebbero, in funzione della localizzazione specifica, interessare direttamente o indirettamente i siti Natura 2000 in oggetto: per queste azioni si è considerato se riguardano interventi di adeguamento o riqualificazione di infrastrutture già esistenti, interessando aree comunque generalmente già urbanizzate e impiegate per la mobilità urbana o territoriale." (Rapporto ambientale, p. 41 dell'allegato "Valutazione di incidenza").

Dei predetti SIC presenti nel territorio comunale di Taranto solo Masseria Torre Bianca (IT 9130002), Mar Piccolo (IT 9130004) sono interessati dalle azioni previste dal PUMS. In particolare tali azioni si riferiscono ai seguenti interventi (*ibidem*, p. 45):

- realizzazione e miglioramento delle infrastrutture ciclabili e di percorsi per il turismo (Integrazione con la rete ciclistica regionale (BI 14 e BI 3); Rete ciclopedonale naturalistica);
- ri-attivazione della "Stazione Nasisi" della ferrovia;
- riorganizzazione del Sistema dei parcheggi di interscambio (di cui alcuni di progetto);
- riorganizzazione del Sistema di navigazione interna Metr. Marittimo compreso il Nuovo Approdo "Cimino"

Per gli interventi sopra richiamati si rileva, come anche affermato nella Valutazione di incidenza allegata al RA, che il livello di dettaglio dei medesimi interventi, così come descritti, non consente una valutazione della significatività delle potenziali incidenze sui Siti Rete Natura 2000 interessati dalle previsioni del Piano e pertanto **si specifica** che la Valutazione di incidenza, da espletare sui singoli interventi, preliminarmente alla loro realizzazione, dovrà verificare anche l'effetto cumulo generato dagli stessi.

In ogni caso, in relazione agli interventi elencati nella tab. 7.1 del RA che possono incidere direttamente sui siti Natura 2000 (punti n. 3, 6, 8, 10, e 23) si richiamano le disposizioni di cui all'allegato 1 del R.R. n. 6/2016, relativo alle "misure di conservazione per i siti di importanza comunitaria presenti in Puglia appartenenti alla regione biogeografica mediterranea" con particolare riferimento alla sottrazione di habitat e specie prioritarie.

A tal proposito si prescrive all'autorità procedente di valutare già nella presente fase di pianificazione possibili alternative localizzative degli interventi previsti ricadenti nelle aree Natura 2000

Pertanto, esaminati gli atti del Servizio ed alla luce delle considerazioni di cui sopra, sulla base degli elementi contenuti nella documentazione presentata, nel rilevare che il piano in esame non è direttamente connesso con la gestione e conservazione dei suddetti SIC, ritenendo che non sussistano incidenze significative sui siti Natura 2000 interessati, ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97 e ss.mm.ii, si esprime parere favorevole.

SINTESI DELLE RAGIONI DELLA SCELTA DELLE ALTERNATIVE INDIVIDUATE

Nel RA (pag. 50) vengono descritti i quattro scenari di Piano attraverso cui, oltre motivare le scelte effettuate nella pianificazione, vengono valutati anche gli effetti delle azioni sui relativi obiettivi di sostenibilità ambientale.

"La valutazione comparata degli scenari del PUMS è effettuata sulla base dei valori ottenuti per ciascuno degli scenari presi in considerazione nell'elaborazione del piano". (pag. 51, RA).

Gli scenari descritti sono:

- lo scenario attuale,
- lo scenario di riferimento (tendenziale): *considerato come alternativa zero, con il quale si intende fornire un benchmark per la valutazione, comprende gli interventi già programmati e finanziati, in particolare la realizzazione della Nuova Tangenziale Sud Est di collegamento tra la SS7ter con il Ponte di Punta Penne e le zone a sud della città, attraverso gli svincoli della SP101 e SP100;*
- lo scenario di Piano fase 1: *evoluzione dello scenario di riferimento che prevede l'introduzione di una politica di gestione del traffico nell'area centrale tramite l'istituzione di una Zona a Traffico di*

Attraversamento Limitato (ZTAL) per i quartieri di Isola e una parte del quartiere di Borgo Vecchio compresa tra Ponte di Pietra e via Crispi;

- lo scenario di Piano fase2: *evoluzione dello scenario di Piano Fase 1 con l'introduzione di un servizio di trasporto pubblico di tipo Bus Rapid Transit (BRT).*

Attraverso il confronto tra i dati ricavati dalle simulazioni dei vari scenari e la descrizione dei processi di modifica ed evoluzione dei sistemi di mobilità, viene motivata la scelta dello scenario che il Piano prevede di attuare in 2 fasi. E che porta nel complessivo della sua realizzazione al raggiungimento degli obiettivi posti di sostenibilità ambientale.

MISURE DI MITIGAZIONE

Il RA non contiene una sezione dedicata ad illustrare le misure di mitigazione degli eventuali impatti, in conseguenza, probabilmente delle valutazioni positive degli effetti del Piano sugli obiettivi di sostenibilità rappresentate nello stesso documento. **Si prescrive pertanto di inserire, nella Dichiarazione di sintesi, eventuali misure di mitigazione da elaborare a seguito dell'approfondimento e della integrazione delle valutazioni degli effetti ambientali del Piano, già precedentemente prescritte.**

MONITORAGGIO E INDICATORI

L'art. 10 della Direttiva 2001/42/CE prevede che gli Stati membri controllino gli effetti ambientali significativi dell'attuazione dei piani e dei programmi al fine, tra l'altro, di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e essere in grado di adottare le misure correttive che ritengono opportune. La descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o programma proposto è espressamente indicata al punto i) dell'Allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. come una delle informazioni da fornire nel Rapporto Ambientale.

La sezione del rapporto ambientale dedicata al monitoraggio (Cap.8) descrive in maniera completa ed efficace il catalogo degli indicatori di contesto e di monitoraggio che si intende utilizzare per il monitoraggio del Piano in oggetto.

A tal proposito, in relazione alla tematica "ARIA" che riveste un ruolo fondamentale per la qualità di vita del territorio tarantino, si richiama quanto rappresentato da ARPA Puglia-Dap Taranto nel proprio contributo reso in fase di consultazione VAS, che riferisce che *"in riferimento al monitoraggio della matrice aria e alla fonte dei dati"* e considerato il parere del Centro Regionale Aria dell'ARPA Puglia, il quale *"ritiene condivisibile un approccio di monitoraggio basato sull'acquisizione dei dati di qualità dell'aria rilevabili dalle centraline gestite da Arpa Puglia" non rileva criticità per quanto di competenza*".

In merito alla frequenza del monitoraggio a pag. 86-87 del RA si specifica che *"Ogni due anni tramite l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, inteso come piano attuativo del PUMS in materia di traffico veicolare e gestione della sosta su strada, si provvederà a portare in attuazione lo scenario del PUMS e ad apportare gli eventuali correttivi a carattere tattico riguardanti aspetti di controllo e regolazione del traffico. Dopo cinque anni si procederà all'aggiornamento del PUMS applicando gli eventuali correttivi a carattere strategico"*.

Anche il Piano di monitoraggio risulta mancante di indicatori relativi alle componenti suolo, acqua, paesaggio, che devono essere selezionati sulla base degli obiettivi di sostenibilità (da integrare, come già detto) legati a tali tematiche e che potranno essere funzionali alla verifica di raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano.

Pertanto, pur condividendo in linea generale l'impostazione del Piano di monitoraggio si prescrive di integrare lo stesso con indicatori relativi ad ulteriori componenti ambientali.

SINTESI NON TECNICA

Il Rapporto Ambientale è corredato della Sintesi non Tecnica secondo quanto prescritto dall'Allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii lettera j). **Tale Sintesi non Tecnica deve essere tuttavia integrata con l'adeguamento del Piano ai rilievi, osservazioni, prescrizioni e condizioni del presente parere.**

CONCLUSIONI

In conclusione, si ritiene che il RA abbia descritto lo stato dell'ambiente, le analisi svolte abbiano tracciato un quadro delle criticità presenti sul territorio ed abbiano dato conto degli obiettivi di sostenibilità prefissati e delle azioni tese al loro raggiungimento anche se solo relativamente alle tematiche di stretta influenza del Piano in oggetto.

Si ritiene, inoltre, che si siano efficacemente descritti gli interventi previsti e illustrato come gli obiettivi di sostenibilità ambientali, relativi però esclusivamente alle componenti mobilità e trasporti, aria, inquinamento acustico, cambiamenti climatici e sicurezza, siano stati presi in considerazione e introiettati all'interno del processo complessivo di pianificazione in atto.

Pertanto, la proposta di Piano in oggetto potrà effettivamente contribuire a garantire il più elevato livello possibile di protezione dell'ambiente e di promozione dello sviluppo sostenibile, a condizione che la stessa sia aggiornata, integrata e/o modificata dall'Autorità precedente, in funzione delle osservazioni, rilievi e prescrizioni riportate nel presente parere, che dovranno essere puntualmente considerate e di cui si dovrà dare evidenza nella Dichiarazione di Sintesi, ex art. 13 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.

Tutto quanto innanzi detto costituisce il **parere motivato** relativo alla sola valutazione ambientale strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del comune di Taranto.

Richiamate integralmente le osservazioni e prescrizioni sopra riportate, SI RAMMENTA quanto segue:

- Ai sensi del comma 14 dell'art. 3 della L.R. 44/2012 e s.m.i., *“la VAS costituisce per i piani e programmi”* a cui si applicano le disposizioni della suddetta legge *“parte integrante del procedimento di adozione ed approvazione”*, e che, ai sensi del comma 1 dell'art. 10 della legge regionale, *“il Rapporto Ambientale (...) costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione”*, pertanto rimane nella responsabilità dell'Autorità precedente la coerenza del Rapporto Ambientale con gli altri elaborati di Piano
- Secondo quanto previsto dal comma 4 dell'art. 12 della legge regionale, *“L'autorità precedente e il proponente, in collaborazione con l'autorità competente, provvedono, prima della presentazione del piano o programma per l'approvazione e tenendo conto delle risultanze del parere motivato, alle opportune revisioni del piano o programma”* pertanto rimane nella responsabilità dell'Autorità precedente l'aggiornamento del Rapporto Ambientale e del Piano alla luce del parere motivato e degli altri eventualmente acquisiti;
- Secondo quanto previsto comma 2 dell'art. 13 della legge regionale, *“L'autorità precedente approva il piano o programma completo del rapporto ambientale, della dichiarazione di sintesi e delle misure previste in merito al monitoraggio o, qualora non sia preposta all'approvazione del piano o programma, li trasmette, unitamente alla documentazione acquisita durante la consultazione e al parere motivato, all'organo competente all'approvazione”*. L'organo competente all'approvazione dovrà, nei modi previsti dall'art. 14 della legge regionale, rendere pubblici:
 - o il parere motivato oggetto del presente provvedimento;
 - o la dichiarazione di sintesi in cui sia illustrato in che modo le considerazioni ambientali, ivi comprese quelle oggetto del presente parere motivato, sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;
 - o le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 15 della legge regionale;

Verifica ai sensi del D.Lgs. 196/2003

Garanzia della riservatezza

La pubblicazione dell'atto all'albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e ss.mm.ii. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, tenuto conto di quanto disposto dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicazione legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati. Non ricorrono gli obblighi di cui agli artt. 26 e 27 del D.lgs. 33/2013.

“COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. 28/01 E S.M. E I.”

Il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dallo stesso non deriva alcun a carico del bilancio regionale.

DETERMINA

- **di esprimere, ai sensi del art. 12 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., parere motivato** di Valutazione Strategica Ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del comune di Taranto -Autorità procedente: Comune di Taranto, così come esposto in narrativa e che qui si intende integralmente richiamato, con tutte le osservazioni, le indicazioni e prescrizioni ivi richiamate, nonché alle condizioni ivi esposte con particolare riferimento ai punti:
 - provvedere a aggiornare, integrare e/o modificare la proposta di Piano in funzione delle criticità e osservazioni sopra evidenziate, che dovranno essere puntualmente considerate e risolte nel Rapporto Ambientale,;
 - dare evidenza di quanto sopra nella Dichiarazione di Sintesi, ex art. 13 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii._
- **di dover precisare che il presente provvedimento:**
 - **si riferisce esclusivamente alla Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile in oggetto ;**
 - **non esonera l'autorità procedente e/o il proponente dall'acquisizione di autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi, comunque denominati, in materia ambientale, con particolare riferimento alle procedure di VIA e verifica di assoggettabilità a VIA e di Valutazione di Incidenza ai sensi della normativa nazionale e regionale vigente, qualora ne ricorrano le condizioni per l'applicazione;**
 - **è immediatamente esecutivo stante la partecipazione al Bando Regionale SMART GO CITY finanziato dai fondi comunitario P.O.R. Puglia FESR 2014-2020 e all'Avviso Ministero Infrastrutture Addendum Finanziamento "Trasporto rapido di massa".**
- **di precisare altresì che**, fatte salve le eventuali procedure di VIA relative ai singoli progetti da realizzare, avendo valutato gli impatti sull'ambiente della pianificazione oggetto del presente parere motivato, le varianti allo strumento urbanistico generale comunale direttamente ed esclusivamente funzionali alla realizzazione degli interventi inseriti nel PUMS in oggetto, potranno assolvere gli adempimenti di VAS secondo quanto stabilito dall'art. 7.2.h.l del Regolamento Regionale n. 18/2013, fermo restando l'assolvimento degli adempimenti in capo all'autorità procedente di cui all'art. 13 della L.R. 44/2012;
- **di notificare** il presente provvedimento all'Autorità procedente Comune di Taranto a cura della Sezione Autorizzazioni Ambientali;
- **di trasmettere il presente provvedimento:**
 - alla Segreteria della Giunta Regionale, in copia conforme all'originale;
 - all'Ufficio del Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, per la sua pubblicazione integrale sul BURP;
 - alla Sezione Regionale competente alla pubblicazione all'Albo Telematico Unico Regionale delle Determinazioni Dirigenziali, nell'apposita sezione del portale istituzionale www.regione.puglia.it;

Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4 della l. 241/1990 e ss.mm.ii., può proporre nei termini di legge dalla notifica dell'atto ricorso giurisdizionale amministrativo o, in alternativa, ricorso straordinario (ex D.P.R. 1199/1971).

**La dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
(dott.ssa A. Riccio)**