

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI 5 luglio 2019, n. 166

L.R. 44/2012 e ss.mm.ii - Procedura di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di valutazione di incidenza, del Piano di Mobilità Ciclistica Provinciale della provincia di Foggia.– Autorità procedente: Provincia di Foggia. 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.42029 del 06.07.2017, acquisita al prot. n. 7042 del 14.07.2017 di questa Sezione il Presidente della Provincia di Foggia convocava presso la sala del Consiglio Provinciale, il giorno 18.07.2017, la conferenza di servizi ai sensi della L.R. 20/2001 art. 7;
- con nota prot. n.42148 del 06.07.2017, acquisita al prot. n. 6775 del 07.07.2017 di questa Sezione la Provincia di Foggia comunicava l’avvio della procedura di VAS ai sensi dell’art. 9 della L.R. 44/2012 trasmettendo la documentazione relativa alla *“Proposta di Piano per la Mobilità Ciclistica Provinciale”*;
- con nota prot. n.66269 del 21.11.2018, acquisita al prot. n. 12360 del 21.11.2018 e al prot. n. 12395 del 22.11.2018 di questa Sezione, la Provincia di Foggia trasmetteva ai sensi dell’art. 11 della L.R. 44/2012 copia cartacea e copia digitale della documentazione relativa allo schema di PMCP comprensiva del Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica, adottata con Delibera di Consiglio Provinciale n. 36 del 29 ottobre 2018;
- con nota prot. n.66224 del 21.11.2018, acquisita al prot. n. 12450 del 23.11.2018 di questa Sezione, la Provincia di Foggia inviava agli enti con competenza ambientale la comunicazione dell’avvio della consultazione VAS ex art. 11 L.R. 44/2012;
- con nota prot. n. 13045 del 10.12.2018, questa Sezione regionale, in qualità di Autorità competente,

comunicava alla Provincia di Foggia l'avvio con riserva della consultazione ex art. 11 della L.R. 44/2012 per il PMCP, (in attesa di ricevere al più presto le integrazioni relative alla VINCA) e la pubblicazione della relativa documentazione sul portale ambientale regionale, rammentando inoltre le disposizioni dell'art. 12 della L.R. 44/2012;

- con nota prot. n.16260 del 25.03.2019, acquisita al prot. n. 3697 del 28.03.2019 di questa Sezione, la Provincia di Foggia inviava gli esiti della consultazione VAS ex art. 11 L.R. 44/2012 allegando le osservazioni pervenute e il documento integrativo della VINCA.

Tutto ciò premesso, considerato che:

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

- *l'Autorità Procedente* è la Provincia di Foggia;
- *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 PMCP* è la Provincia di Foggia.
- Inoltre, con riferimento al processo di formazione del piano di che trattasi dalla documentazione in atti risulta che:
- la proposta di Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale di che trattasi è stato adottato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 36 del 29.10.2018;
- sul BURP n. 150 del 22.11.2018 è stato pubblicato l'avviso di adozione degli elaborati del PMCP comprensivi degli elaborati relativi alla VAS;
- con nota prot. 16260 del 25.03.2019, la provincia di Foggia 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 D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., facendo riferimento ai contenuti del Piano.

L'attività tecnico-istruttoria è stata effettuata, sulla base della documentazione trasmessa dalla Provincia di Foggia con nota prot. n.66269 del 21.11.2018 e con nota prot. n.16260 del 25.03.2019 come di seguito elencata:

- Tav. 1 Le risorse per la definizione della Rete Ciclabile Provinciale : quadro europeo e quadro nazionale;
- Tav. 2 Le risorse per la definizione della rete Ciclabile Provinciale: quadro regionale e quadro locale;
- Tav. 3 I Corridoi della Rete Ciclabile Provinciale;
- Tav. 4 I quadri conoscitivi sul sistema degli itinerari della RCP;
- Tav. 5 La classificazione della RCP ai sensi della L.R. 1/2013;
- Tav. 6 Tipologie di intervento;
- Tav. 7 La Rete Ciclabile Provinciale e la classificazione gerarchico-funzionale;
- Tav. 8 Strategie di e priorità di intervento;
- Tav. 9 Progetti Pilota;
- Tav. 10 Analisi delle aree interessate dai Progetti Pilota;
- Tav. 10.1 FG9 La Ciclovía transgarganica – Tavoliere;
- Tav. 10.2 FG9 La Ciclovía transgarganica – Gargano;
- Tav. 10.3 FG6 Via Verde della Daunia;
- Tav. 10.4 FG2 Lunfigarno di Varano;
- Tav. 10.5 Sintesi costi Progetti Pilota;

DOCUMENTI

- Relazione Generale;
- Schemi Velostazioni;
- Schede interventi;
- Relazioni Interventi;
- Relazioni Progetti Pilota;
- VAS Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica.

ESITI DELLA CONSULTAZIONE

La consultazione con i Soggetti competenti in materia ambientale (tra cui gli enti gestori delle aree protette), 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 relativa al PMCP e del Rapporto Preliminare di Orientamento all'autorità competente e con pubblicazione sul sito web istituzionale;
- nell'ambito della consultazione ex art. 11 della L.R. 44/2012:
 - o con avviso pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP) n. 150 del 22/11/2018;
 - o con la pubblicazione sul sito dell'Assessorato regionale alla Qualità dell'Ambiente della documentazione relativa al PMCP della Provincia di Foggia;
 - 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 (nota prot. n. 66269 del 21.11.2018);
- Il RA riporta a pag. 5 che in fase di consultazione preliminare è pervenuto il contributo della Regione Puglia – Servizio Mobilità Sostenibile e TPL i cui rilievi sono stati accolti;
- Con nota prot. n. 16260 del 25.03.2019 la Provincia di Foggia in qualità di autorità procedente ha inviato gli esiti della fase di consultazione ex art. 11 della L.R. 44/2012. Da tale nota si evince che sono pervenuti contributi da parte di:
 - Provincia di BAT- ente di gestione del Parco Naturale Regionale Fiume Ofantoente (nota prot. n. 40082 del 28.11.2018);
 - Comune di Manfredonia (prot. n. 1897 del 17.01.2019);
 - Sig. Chiella Antonio di Lucera (acquisita al prot. n. 3228 del 21.01.2019).

La provincia di Foggia ha trasmesso, con nota prot. n. 16260 del 25.03.2019, il proprio resoconto sulle osservazioni sopra elencate concludendo puntualmente che *“La presa d'atto della osservazione non comporta alcuna modifica del PMCP adottato”*.

ATTIVITÀ TECNICO-ISTRUTTORIA

ILLUSTRAZIONE DEI CONTENUTI E DEGLI OBIETTIVI PRINCIPALI DEL PIANO

Il RA nel paragrafo 2.3 *“Finalità ed obiettivi”* evidenzia che il PTCP di Foggia ha definito obiettivi generali rispetto a quattro specifici aspetti, tra cui il sistema della mobilità lenta e che *“ il Piano Provinciale per la mobilità ciclistica, come già affermato, integra il PTCP con riferimento specifico ai contenuti e agli scopi della L.R. 1/2013, con cui si rileva una correlazione specifica. “(RA, pag 14).*

Inoltre nella Relazione Generale (pag. 24) si riporta che *“Il Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica della Provincia di Foggia fa propri gli orientamenti della pianificazione regionale, la quale sua volta adotta come dorsali gli itinerari Bicalitalia ed EuroVelo. Il processo di formazione del disegno di rete ciclabile regionale, è stato avviato con il progetto CYRONMED, di cui FIAB è stata soggetto attuatore. Ai fini dell'individuazione dello schema di rete provinciale, gli obiettivi della pianificazione di livello superiore sono implementati nella vision propria del PMCP di Foggia secondo gli scopi stabiliti dalla LR 1/2013..”*

Successivamente, nel capitolo relativo alla coerenza interna (RA pag. 30), vengono anche riportate le strategie di assetto che il PTCP aveva disegnato in relazione agli aspetti legati al sistema della mobilità lenta e che il PMCP assume come obiettivi propri, utilizzati anche per l'analisi di coerenza esterna, ossia:

- Armonizzare le infrastrutture con le polarità insediative;
- Orientare la localizzazione delle nuove infrastrutture verso maggiore compatibilità ambientale
- Razionalizzare le nuove infrastrutture con quelle esistenti al fine di ridurre i consumi di suoli e contenere la frammentazione territoriale;
- Sostenere l'adozione di forme alternative di mobilità;
- Ridurre i livelli di congestione del traffico;

- Favorire l'utilizzo del trasporto pubblico;
- Rilanciare e potenziare il ruolo della ferrovia.

In relazione alle azioni previste, a pag. 14 del RA viene descritto come gli interventi che il piano intende promuovere siano essenzialmente distinti in due classi: gli interventi infrastrutturali e gli interventi relativi alle politiche e servizi.

In relazione alla prima tipologia si chiarisce che *"... la rete Bicalitalia3 costituisce l'ossatura della RCP, cui si aggiungono i nuovi itinerari i quali recepiscono e rispondono ed esigenze di coerenza con i piani e i progetti già esistenti (scenario della mobilità lenta del PPTR, Via Francigena – Itinerario del Consiglio d'Europa, ecc).*

In merito al secondo aspetto, invece, si può affermare che interventi relativi a politiche e servizi non comportino impatti ambientali, ma – al contrario – contribuiscano al perseguimento degli obiettivi di tutela dell'ambiente..."

In particolare, gli interventi previsti dal Piano di carattere strutturale ed elencati nell'elaborato "Interventi", sono riconducibili a due categorie: a) interventi lineari (moderazione del traffico I livello, moderazione del traffico II livello, moderazione del traffico III livello, nuove corsie ciclabili disegnate (due corsie), nuova pista ciclabile (su carreggiata esistente), nuova via verde, nuova ciclostrada, conversione sedimi, solo segnaletica direzionale e arredo funzionale) e b) interventi puntuali e localizzati (attraversamento stradale, passerella, sopra/sottopasso, tombino, staccionata, varco, cancello).

In relazione a quanto sopra descritto, **si rileva** che non risultano puntualmente esplicitate le relazioni di coerenza tra gli obiettivi/strategie e le azioni/interventi, almeno quelle di tipo infrastrutturale, che il Piano prevede, e quindi non viene illustrato come le azioni contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi posti.

Ad esempio, per il macro ambito trasportistico la strategia sinteticamente indicata è la "creazione di una rete ciclabile provinciale" senza alcuna, più dettagliata, definizione delle azioni previste a tale scopo. Si **osserva**, inoltre, che l'elaborato "Interventi" non contiene la totalità delle azioni previste dal Piano anche ad integrazione delle previsioni del PTCP.

A tal proposito **si evidenzia** che nella parte IV della Relazione Generale "Dal Piano all'azione" sono esposti molti degli interventi e delle azioni che il RA deve considerare al fine di efficace e completa descrizione di come il Piano intenda agire al fine del raggiungimento degli obiettivi, anche ambientali, che si è posto.

Pertanto **si prescrive** di definire puntualmente ed ordinare le azioni previste dal PMCP, creando un unico elenco che comprenda quelle indicate nel RA e quelle descritte nella Relazione Generale al fine di avere un quadro univoco delle degli interventi previsti.

COERENZA CON PIANI E PROGRAMMI

Nel paragrafo 4. 2 del RA (pag. 31) viene presentata l'analisi di coerenza svolta considerando i seguenti Piani e programmi:

- Piano Operativo Regionale POR;
- Piano Paesaggistico territoriale Regionale PPTR;
- Piano Regionale dei Trasporti PRT;
- Piano Regionale della Qualità dell'Aria PRQA.

Per ognuno dei piani elencati è stata redatta una scheda che ne illustra contenuti finalità ed obiettivi senza alcun riferimento alle previsioni specifiche sul territorio. Il RA, inoltre, viene presenta una sintetica matrice che mette in relazione gli obiettivi del PTCM con i Piani sovralocali considerati, e che, secondo quanto affermando (RA, pag. 42) riassume *"... in sintesi gli obiettivi (e le corrispondenti linee di indirizzo) che possono essere maggiormente efficaci nel favorire l'attuazione dei Piani e dei Programmi di settore".*

A tal proposito si osserva che dalla sintetica matrice non risultano chiare le relazioni di coerenza ed di non coerenza prodotte dalle analisi effettuate.

Infine, considerato il territorio interessato dal Piano **si prescrive** di svolgere l'analisi di coerenza anche con i piani di gestione dei SIC e delle aree protette presenti nella Provincia di Foggia e con il Piano del Parco Nazionale del Gargano.

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

Nel cap. 3 del RA si descrive il contesto ambientale *"descrivendo le principali componenti e tematiche*

ambientali anche attraverso la definizione degli indicatori di contesto che saranno oggetto di monitoraggio in fase attuativa del Piano. L'analisi del contesto prenderà a riferimento dati, elaborazioni ed informazioni contenute nella Relazione sullo Stato dell'Ambiente (RSA) prodotta da ARPA Puglia nel 2011....." (RA, pag. 14). Sono stati considerati i seguenti aspetti ambientali:

1. Aria – Emissioni;
2. Suolo e rischi naturali;
3. Natura e biodiversità.

In relazione ad ogni componente ambientale il RA riporta la descrizione degli obiettivi che la pianificazione regionale di settore ha posto con i relativi dati, e gli indicatori utili al monitoraggio.

Si riportano di seguito alcuni elementi della descrizione dello stato dell'ambiente nel territorio provinciale ripresi dal RA:

- In relazione al PRQA: *"Il risultato della zonizzazione mostra come ben 5 comuni foggiani (quelli della Pentapoli) ricadano nella zona D mentre Monte Sant'Angelo e Candela ricadono nella zona B."* (pag. 15);
- (In relazione al CO₂), *"...si evidenzia il trend emissivo delle province di Bari e Foggia che, tra il 2008 e il 2009, aumentano rispettivamente di +11.5% e + 9.9%, a causa dell'avvio di nuovi insediamenti industriali."* (pag. 24);
- (In relazione al consumo di suolo).. *"I dati per le città pugliesi confermano la tendenza, già espressa per le altre città italiane, di un generale incremento delle superfici impermeabilizzate e del consumo di suolo per abitante"* (pag. 28);
- *Nel 2011, quindi, le aree pugliesi interessate dalla presenza di ZPS ammontano a 261.502,9 ettari, corrispondenti al 13,51% della superficie regionale (media nazionale 14,5%, fonte ISPRA, Annuario dei Dati Ambientali, ed. 2011), un dato in aumento rispetto al 2009 (13,12%), che conferma il trend positivo nel corso degli ultimi anni"* (pag. 29).

In merito alla descrizione del contesto ambientale **si rileva**, innanzitutto, che le analisi e le descrizioni presenti nel RA sono spesso riferite alla scala territoriale regionale con alcuni affondi alla scala provinciale che pertanto appare descritta in maniera a volte generale oltre che con dati ormai piuttosto superati. Inoltre, **si osserva** che l'analisi del RA non rappresenta e descrive alcuni aspetti fondamentali relativi alla pianificazione della mobilità ciclistica; ad esempio non vi è alcun riferimento a dati di flusso e di utilizzo degli itinerari attualmente percorsi dai ciclisti, anche in relazione all'andamento climatico dell'area in esame, ai flussi di traffico dei tratti da rendere ciclabili, ai punti di intermodalità, ecc. che pure sono segnalati nella cartografia del Piano (TAV. 7). **Pertanto si prescrive** di integrare nella Dichiarazione di sintesi la descrizione del contesto relativamente a quanto sopra esposto.

Si evidenzia, infine, che l'evoluzione probabile dello stato dell'ambiente, intesa quale "non intervento" è stata illustrata nella tabella di pag. 44-45 del RA.

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

Il RA non illustra gli obiettivi di sostenibilità ambientale considerati durante l'elaborazione dello stesso, ma ponendosi quale integrazione del PTCP e suo strumento settoriale di attuazione ne ricalca le strategie e gli obiettivi generali che sono stati quindi esplicitati nel RA del PTCP stesso.

In relazione agli obiettivi di sostenibilità, però, seppur si rappresenta nel RA che il PMCP faccia propri quelli considerati nel PTCP è da osservare che nel non trascurabile intervallo di tempo trascorso dall'approvazione di quest'ultimo le politiche nazionali ed internazionali, oltre che quelle regionali e locali hanno prodotto una serie di nuovi documenti, strategie, linee di indirizzo che sono alla base degli impegni e delle considerazioni sullo sviluppo sostenibile del nostro pianeta in generale e del nostro territorio in particolare.

Pertanto, **si evidenzia**, al fine di una efficace selezione degli obiettivi di sostenibilità ambientale del Piano, la

necessità che la Dichiarazione di sintesi indichi ed espliciti chiaramente tali obiettivi ambientali **aggiornati**, considerando tra gli altri:

- 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)
- 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.

Infine **si evidenzia** che per completare e rendere più efficace la verifica di coerenza il RA **deve** mostrare in che modo gli obiettivi e le scelte del PMCP abbiano tenuto in considerazione gli obiettivi di sostenibilità ambientali selezionati tra quelli nazionali e internazionali ed ogni altra considerazione ambientale anche con riferimento ai proposti criteri ambientali di cui a pag. 45 del RA.

ANALISI DEGLI EFFETTI AMBIENTALI

La valutazione degli effetti viene svolta in maniera alquanto sintetica con una matrice che rappresenta le relazioni tra le due tipologie di interventi (riqualificazione e nuove infrastrutture) e le tre componenti ambientali considerate nella descrizione dello stato dell'ambiente, ossia aria e emissioni, suolo, natura e biodiversità.

Si rileva che tale analisi non rappresenta in maniera compiuta il quadro degli effetti possibili, positivi o negativi, che la realizzazione del Piano potrebbe produrre, ciò a causa, da una parte, della eccessiva sintesi delle azioni in soli due grandi gruppi, che radunano a volte interventi di varia entità e tipologia, dall'altra dall'aver considerato solo le componenti, che secondo il RA, sono strettamente connesse al PMCP senza invece valutare e considerare effetti su aspetti ambientali quali ad esempio la pressione antropica, il paesaggio, i flussi di traffico ecc.

Inoltre, riferendosi specificatamente alla analisi svolta **si evidenzia** che le valutazioni, non esplicitate e illustrate, risultano piuttosto generiche ed a volte non chiare. Ad esempio **si osserva** che se negli interventi di riqualificazione sono compresi quelli di sostituzione/modifica del fondo stradale questi, che nella matrice appaiono non produrre alcune effetto sulla componente suolo (in relazione al consumo di suolo), potrebbero non essere indifferenti in relazione ad esempio all'aumento o diminuzione della permeabilità, così come non risultano coerenti le valutazioni effettuate in riferimento agli effetti positivi sulla natura e la biodiversità delle nuove infrastrutture.

Nelle note di valutazione presentate nel RA si lascia, inoltre, indefinito il giudizio relativamente ad impatti su paesaggio e rischi naturali rimandandolo alla modalità di attuazione degli interventi per nuove infrastrutture e auspicando la generica adozione di criteri di sostenibilità.

E' chiaro, pertanto, che la valutazione svolta non risulta aver esplicitato e valutato completamente gli effetti che la realizzazione delle azioni previste dal Piano potranno produrre su tutte le componenti ambientali che costituiscono il contesto territoriale ed ambientale interessato dalla pianificazione. **Si evidenzia**, per quanto detto, che la più dettagliata individuazione degli aspetti ambientali su cui la pianificazione della mobilità può incidere in vario modo e la definizione di categorie più puntuali di interventi, permetterebbe una più approfondita valutazione di come il Piano in oggetto produca effetti di diverso segno sull'ambiente. Ciò consentirebbe di predisporre misure di mitigazione che seppur non alla scala di dettaglio esecutivo, possano indirizzare la progettazione degli interventi.

Si prescrive pertanto di integrare nella Dichiarazione di sintesi, l'analisi degli effetti delle azioni del PMCP su tutte le componenti ambientali interessate in considerazione dei singoli interventi previsti, nonché del possibile ruolo strategico-ecosistemico del Piano, esplicitando il percorso e le considerazioni svolte. Ciò anche in relazione alla possibilità di far assumere ai percorsi ciclabili un ruolo di "infrastruttura verde" al fine di favorire altresì lo sviluppo della Rete ecologica provinciale.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

I tratti della rete ciclabile considerati dal PMCP, intersecano le seguenti ZSC terrestri con i relativi richiami relativi Formulari standard Natura 2000, ai quali si rimanda per ogni ulteriore approfondimento:

- ZSC “Duna e Lago di Lesina - Foce del Fortore” - IT9110015¹;
- ZSC “Valle Fortore, Lago di Occhito” - IT9110002²;
- ZSC “Isola e Lago di Varano” - IT9110001³ e ZPS “Laghi di Lesina e Varano” - IT9110037;
- ZSC “Pineta Marzini” - IT9110016⁴;
- ZSC “Manacore del Gargano” - IT9110025⁵;
- ZSC “Testa del Gargano” - IT9110012⁶;
- ZSC “Zone umide della Capitanata” - IT9110005⁷ e ZPS “Paludi presso il Golfo di Manfredonia” - IT9110038;
- ZSC “Valle del Cervaro, Bosco dell’Incoronata” - IT9110032;

I percorsi individuati dal PMCP attraversano altresì aree del Parco nazionale del Gargano, coinvolto nella fase di consultazione VAS anche ai fini della Valutazione di Incidenza.

Secondo quanto riportato nell’elaborato “VAS Documento integrativo – Valutazione di incidenza” “In riferimento alla valutazione dei possibili effetti sull’ambiente derivanti dall’attuazione del Piano, i principali impatti ambientali a carico della componente biodiversità, nonché degli habitat e delle specie di interesse conservazionistico, sono di due tipi.

1. Impatti diretti

Sono riconducibili principalmente alla realizzazione di piste ciclabili di nuova realizzazione e di strutture che ospitano i cicloservizi (punti ristoro, sosta, parcheggi, infopoint etc). La realizzazione di infrastrutture lineari ex novo può infatti comportare consumo ed impermeabilizzazione del suolo, danneggiamento di formazioni vegetali di pregio e sottrazione, alterazione e frammentazione di habitat di interesse comunitario. La frammentazione ambientale è riconosciuta come una tra le principali minacce alla conservazione della diversità biologica, poiché comporta la suddivisione degli habitat in porzioni di superficie più piccole e maggiormente isolate tra loro. Ciò limita la vitalità delle popolazioni animali, poiché da una parte ne riduce il territorio a disposizione, e dall’altra ostacola la dispersione degli individui e le loro possibilità di incontro e di scambio genetico. Questo fenomeno è ecologicamente pericoloso specialmente per le specie meno adattabili, che non sono in grado di sostenere un elevato grado di frammentazione ambientale, e rischiano di estinguersi localmente.

2. Impatti indiretti

Sono riconducibili alla pressione antropica esercitata su habitat e specie animali e vegetali in conseguenza all’incremento di visitatori per l’effetto di attrazione dovuto alla presenza dei percorsi ciclabili. A ciò occorre aggiungere la possibilità di arrecare disturbo all’avifauna anche durante le fasi di cantiere, specialmente in concomitanza dei periodi riproduttivi, con un conseguente possibile abbandono dei siti di nidificazione. La rete dei percorsi può intercettare diversi siti di nidificazione di specie dell’avifauna, sedentaria o migratrice, di importanza comunitaria.”

Gli interventi previsti dal Piano di carattere strutturali sono riconducibili a due categorie: a) interventi lineari (moderazione del traffico I livello, moderazione del traffico II livello, moderazione del traffico III livello, nuove corsie ciclabili disegnate (due corsie), nuova pista ciclabile (su carreggiata esistente), nuova via verde, nuova ciclostrada, conversione sedimi, solo segnaletica direzionale e arredo funzionale) e b) interventi puntuali e localizzati (attraversamento stradale, passerella, sopra/sottopasso, tombino, staccionata, varco, cancello)

Gli itinerari ciclabili considerati nella rete provinciale di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l’utenza ciclistica:

- a. piste ciclabili in sede propria;
- b. piste ciclabili su corsia riservata;
- c. percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d. percorsi promiscui ciclabili e veicolari

La soluzione A viene proposta in affiancamento/parallelismo/alternativa a strade di viabilità principale caratterizzate da elevate velocità e traffico, come ad esempio in affiancamento alle strade statali. La soluzione B viene proposta in affiancamento a strade di viabilità minore urbana o extraurbana caratterizzate da basse velocità o da ampie banchine come ad esempio in affiancamento alle strade provinciali. La soluzione C viene proposta per strade campestri già oggi riservate al traffico dei soli frontisti. La soluzione D viene proposta per le strade minori percorse a basse velocità e da bassi livelli di traffico

Così come dichiarato, l'obiettivo del Piano è quello di ricondurre nel perimetro della norma quei tracciati che non rientrano negli standard (itinerari classificati come tipologia 7 e 8 nella Tavola 5 del PMCP). Tale obiettivo, secondo il piano, è perseguibile attraverso interventi minimi obbligatori e riguardano prevalentemente la moderazione del traffico, la introduzione di limiti della velocità e la introduzione di segnaletica informativa di allerta sulla presenza di spazio stradale condiviso.

Gli interventi previsti, che possono potenzialmente generare delle incidenze significative, riguardano solo alcuni tratti della rete ciclabile provinciale riportata negli elaborati di Piano.

Il primo tratto è costituito dal tracciato identificato nel Piano come FG2 (Bicitalia 6 Ciclovía Adriatica). Inizia subito dopo il confine con il Molise e, attraversato il fiume Saccione, il percorso si snoda su pista sterrata, parallela sul lato mare alla ferrovia adriatica. Tale percorso, si dichiara, non sarà oggetto di alcuna operazione strutturale se non quelli che riguardano la segnaletica. Questo tracciato è ricompreso nella ZSC "Duna e Lago di Lesina - Foce del Fortore" e costeggia aree con presenza degli habitat 2260 "*Dune con vegetazione di sclerofille dei Cisto-Lavanduletalia*" e 2270* "*Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster*".

Il secondo tratto, considerato come sensibile dal punto di vista ambientale costeggia il Lago di Varano, è ricompreso nella ZSC "Isola e Lago di Varano" - IT9110001 e nella ZPS "Laghi di Lesina e Varano" - IT9110037. In questo secondo tratto sono previsti interventi limitati alla sostituzione e l'aggiunta di segnaletica verticale e orizzontale oltre che al ripristino della omogeneità della ciclostrada per interventi di manutenzione straordinaria e parziali riconfigurazioni della sede percorribile.

Il terzo tratto oggetto di specifica valutazione nell'ambito del Piano riguarda il segmento a sud di Manfredonia della Ciclovía Adriatica è ricompreso nella ZSC "Zone umide della Capitanata" - IT9110005 e nella ZPS "Paludi presso il Golfo di Manfredonia" - IT9110038 e consiste nella realizzazione di un tratto di nuova pista ciclabile sulla sede stradale esistente.

Infine, il quarto tratto riguarda l'attraversamento mediante passerella del Torrente Cervaro.

Come affermato nel citato elaborato, il livello di dettaglio del Piano 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 determinato dalle azioni generate dalle altre attività attualmente in essere con particolare riferimento a quelle turistiche.

In ogni caso, in relazione alle previsioni di Piano che possano incidere direttamente sui siti Natura 2000 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 delle suddette ZSC, 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

Il RA presenta, nella tabella di pag. 44, le "ragioni della scelta" considerando quale unico scenario alternativo di Piano il "non intervento" che si ripercuoterebbe essenzialmente, secondo quanto descritto, "sulla sicurezza della circolazione ciclistica lungo la rete ciclabile di lunga percorrenza".(RA, pag. 44).

Sostanzialmente, da quanto descritto nel RA, si tratta di confermare mettendoli in rete, e prevedendo interventi di riqualificazione (RA, pag. 43) o di realizzazione di nuove infrastrutture, itinerari e percorsi già individuati dal Piano regionale dei trasporti e dalla rete ciclabile nazionale "Bicitalia" integrata con la rete "Eurovelo" ed Cyclomed.

Pertanto **si rileva** che le motivazioni delle scelte risultano alquanto sintetiche e probabilmente non esplicative degli ampi obiettivi che il Piano si pone, limitandosi a rappresentare una persistente attuazione del PTCP senza, invece, evidenziare gli interventi maggiormente innovativi come quelli previsti con i "progetti pilota" o le connessioni intercomunali ecc.

Lo scenario di riferimento del Piano, è, invece, ben descritto sia attraverso gli elaborati grafici che nella prima parte della "Relazione Generale" del Piano in cui si rappresenta la ricognizione degli itinerari presenti evidenziandone a volte anche le criticità e si illustrano le nuove previsioni "il Piano ha individuato, in alternativa alla green way dell'acquedotto, un itinerario che percorre l'arco dorsale dei Monti Dauni" (Rel. Gen.pag. 25), uno dei citati "progetti pilota", proposti dal Piano al fine di arricchire l'offerta di mobilità ciclabile sfruttando la possibilità di connettersi con percorsi già tracciati e fruiti che in questo modo potrebbero contestualmente incrementare la propria attrattività.

In relazione a quanto sopra descritto, **si evidenzia** che la valutazione delle alternative risulta fondamentale per motivare, rafforzare le scelte che il Piano mette in campo. Ad esempio l'analisi e la valutazione delle alternative possibili rispetto alla scelta dei progetti pilota proposti, alle priorità di intervento di cui alla tav.8, alla scelta degli itinerari da trasformare in vie verdi ecc... avrebbe consentito di porre in evidenza come le motivazioni delle scelte effettuate dal Piano abbiano tenuto in conto le considerazioni ambientali

A tal proposito **si evidenzia** che la pianificazione di "settore" in essere, avrebbe potuto far emergere con maggiore forza e attenzione le valutazioni positive o anche negative di alcune scelte e strategie proposte nell'ambito della pianificazione più ampia, suggerendo, forse, modifiche/integrazioni alle linee strategiche generali del PTCP relative alla mobilità lenta.

Pertanto, si prescrive di esplicitare in maniera puntuale ed ordinata nella dichiarazione di sintesi le motivazioni ed criteri anche ambientali considerati nella scelta delle azioni e degli interventi previsti dal Piano, avendo cura, di esplicitare, in particolare per le nuove realizzazioni (nuovi percorsi o infrastrutture), le motivazioni delle scelte effettuate.

MISURE DI MITIGAZIONE

Il RA non contiene una sezione dedicata ad illustrare le misure di mitigazione degli eventuali impatti, ma elenca (da pag. 45) un set di criteri ambientali che il Piano fa propri in recepimento del PA 2015-2019 del PRT che in qualche maniera mirano a rendere l'attuazione del Piano sostenibile attraverso particolari attenzioni e mitigazioni durante la realizzazione degli interventi.

Si prescrive di inserire, nella Dichiarazione di sintesi, misure di mitigazione specificatamente correlate agli effetti del Piano che eventualmente emergano 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.7) presenta set di indicatori relativi alla performance del piano, al contesto ed al monitoraggio degli effetti ambientali del piano. Indicatori che intersecati tra loro, ed eventualmente integrati in relazione a quanto osservato nella sezione della descrizione del contesto ambientale, potrebbero effettivamente misurare e verificare come e se le scelte, tramutate in interventi previsti dal Piano abbiano contribuito e in che maniera, al raggiungimento degli obiettivi posti all'inizio della pianificazione.

Il piano di monitoraggio, così come presentato, è comunque da integrare e dettagliare in quanto, per alcuni indicatori non sono esplicitate in maniera completa le modalità di popolamento, le competenze e la periodicità del monitoraggio ambientale che l'amministrazione comunale intende svolgere.

Pertanto, si prescrive di elaborare in maniera completa ed efficace il Piano di monitoraggio al fine di permettere di valutare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ed il controllo degli impatti. In particolare si espliciti la specifica del programma di monitoraggio comprendente l'indicazione dell'ente preposto a tale attività, le modalità con cui si intende svolgerlo, la sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio.

SINTESI NON TECNICA

Il Rapporto Ambientale è corredato di una succinta Sintesi non Tecnica che, pertanto, si prescrive, dovrà essere integrata a seguito dell'adeguamento del Piano ai rilievi, osservazioni, prescrizioni e condizioni del presente parere.

CONCLUSIONI

Il PMCP in oggetto si presenta quale parte integrativa del PTCP della provincia di Foggia approvato nel 2009. Ne riprende gli obiettivi della parte relativa alla mobilità sostenibile e rappresenta in un quadro unitario le rete ciclabile/ciclopeditone provinciale derivante dai vari strumenti attualmente vigenti: Piano regionale dei Trasporti, Piano attuativo 2015-2019, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, rete Eurovelo, rete Bicitalia e Cyclomed.

In questo contesto il Piano, oltre a prevedere azioni di "manutenzione/rigenerazione" di alcuni itinerari e interventi di realizzazione di nuove infrastrutture (ciclostrada, via verde ecc.), presenta e prevede Progetti Pilota "... relativi ad itinerari cicloturistici prevalentemente in sede propria" (pag. 2 Rel. "Progetti Pilota") ed azioni integrative a quelle previste dal Piano regionale dei Trasporti, descritte nella Relazione Generale, parte IV, (velo stazioni, bike and sarin ecc).

La pianificazione presentata, però, sconta una serie di carenze spesso derivanti dal perseverante richiamo allo strumento pianificatorio del PTCP. Ciò, considerato il tempo ormai trascorso dalla elaborazione di quello strumento, la sua natura e funzione, ha prodotto nel PMCP una descrizione dello stato dell'ambiente non sempre attuale che in qualche modo potrebbe non rendere efficace la funzione dello strumento elaborato. Il PMCP, infatti, si configura quale strumento di pianificazione settoriale e, pertanto, avrebbe potuto e dovuto esplicitare con maggior chiarezza il contesto, i dati e le conoscenze attuali del sistema della mobilità lenta in provincia di Foggia, il modo in cui gli obiettivi ambientali, aggiornati alla luce delle nuove politiche e strategie nazionali ed internazionali, sono stati considerati nelle scelte effettuate dal Piano, la completa valutazione degli eventuali effetti sulle componenti ambientali interessate. Ciò anche con riferimento alla possibilità che tali percorsi possano acquisire un importante ruolo ecologico di "infrastruttura verde".

Al contempo il Piano prevede una serie di interventi che, seppur necessitano di una più organica descrizione, attualmente frazionata tra RA e la Relazione Generale, hanno la finalità di mettere in rete, collegare e migliorare gli itinerari già esistenti integrandoli con nuovi percorsi ed infrastrutture che supportino la mobilità ciclistica e l'intermodalità nel territorio provinciale

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 procedente, in funzione delle osservazioni, considerazioni,

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 di Mobilità Ciclistica Provinciale della Provincia di Foggia.

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 procedente 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 procedente 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 procedente 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 procedente 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 di Mobilità Ciclistica Provinciale -Autorità procedente: Provincia di Foggia, 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:
 - o 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,;
 - o 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:**
 - o **si riferisce esclusivamente alla Valutazione Ambientale Strategica del Piano di Mobilità Ciclistica Provinciale della provincia di Foggia in oggetto ;**
 - o **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;**
- **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 PMCP 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 Provincia di Foggia 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)**