

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI 9 aprile 2021, n. 143
VAS-1313-VAL – D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. e L.R. 44/2012 ss.mm.ii. Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione d’Incidenza, del Piano della Mobilità Ciclistica della Città Metropolitana di Bari – BICIPLAN. PARERE MOTIVATO.

la Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

VISTA la Legge Regionale 4 febbraio 1997 n. 7;

VISTO l’art.32 della Legge n.69 del 18 giugno 2009, che prevede l’obbligo di sostituire la pubblicazione tradizionale all’Albo Ufficiale con la pubblicazione di documenti digitali sui siti informatici;

VISTO il Regolamento UE n. 679/2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva europea 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) e il successivo D. Lgs. n.101/2018 recante “*Disposizioni per l’adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016*”

VISTI gli artt. 14 e 16 del D.lgs. n. 165/2001 “*Norme generali sull’ordinamento del Lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche*”;

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*”

VISTA la DGR del 08.04.2016 n. 458 con la quale sono state definite le Sezioni dei Dipartimenti e delle relative funzioni;

VISTA la D.G.R. n. 211 del 25.02.2020 con cui è stato conferito alla Dott.ssa Antonietta Riccio l’incarico di direzione della Sezione Autorizzazione Ambientale per la durata di tre anni;

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 gennaio 2021 n. 22 avente ad oggetto *Adozione Atto di Alta Organizzazione Modello Organizzativo “MAIA 2.0”*;

VISTA la DGR n. 85 del 22 gennaio 2021, avente ad oggetto “*Revoca conferimento incarichi direzione sez. dipartimento GR deliberazione G.R. 25 febbraio 2020 n. 211 e ulteriore proroga incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della G.R. Atto di indirizzo al Direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie Strumentali Personale ed Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione dei Servizi strutture della GR*”;

VISTA la Determinazione n.2 del 28/01/2021 codice cifra 006/dir/2021/00002 avente oggetto: “*Deliberazione della Giunta Regionale 22 gennaio 2021 n. 85 “Revoca conferimento incarichi direzione Sez. Dipartimento GR Deliberazione GR 25 febbraio 2020 n. 211 e ulteriore proroga incarichi di direzione in essere delle Sezioni di Dipartimento della GR Atto di indirizzo del direttore del Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali Personale di Organizzazione per la ulteriore proroga degli incarichi di direzione in essere dei Servizi delle strutture della Giunta Regionale - Ulteriore proroga degli incarichi dirigenti di Servizio*”;

Vista la Determinazione Dirigenziale n.138 del 27/04/2020, con cui sono stati prorogati per la durata di un anno, sino al 21/05/2021, gli incarichi di Posizione Organizzativa denominati “*Coordinamento VAS*”, conferito alla dott.ssa Simona Ruggiero, e “*Ulivi Monumentali*”, conferito alla Dott.ssa Sasso, funzionari di categoria D/1 in servizio a tempo pieno e indeterminato presso questa Sezione regionale;

VISTA 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.;

VISTO il D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152 “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i., con particolare riferimento alla Parte II, relativamente alla Valutazione Ambientale di Piani e Programmi;

VISTA la Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44, “*Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica*” e ss.mm.ii.;

PREMESSO CHE:

- con nota prot.0135090 del 16/11/2017, acquisita in data 05/12/2017 al n.11749 di questa Sezione regionale, il Dirigente responsabile del Servizio *“Pianificazione Territoriale Generale – Viabilità e Trasporti”* in indirizzo, trasmetteva l’*“istanza di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica ex art.12 del D.lgs. 03/04/2006, n.152 e s.m.i. e art.8 della L.R. 14/12/2012, n. 44 e s.m.i.”*, allegando la seguente documentazione in formato digitale (Cd-rom):
 - Elaborati del Piano adottato con DSM n.197 del 24/07/2017, ratificato dal Consiglio Metropolitan con Deliberazione n.117 dell’01/08/2017;
 - Copia del DSM n.197 del 24/07/2017 e della Deliberazione del Consiglio Metropolitan n.117 dell’01/08/2017 di adozione del Piano;
 - Rapporto preliminare di verifica redatto secondo i criteri previsti dall’allegato I alla Parte Seconda del D.lgs 152/2006 e s.m.i.;
- con nota prot.AOO_089-12547 del 27/12/2017, trasmessa a mezzo PEC, questa Sezione regionale forniva, in relazione alla proposta di piano di che trattasi, chiarimenti e indicazioni in merito all’applicazione della disciplina VAS ed invitava l’autorità procedente in indirizzo a *“regolarizzare l’istanza presentata, nonché la relativa documentazione VAS/VINCA, al fine di avviare la procedura di valutazione ambientale strategica di cui agli articoli 9 e ss. della L.R. 44/2012”*, precisando *“nelle more di ricevere il riscontro alla presente, i termini del procedimento di competenza di questo Servizio regionale sono interrotti ai sensi dell’art. 5, comma 1, del Regolamento regionale n.13/2015”*;
- con nota prot.93483 del 30/07/2018, pervenuta a mezzo posta ordinaria, ed acquisita in data 07/08/2018 al n.763 di protocollo di questa Sezione, il Servizio Pianificazione Territoriale Generale - Viabilità e della Città Metropolitana di Bari presentava istanza di Valutazione Ambientale Strategica ex art.9 e ss. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii., comprensiva di Valutazione d’Incidenza, allegando la seguente documentazione in formato digitale:
 - elaborati relativi alla proposta di piano adottata con DSM n.197 del 24/07/2017, ratificata dal Consiglio Metropolitan con Deliberazione n.117 dell’01/08/2017 ed integrata dal Rapporto Preliminare di Orientamento con Deliberazione del Consiglio Metropolitan n.81 del 23/07/2018, unitamente a copia dei succitati atti di formalizzazione della proposta di piano;
 - Rapporto Preliminare di Orientamento (RPO), redatto ai sensi dell’art.9, comma 1, della L.R. n.44/2012 ss.mm.ii.;
- con la medesima nota prot.93483/2018 l’autorità procedente chiedeva alla scrivente Sezione di condividere la riduzione della fase di scoping a 15 (quindici) giorni, in virtù della coerenza del Piano con il P.R.T. (Piano Regionale dei Trasporti) e con il piano strategico *“BA2015 –Metropoli Terra di Bari”*, preventivamente sottoposti alla Valutazione Ambientale Strategica;
- con nota prot.95464 del 02/08/2018, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 03/08/2018 al n. 8636 di protocollo di questa Sezione regionale, l’autorità procedente comunicava ai soggetti competenti in materia ambientale ed enti territoriali interessati (di seguito SCMA), integrati come richiesto da questa Sezione con la citata nota prot.12547/2018, l’avvio della consultazione preliminare sul RPO, per la durata di 15 giorni, indicando il link al sito web della Città metropolitana cui accedere per consultare la seguente documentazione (https://www.cittametropolitana.ba.it/home_page/struttura_e_organizzazione/00009124_BICIPLAN_METROPOLITANO_PROCEDURA_VAS.html):
 - DCM 117_2017.pdf
 - DSM 197_2017.pdf
 - P_2_COROGRAFIA_GENERALE
 - P_1_RELAZIONE_ILLUSTRATIVA
 - P_0_ELENCO_ELABORATI
 - P_5_AEROFOTO_ALTA_MURGIA
 - P_4_AEROFOTO_LAME
 - P_3_AEROFOTO_WATERFRONT
 - P_8_PLAN_ABITATI_3

- P_7_PLAN_ABITATI_2
- P_6_PLAN_ABITATI_1
- P_9_RAPPORTO_PRELIMINARE_ORIENTAMENTO
- con nota prot.AOO-089-9664 del 10/09/2018 la scrivente Sezione riscontrava la suddetta nota prot. 95464/2018 condividendo la riduzione a 15 gg della fase di consultazione preliminare per il piano in oggetto rappresentando, tuttavia, quanto segue: *“considerato che tale consultazione è stata avviata nel mese di agosto e che i relativi termini non hanno natura perentoria, si invita comunque l'autorità procedente a voler prendere in considerazione eventuali osservazioni e contributi tardivamente pervenuti ai fini della redazione del Rapporto Ambientale (RA) di cui all'art.10 della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii per l'avvio della successiva fase di consultazione pubblica. A tal riguardo, si coglie l'occasione per rammentare che il suddetto Rapporto Ambientale dovrà:*
 - *dare atto degli esiti della consultazione preliminare ed evidenza come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti;*
 - *contenere le informazioni di cui all'Allegato VI alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2016;*
 - *essere integrato secondo quanto recentemente disposto con DGR n.1362 del 24/07/2018 (BURP n.114 del 31/08/2018) per la Valutazione d'Incidenza (in particolare pag.18 dell'Allegato);*
 - *essere formalmente recepito dall'organo competente all'adozione del piano, che avrà cura di attestare la coerenza dei contenuti alla proposta adottata con DCM n.117/2017”.*
- in esito all'espletamento della suddetta consultazione preliminare dei SCMA sono pervenuti a questa autorità competente ed alla autorità procedente i seguenti contributi, inviati a mezzo PEC:
 - 1) ARPA Puglia – DAP Bari, con nota prot.51484 del 03/08/2018;
 - 2) Comune di Noicattaro, con nota prot.16393 dell'08/08/2018;
 - 3) ARPA Puglia – DAP Bari prot.57653 del 12/09/2018;
 - 4) MIBAC-Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio della Città Metropolitana di Bari, con nota prot.10043 dell'11/09/2018;
 - 5) Regione Puglia – Sezione “Infrastrutture per la Mobilità”, con nota prot.1520 del 20/09/2018;
 - 6) Regione Puglia – Sezione “Mobilità Sostenibile e Vigilanza TPL”, con nota prot.1741 del 2/10/2018;
 - 7) Regione Puglia – Sezione “Risorse Idriche”, con nota prot.12815 del 07/11/2018;
- con nota prot.22762 del 21/02/2019, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 22/02/2019 al n. 2031 di protocollo di questa Sezione regionale, l'autorità procedente trasmetteva le proprie controdeduzioni alle osservazioni della Sezione regionale Mobilità e vigilanza TPL di cui alla succitata nota prot.1741/2018;
- con nota prot.22751 del 21/02/2019, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 22/02/2019 al n.2032 di protocollo di questa Sezione regionale, l'autorità procedente trasmetteva le proprie controdeduzioni alle osservazioni formulate dalla Sezione regionale “Infrastrutture per la Mobilità” di cui alla succitata nota prot.1520 del 20/09/2018;
- con nota prot.n.24253 del 10/03/2020, acquisita in data 18/03/2020 al n.3874 di protocollo di questa Sezione regionale, la Città Metropolitana di Bari trasmetteva, in qualità di autorità procedente, gli elaborati del BICIPLAN, comprensivi di Rapporto Ambientale, Sintesi non Tecnica e Studio di Valutazione di Incidenza;
- di tale avvenuto deposito e pubblicazione veniva data informazione al pubblico con apposito Avviso sul BURP n.33 del 12/03/2020, ai sensi dell'art. 11 della L.R. 44/2012;
- con nota prot.24638 dell'11/03/2020, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 16/03/2020 al n.3706 di protocollo di questa Sezione, l'autorità procedente informava i SCMA in merito all'avvio della suddetta fase di consultazione pubblica indicando il link di accesso al sito web cui accedere per visionare la seguente documentazione:
 - DCM 117_2017.pdf
 - DSM 197_2017.pdf
 - P_2_COROGRAFIA_GENERALE
 - P_1_RELAZIONE_ILLUSTRATIVA
 - P_0_ELENCO_ELABORATI
 - P_5_AEROFOTO_ALTA_MURGIA

- P_4_AEROFOTO_LAME
- P_3_AEROFOTO_WATERFRONT
- P_8_PLAN_ABITATI_3
- P_7_PLAN_ABITATI_2
- P_6_PLAN_ABITATI_1
- P_9_RAPPORTO_PRELIMINARE_ORIENTAMENTO
- VAS_01_sintesi_non_tecnica.pdf
- VAS_02_rapporto_ambientale.pdf
- VAS_03_VINCA.pdf
- file vettoriali
- con nota prot.5173 del 27/04/2020 questa Sezione regionale, verificata la conformità degli elaborati VAS all'Allegato VI Parte II del D.Lgs.152/2006 ss.mm.ii. provvedeva, ai sensi dell'art.11, comma 3, lettera b) della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii., a comunicare all'autorità procedente e ai SCMA individuati l'avvio del procedimento di propria competenza con la pubblicazione del link di accesso alla documentazione sopra citata sul Portale Ambientale regionale (http://ecologia.regione.puglia.it/auth/portal/sit_vas/Elenchi/Procedure++VAS) affinché chiunque potesse esprimere le proprie osservazioni entro il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione del citato Avviso sul BURP (12/03/2020);
- con la medesima nota prot. 5173/2020 questa autorità competente, oltre a rendere noto quanto disposto dall'art.103 del D.L. 17 marzo 2020, n.18 denominato "Cura Italia" (G.U. n.70 del 17/03/2020) ai fini del computo del suddetto termine endoprocedimentale per la consultazione pubblica, rappresentava quanto segue:
 - *"gli enti di gestione delle aree naturali protette nazionali e regionali e l'Autorità di Bacino distrettuale in indirizzo sono consultati anche ai fini della Valutazione d'Incidenza, sensi dell'art. 6, commi 4 e 4-bis della L.R. 11/2001 e ss.mm.ii.";*
 - *"stante la mancata trasmissione dell'atto amministrativo monocratico/collegiale di recepimento del RA e SNT, che attesti la piena coerenza degli elaborati VAS con i contenuti della proposta di Piano adottata Deliberazione del Consiglio Metropolitan di Bari n. 117 del 01.08.2017 (come richiesto dalla scrivente con la nota prot.9964/2018 riportata in premessa), il procedimento di competenza di questa Sezione volto all'espressione del parere motivato è avviato con riserva di ricevere, quanto prima, dall'autorità procedente in indirizzo copia del suddetto atto amministrativo";*
 - *"Per quanto attiene l'espletamento delle successive fasi procedurali, si rammenta che ai sensi dell'art.12, comma 1, della legge regionale in parola, questa autorità competente valuta il piano, unitamente al Rapporto Ambientale e agli esiti della consultazione, pertanto l'autorità procedente in indirizzo, terminata la fase di consultazione pubblica, dovrà trasmettere un resoconto della stessa (osservazioni, obiezioni e suggerimenti, pareri resi dai soggetti competenti, in materia ambientale e dagli enti territoriali interessati) nonché le proprie controdeduzioni con eventuali modifiche apportate al Piano e/o al Rapporto Ambientale, affinché il parere motivato venga espresso entro i successivi novanta giorni";*
 - *"A tal riguardo, si chiede, sin d'ora, di trasmettere, in uno con la documentazione di cui al succitato art.12, le seguenti integrazioni:*
 - 1) *Valutazione d'Incidenza: localizzazione territoriale di tutte le previsioni di Piano rispetto alla RER, ai siti Natura 2000 ed alle aree naturali protette interessati ed ai relativi habitat/specie, mediante cartografia digitale di dettaglio - file vettoriali (shape) georeferenziati nel sistema WGS 84-fuso 33N e la verifica della coerenza di tutte le attività del Piano con i piani di gestione delle aree protette e dei siti Rete Natura 2000 interferiti, nonché con le misure di conservazione di cui al regolamento regionale 6/2016 e ss.mm.ii.;*
 - 2) *Rapporto Ambientale: informazioni di cui ai punti g), h) dell'allegato VI alla seconda parte del D. Lgs.152/06 e ss.mm.ii.*
- In esito alla suddetta fase di consultazione pubblica sul Rapporto Ambientale pervenivano a questa autorità competente ed all'autorità procedente i seguenti contributi/osservazioni dei SCMA:

- 1) Città Metropolitana di Bari – Servizio Tutela e Valorizzazione dell’Ambiente, Impianti Termici, Promozione e Coordinamento dello Sviluppo Economico, con nota prot. 29173 del 03/04/2020;
 - 2) Ente di gestione del Parco Naturale Regionale “Lama Balice”;
 - 3) ARPA Puglia, con nota prot.0025428 - 32 - 24/04/2020;
 - 4) Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio -Direzione, con nota prot.3283 del 27/04/2020;
 - 5) Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale, con nota prot.2362 del 27/05/2020;
 - 6) MIBACT – Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari, con nota prot.4504 del 10/06/2020;
- con nota prot.24638 del 17/03/2021, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 18/03/2021 al n.4041 di protocollo di questa Sezione, l’autorità procedente trasmetteva copia dei suddetti contributi, nonché i seguenti ulteriori contributi/osservazioni pervenuti esclusivamente all’autorità procedente:
 - 1) Comune di Bitonto;
 - 2) Regione Puglia – Sezione Risorse Idriche, con nota prot. AOO75 /3831 del 17/04/2020;
 - 3) Regione Puglia - Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza TPL, con nota prot. AOO_184/ PROT/14/07/2020/0001549;
 - con la medesima nota prot. 24638/2021 la Città metropolitana di Bari - Servizio Pianificazione Territoriale Generale, Demanio, Mobilità e Viabilità, in qualità di autorità procedente, trasmetteva la seguente documentazione ai sensi dell’art.12 L.R.44/2012 ss.mm.ii.:
 - Determinazione Dirigenziale n.1360 del 15/03/2021, avente ad oggetto: *“Biciplan Metropolitan. Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) ex D.Lgs.152/2006 e ss.mm.ii. e L.R.44/2012 e ss.mm.ii., comprensiva della Valutazione di Incidenza Ambientale ex art.5 del D.P.R.357/1997 e art.6 del D.P.R.120/2003. Recepimento del Rapporto Ambientale, della Sintesi non tecnica e della Valutazione di Incidenza Ambientale”*
 - Rapporto Ambientale - luglio 2020
 - Sintesi non Tecnica - luglio 2020
 - Tabella sinottica delle Osservazioni al Rapporto Ambientale in fase di consultazione e relative modalità di recepimento.

Tutto quanto sopra premesso,

Considerato che:

- il Piano della Mobilità Ciclistica in oggetto rientra nei settori individuati dall’art. 6, comma 2, lettera a) del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. ed è pertanto soggetto alla Valutazione Ambientale Strategica;
 - nell’ambito della presente procedura VAS sono individuate le seguenti autorità:
 - l’*Autorità Procedente* è la Città Metropolitana di Bari, ai sensi dell’art.2, lettera f) della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii.;
 - l’*Autorità Competente* è la Sezione “Autorizzazioni Ambientali” della Regione Puglia, ai sensi dell’art.4, comma 2 della l.r. 44/2012 e ss.mm.ii.;
 - il Piano in oggetto, ai sensi dell’art. 5 del D.P.R. 357/97 e s.m.i., è soggetto altresì a Valutazione di Incidenza data la presenza di ZSC della Rete Natura 2000;
 - l’Autorità competente per la Valutazione di Incidenza relativamente “ai piani territoriali, urbanistici, di settore e loro varianti” è il Servizio VIA e VINCA, presso la medesima Sezione Autorizzazioni Ambientali;
 - ai sensi dell’art. 17 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., la Valutazione Ambientale Strategica comprende la procedura di Valutazione di Incidenza.

Preso atto che:

- con Decreto del Sindaco Metropolitan n.197 del 24/07/2017 è stato adottato il Piano della Mobilità Ciclistica della Città Metropolitana di Bari, denominato “Biciplan Metropolitan”, nell’ambito del processo di redazione del più ampio Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Bari di futura redazione;

- con Deliberazione del Consiglio Metropolitan n.117 del 01/08/2017 si ratificava il suddetto Decreto;
- con Deliberazione del Consiglio Metropolitan n.81 del 23/07/2018 si provvedeva a recepire il Rapporto Preliminare di Orientamento tra gli elaborati di piano adottati.

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

L'attività tecnico-istruttoria ha riguardato:

1. gli elaborati tecnici del Piano così scaricati dal link al sito web istituzionale indicati nella nota prot. n. prot.24638 dell'11/03/2020 e il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica trasmessi con nota prot. n. 24253 del 10/03/2020);
2. gli esiti della consultazione (preliminare e pubblica previste dalla procedura VAS), come di seguito illustrato:
 - La fase di consultazione preliminare (scoping) sulla base del Rapporto preliminare di orientamento, volta a condividere con le autorità con competenze ambientali (d'ora in poi SCMA) la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale (d'ora in poi RA), è stata avviata dall'Autorità Procedente con nota prot.95464 del 02/08/2018, richiamata nelle premesse. Nel RA al paragrafo 3.3 è riportato un resoconto di tale fase, indicando i soggetti intervenuti e come si è tenuto conto di alcuni contributi.
 - Sono pervenute osservazioni al Rapporto Preliminare di Orientamento, da parte di:
 - Comune di Noicattaro
 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 - Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza Archeologica, Belle arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari
 - ARPA Puglia – DAP Bari
 - Regione Puglia Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche, Ecologia e paesaggio - Sezione Infrastrutture per la mobilità
 - Regione Puglia Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche, Ecologia e paesaggio - Sezione Mobilità sostenibile e vigilanza TPL
 - Regione Puglia Dipartimento Agricoltura, Sviluppo rurale e Tutela dell'ambiente - Sezione Risorse idriche
 - Regione Puglia - Dipartimento agricoltura, Sviluppo rurale ed ambientale sezione coordinamento Servizi territoriali – Vincolo Idrogeologico
 - i contributi sinteticamente hanno riguardato richieste di integrare
 - il RA relativamente a:
 - analisi di coerenza con la pianificazione vigente (PPTR, Piani di mobilità comunali dove esistenti, Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015- 2019, Progetto integrato per la mobilità dolce del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Regione Puglia
 - obiettivi di sostenibilità
 - uso di indicatori di contesto per la valutazione del consumo di suolo
 - misure per la mitigazione degli impatti sui corpi idrici in fase di cantiere
 - analisi degli effetti (azioni valutate e carattere cumulativo)
 - sistema di monitoraggio
 - il Piano relativamente a:
 - quadro normativo di riferimento (L.R. 1/2013 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica” e Linee guida regionali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile), programmatico (finanziario e temporale degli interventi, obiettivi e azioni), progettuale (rete principale e secondaria locale, tenendo conto della rete nazionale e regionale) e delle competenze per ciascun itinerario
 - quadro delle conoscenze (indagine specifica sull'incidentalità di pedoni e ciclisti e approfondimento utenti deboli della strada, domanda di mobilità,

- natura degli spostamenti e in particolare quella ciclistica, più specifici e aggiornati)
- l’opportunità di fornire indicazioni per la realizzazione interventi (infrastrutture e servizi) di livello adeguato ad attirare flussi di cicloturisti specialmente esteri
 - denominazione “ciclovia del waterfront e della conca barese” una serie di itinerari che dall’interno vanno in direzione della ciclovia Adriatica,
 - interferenze con vincolo archeologico (Noicattaro)
 - individuazione cartografica delle reti per individuare interferenze con pianificazioni di settore (soprattutto per le nuove reti/percorsi pari a 34/38km) e la gerarchizzazione dei tematismi
 - base conoscitiva del sistema storico-culturale, idrogeomorfologico e botanico-vegetazionale esistente il livello regionale (elaborati grafici)
 - previsione di un censimento di beni rurali e d’interesse paesaggistico, archeologico e storico, fruibili o facilmente raggiungibili attraverso le stesse per la loro promozione e valorizzazione (in fase si adeguamento dei piani comunali)
 - coinvolgimento nell’ambito delle reti anche i tratturi di interesse storico e la viabilità di importanza storica che ricalca spesso antiche direttrici viarie segnate sin da età preromana
 - indicazione di linee di indirizzo specifiche per la realizzazione delle infrastrutture previste dal Piano (attrezzature e forniture minime da garantire, tipologie di intervento, aree per la sosta, caratteristiche delle isole ambientali, verifiche preventive dell’interesse archeologico)
 - promozione alla conservazione delle sezioni stradali secondarie evitando traslazioni che possono compromettere tratti di muretti a secco e consumare ulteriore suolo
 - promozione all’uso di materiali ecocompatibili e tradizionali e alla razionalizzazione della segnaletica stradale
 - richiamo alla necessità di acquisire in fase esecutiva parere relativo al vincolo idrogeologico, scavi o movimenti di terra e roccia da effettuare sia per le opere da realizzare ex novo che per eventuali ampliamenti o miglioramenti della rete esistente e per i tagli o abbattimento delle piante d’interesse forestale.
- l’Autorità competente ha controdedotto alcune osservazioni:
- demandando gli approfondimenti in fase di progettazione delle singole reti di ciclovia, ad *“una futura revisione del Piano, tra le direttive per le pianificazioni di scala comunale”*.
 - integrando l’analisi (coerenza esterna con la pianificazione, obiettivi di sostenibilità, misure di mitigazione per i corpi idrici, indicatori di contesto)
 - inserendo riferimenti alle *“Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture”* del PPTR e all’uso di materiali ecocompatibili e tradizionali, alla razionalizzazione della segnaletica stradale.
 - recependo l’indicazione relativa al rilascio del parere da parte dell’Ente territorialmente Competente per gli interventi che ricadono in zone assoggettate a Vincolo Idrogeologico

Il suddetto paragrafo conclude che *“Le osservazioni per le quali non è indicata una modalità di recepimento saranno ri-analizzate al termine della consultazione pubblica prevista dall’art.11 della L.R.44/2012 alla luce di eventuali ed ulteriori osservazioni proposte da altri soggetti interessati, al fine di procedere ad un’unica eventuale modifica del piano e/o rinviando il loro accoglimento alla fase di progettazione dei singoli interventi”*.

- In seguito alla deliberazione di adozione della proposta di Piano è stata avviata la fase di consultazione pubblica ai sensi dell'art. 11 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii: gli elaborati tecnici, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica sono stati depositati per 60 giorni presso gli uffici del Città Metropolitana di Bari e sul relativo sito web istituzionale, e successivamente anche sul portale della Regione Puglia. Di tale deposito è stato dato avviso nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP n. 33 del 12/03/2020) ed è stata inviata una comunicazione ai soggetti competenti in materia ambientale.
- Durante il periodo di consultazione pervenivano le osservazioni di:
 1. Città Metropolitana di Bari – Servizio Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente, Impianti Termici, Promozione e Coordinamento dello Sviluppo Economico,
 2. Comune di Bitonto;
 3. Ente di gestione del Parco Naturale Regionale "Lama Balice";
 4. ARPA Puglia,
 5. Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio – Sezione Autorizzazioni Ambientali,
 6. Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale,
 7. MIBACT – Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari,
 8. Regione Puglia – Sezione Risorse Idriche,
 9. Regione Puglia - Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza TPL,
- i contributi sinteticamente hanno riguardato richieste di integrare:
 - il RA relativamente a:
 - analisi di coerenza con la pianificazione vigente (PPTR)
 - analisi di coerenza con gli obiettivi di sostenibilità (assenza di misure di mitigazione per coerenza scarsa),
 - sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate
 - analisi degli impatti sulle componenti naturalistiche, consumo di suolo,
 - misure di mitigazione (uso di tratti ferroviari dismessi)
 - piano di monitoraggio (controllo della componente ecosistemica, periodicità dei report, modalità di comunicazione, responsabilità e risorse)
 - il Piano relativamente a:
 - intersezioni con percorsi ciclabili in fase di progettazione (Bitonto)
 - presenza di beni rurali e d'interesse paesaggistico, archeologico e storico, fruibili o facilmente raggiungibili attraverso le stesse, i tratturi di interesse storico, la viabilità di importanza storica che ricalca spesso antiche direttrici viarie segnate sin da età preromana da valorizzare
 - fornire "linee di indirizzo" per la fase progettuale (attrezzature e forniture minime da garantire, tipologie di intervento, aree per la sosta, caratteristiche delle isole ambientali, verifiche preventive dell'interesse archeologico)
 - la Vinca relativamente a:
 - localizzazione territoriale di tutte le previsioni di Piano rispetto alla RER, ai siti Natura 2000 ed alle aree naturali protette interessate ed ai relativi habitat/specie
 - verifica della coerenza di tutte le attività del Piano con i piani di gestione delle aree protette e dei siti Rete Natura 2000, con le misure di conservazione di cui al regolamento regionale 6/2016 e ss.mm.ii.
- l'Autorità procedente, al termine della fase di consultazione, trasmetteva a questa Autorità competente i suddetti contributi unitamente ad una tabella sinottica relativa a "*Osservazioni al Rapporto Ambientale in fase di consultazione e relative modalità di recepimento*", al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non tecnica aggiornati a seguito della suddetta fase e formalizzati con DD n. 1360 del 15/3/2021.

- In merito a quanto riportato dall'autorità precedente nella suddetta tavola si desume che:
 - diversi capitoli del RA sono stati integrati o dettagliati
 - sono state demandate alla fase di definizione dei "progetti attuativi" del Piano le analisi per la verifica degli impatti e agli enti committenti nella fase progettuale le "linee di indirizzo" per la progettazione
 - "In merito alla possibilità di utilizzare i tratti di ferrovie dismesse, sono state prese in esame soluzioni che interessassero solo strade, prevalentemente provinciali, comunali e vicinali in quanto si è ritenuto che il coinvolgimento di enti quali le ferrovie avrebbe comportato tempi non compatibili con il cronoprogramma del Piano"

SI OSSERVA che

- (O1) **non è chiaro in che modo le osservazioni pervenute nella fase di consultazione preliminare e non recepite siano state "rianalizzate" come indicato;**
- (O2) **la tabella sinottica relativa alle modalità di recepimento delle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione pubblica non ha considerato quelle della Sezione regionale Risorse Idriche, né quelle della Sezione regionale Mobilità Sostenibile e Vigilanza TPL;**
- (O3) **non si comprende in che modo gli enti committenti possano emanare nella fase progettuale le "linee di indirizzo" per la progettazione, che invero sono propedeutiche a questa, e, così facendo, possa essere garantita l'uniformità delle indicazioni progettuali fra i diversi comuni ricadenti nell'ambito di riferimento e connessi fra loro con le medesime progettualità.**

Si rammenta in ogni caso che la DICHIARAZIONE DI SINTESI di cui all'art. 13 co. 1 della L.r. 44/2012 costituisce parte integrante del Piano, pertanto dovrà ugualmente illustrare come si è tenuto conto degli esiti di tali consultazioni alla luce delle osservazioni del presente parere motivato, considerando tutti gli elementi emersi durante la valutazione.

VALUTAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

Illustrazione dei contenuti e degli obiettivi principali del Piano (lett. a Allegato VI Contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'articolo 13 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

Il Piano della Mobilità Ciclistica della Città Metropolitana di Bari (d'ora in poi BICIPLAN) è riconducibile alla L.R. 1/2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica" pubblicata nel B.U.R.P. del 25 gennaio 2013, n° 14 all'art. 5: "le Province ... redigono piani per la mobilità ciclistica e ciclopedonale per i territori di rispettiva competenza, in coerenza con il PRMC, ove vigente. Il piano provinciale programma gli interventi a livello sovra-comunale ed è individuato quale elaborato integrativo del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), di cui costituisce parte integrante e sostanziale. ...

I piani provinciali ... individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale, prevedendo, anche in attuazione dei piani di spostamento casa-scuola/lavoro/tempo libero, la connessione dei grandi attrattori di traffico, tra cui i poli scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, i distretti e le zone artigianali e industriali, il sistema della mobilità pubblica e collettiva e, in generale, i luoghi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

I Piani della mobilità ciclistica predisposti ... dalle Province sono piani di settore dei Piani urbani della mobilità (PUM) e dei Piani urbani del traffico (PUT), in quanto, contribuendo a spostare quote significative di traffico motorizzato verso quello ciclistico, perseguono gli obiettivi in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e del rumore prodotti dal traffico".

Il Biciplan "si configura, quindi, in coerenza con lo Statuto della CMB, come un piano di programma, (...) fornisce indirizzi di natura strategica e programmatica in ambito urbano affidando poi, alla competenza delle singole amministrazioni interessate, mediante gestione diretta o sottoscrizione di apposite convenzioni, l'attuazione dei singoli interventi e degli adempimenti conseguenti e successivi di natura progettuale, tecnica e amministrativa".

L'ambito di riferimento del BICIPLAN è l'area metropolitana di Bari, che comprende 41 comuni su una superficie di 3.862,88 kmq.

Esso si pone come obiettivo principale quello di *“Promuovere la mobilità sostenibile urbana ed extraurbana su tutto il territorio metropolitano”* (RA; pag. 21) proponendosi come *“strumento di programmazione della mobilità sostenibile-mobilità lenta urbana, ... unico per tutto il territorio metropolitano... in grado di “fare sintesi” e definire strategie e obiettivi per la costituzione di una rete interconnessa di interventi che coinvolge l’intero territorio metropolitano, prevedendo sia percorsi in ambito urbano che percorsi di connessione fra gli agglomerati urbani, in alcuni casi già presenti nella viabilità prevalentemente di competenza comunale, in altri di futura realizzazione o espansione, di cui si propone la realizzazione stabilendo gerarchie e priorità”* (RA, pag. 8). Esso persegue anche obiettivi più ampi quali ad esempio: *“soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l’abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l’aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell’uso individuale dell’automobile privata e la moderazione del traffico, l’incremento della capacità di trasporto, l’aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane”* (RA, pag. 8).

I n. 3 obiettivi specifici del Piano sono elencati nella tabella di pag. 1 e ss., a cui sono correlate le relative strategie ed azioni, che si riportano:

- 1.a Potenziare e integrare l’offerta per la mobilità ciclistica
 - 1.a.1-realizzare una rete ben connessa di percorsi/piste ciclabili, includendo quelli esistenti ed intervenendo su situazioni e punti particolarmente critici come i grandi centri urbani, gli incroci pericolosi, le intersezioni con corsi d’acqua, canali, autostrade o ferrovie
 - 1.a.2-riqualificare pavimentazione, segnaletica orizzontale e verticale
 - 1.a.3-realizzare nuovi percorsi ciclabili protetti lungo gli assi e nelle intersezioni ove la mobilità ciclistica risulta pericolosa e sconsigliata
 - 1.a.4-in ambito urbano, realizzare/estendere/disciplinare le cosiddette “Zone 30”
 - 1.a.5-incrementare e valorizzare i percorsi di tipo naturalistico
 - 1.a.6-collegare i diversi contesti paesaggistici dell’Area Metropolitana di Bari (Mare-paesaggio rurale e murgiano) interconnettendo alcune emergenze di importanza culturale e/o sociale dei paesi interessati;
 - 1.a.7-orientare i percorsi ciclistici in modo da poter assicurare anche uno scambio intermodale con l’auto e/o il treno, ovvero di favorire l’intermodalità e le connessioni con i principali hub logistici dell’area metropolitana (aeroporto, stazioni ferroviarie e parcheggi di scambio)
 - 1.a.8-realizzare nuove rotatorie o potenziamento di quelle esistenti in corrispondenza delle intersezioni con le extraurbane principali e secondarie;
 - 1.a.9-in ambito urbano, introdurre limitazioni delle velocità a 30 km/h o inferiori anche attraverso interventi di moderazione del traffico o “traffic calming”
 - 1.a.10-realizzare sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali
 - 1.a.11-realizzare aree attrezzate, libere o custodite, per la sosta delle biciclette
 - 1.a.12-prevedere localmente modifiche sia planimetriche sia della sezione della carreggiata dell’infrastrutturale stradale, finalizzate ad indurre gli automobilisti ad una guida più lenta e attenta, tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con i ciclisti e, in ambito urbano, con i pedoni
- 1b. Sviluppare il cicloturismo per la valorizzazione del paesaggio e dell’ambiente metropolitano
 - 1.b.1-realizzare un’adeguata rete infrastrutturale (obiettivo 1a)
 - 1.b.2-assicurare accoglienza e servizi necessari al cicloturista
 - 1.b.3-avviare una mirata azione di marketing territoriale coinvolgendo operatori del settore turistico (alberghi, B&B, agriturismi, aziende agricole, etc...)
 - 1.b.4-valorizzazione degli attrattori culturali (chiese, musei, castelli, biblioteche) presenti nei Comuni del territorio metropolitano (collegamento al progetto di rete “Terre di Bari Guest Card” inserito nel Piano per lo sviluppo della Città metropolitana di Bari)
 - 1.b.5-valorizzazione degli attrattori paesaggistici e ambientali (aree di pregio paesaggistico

e naturalistico) attraverso la creazione di percorsi che possano collegarli e creare una rete "paesaggistica e naturalistica" dell'area metropolitana barese

- 1c. Riduzione dell'incidentalità e dell'inquinamento
 - 1.c.1-in ambito urbano, realizzare/estendere/disciplinare le cosiddette "Zone 30"
 - 1.c.2- realizzare interventi di qualificazione urbana finalizzati ad assegnare maggiori spazi alla mobilità ciclistica e pedonale riducendo lo spazio assegnato al traffico veicolare
 - 1.c.3-promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento, non solo per il tempo libero, per ridurre le emissioni di Co2 e PM10 in atmosfera
 - 1.c.4-promuovere campagne di sensibilizzazione/comunicazione specifica
 - 1.c.5-realizzare nuove rotonde o potenziamento di quelle esistenti in corrispondenza delle intersezioni con le extraurbane principali e secondarie;
 - 1.c.6-in ambito urbano, introdurre limitazioni delle velocità a 30 km/h o inferiori anche attraverso interventi di moderazione del traffico o "traffic calming"
 - 1.c.7-realizzare sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali
 - 1.c.8-prevedere localmente modifiche sia planimetriche sia della sezione della carreggiata dell'infrastrutturale stradale, finalizzate ad indurre gli automobilisti ad una guida più lenta e attenta, tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con i ciclisti e, in ambito urbano, con i pedoni
 - 1.c.9-realizzare una rete ben connessa di percorsi/piste ciclabili, includendo quelli esistenti ed intervenendo su situazioni e punti particolarmente critici come i grandi centri urbani, gli incroci pericolosi, le intersezioni con corsi d'acqua, canali, autostrade o ferrovie
 - 1.c.10-orientare i percorsi ciclistici in modo da poter assicurare anche uno scambio intermodale con l'auto e/o il treno, ovvero di favorire l'intermodalità e le connessioni con i principali hub logistici dell'area metropolitana (aeroporto, stazioni ferroviarie e parcheggi di scambio)

Il RAP nel paragrafo dedicato alla "verifica di coerenza interna" riporta alle pag. 64 e ss. le matrici con cui è stata valutata la coerenza interna fra gli obiettivi e le azioni di piano e fra queste. Si conclude *"Considerando il numero di interazioni positive tra le strategie, il piano appare ben strutturato; è infatti evidente la coerenza tra le varie strategie di piano, e come attuare una strategia sia funzionale a molte delle altre strategie. Non vi sono obiettivi non dichiarati o non perseguiti, inoltre la maggior parte delle strategie è coerente agli obiettivi. In generale comunque la maggior parte degli obiettivi e azioni di piano appare in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente."*

Il Piano in sintesi, come si evince dalle tavole allegate e dalla Relazione illustrativa del Piano (cap. 6, 7 e 8):

- individua:
 1. le ciclovie esistenti o finanziate, non previste in altri strumenti di programmazione, al di fuori del tessuto urbano (ad es. itinerario Parco Alta Murgia, Rete ciclabile Valle d'Itria, Ciclovie di Giano, Ciclovie Gal Terre di Murgia, Ciclovie di Noci, Ciclovia ANAS, Ciclovie Murgia dei Trulli)
 2. la rete di interconnessione tra gli agglomerati urbani, di realizzazione prioritaria, di circa 430 km, di cui "nuovi tracciati saranno al massimo 38km" (RA, pag. 70) e così suddivisi:
 - A. CICLOVIA DEL WATERFRONT METROPOLITANO E DELLA CONCA BARESE - circuito di collegamento tra Capurso, Valenzano e Cellamare, sistemi di connessione con porti, aeroporto, stazioni ferroviarie; con un'estensione di 125.658 ml
 - B. CICLOVIA DELLE LAME: PIANA OLIVETANA, FASCIA PREMURGIANA E VALLE D'ITRIA - collegamenti tra Lame di Peucetia e il sistema premurgiano, circuito dal mare alle foreste della murgia lungo la conca barese – sistema delle ciclovie di Valle d'Itria e rete dei tratturi di noci; con un'estensione di 194.054 ml.
 - C. CICLOVIE DELL'ALTA MURGIA - Parco alta murgia: percorsi ciclopedonali finalizzati alla fruizione di aree di interesse naturalistico lungo il percorso da Iesce fino a Castel del Monte e collegamento con le Ciclovie di Giano; con un'estensione complessiva di 108.417 ml.

3. tratti di ciclabili al di fuori del tessuto urbano non individuati come prioritari ma la cui realizzazione è funzionale al completamento di una rete integrata con i sistemi intermodali e proiettata al cicloturismo locale, nazionale e internazionale.

- Indica la rete ciclabile all'interno del tessuto urbano di futura realizzazione "ritenuta prioritaria dai comuni nel processo di copianificazione"
- promuove l'attivazione di servizi aggiuntivi legati alla manutenzione e riparazione delle biciclette, alla vendita di accessori, alle aree di sosta attrezzate con punti ristoro e alla comunicazione di informazioni utili ai turisti e ai cittadini nei singoli comuni.
- propone le attività di comunicazione e promozione per la fruizione della rete ciclabile: diffusione di materiale informativo, campagne di sensibilizzazione, azioni promozionali specifiche per target groups, attività con i media, seminari, workshop e tavoli di lavoro per la partecipazione collettiva.

Le principali tipologie di percorsi ciclabili e/o ciclo-pedonali previsti nel BICIPLAN metropolitano al di fuori del tessuto urbano sono le seguenti:

- "Tipologia 1 - pista ciclabile e/o ciclopedonale, come da articolo 3, comma 1, punto 39, del Codice della strada
- Tipologia 3 - pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato (greenway)
- Tipologia 4 - sentiero ciclabile e/o percorso natura: sentiero/itinerario in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse
- Tipologia 6 - strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli/giorno, senza punte superiori a cinquanta veicoli/h
- Tipologia 11 - zona a velocità limitata (per 30 chilometri/h o inferiori), come da articolo 135, punto 14, del Regolamento del Codice della strada.

Nei tessuti urbani, le tipologie previste saranno quelle individuate nel Piano per la Mobilità Ciclistica della Città di Bari e nel Progetto di Cooperazione Internazionale CY.RO.N.MED". (Relazione illustrativa, pag. 77-80)

SI OSSERVA che:

(O4) in relazione ai contenuti del BICIPLAN non sono chiari:

1. **le azioni che saranno realizzate, prioritariamente e nell'arco di validità del piano:**
 1. **interventi infrastrutturali sulla rete (da creare ex novo/da valorizzare/da risistemare),**
 2. **opere connesse alle ciclovie (parcheggi, aree di sosta, accoglienza, scambio...)**
 3. **attività educative/formative per promuovere la mobilità ciclistica a livello provinciale;**
 4. **attività di comunicazione istituzionale a supporto degli interventi;**
 5. **servizi/interventi per migliorare l'accoglienza legata al cicloturismo,**
2. **quali sono i "progetti attuativi" citati nelle controdeduzioni (tavola sinottica, pag.2),**
3. **le responsabilità e le risorse per l'attuazione degli interventi e dei progetti di cui ai punti precedenti.**

(O5) non si comprende l'analisi di coerenza interna fra le azioni/strategie n. 1.b.1, 1.c.1, 1.c.4, 1.c.5, 1.c.6, 1.c.8, 1.c.9, e le azioni/strategie n. 1.a.1, 1.a.4, 1.a.7, 1.a.8, 1.a.9, 1.a.10, fra loro coincidenti;

Rapporto con altri pertinenti piani o programmi (lett. a Allegato VI Contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'articolo 13 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

Nel capitolo 5 del RA sono riportati i Piani e Programmi sovraordinati considerati:

- DRAG
- Piano Paesistico Territoriale Regionale (PPTR)
- Piano Regionale dei Trasporti (PRT)
- Piano Attuativo del piano regionale dei trasporti 2015-2019
- Piano Regionale qualità dell'aria
- Piano d'azione del rumore

- PEAR Aggiornamento 2015
- Piano di Bacino –stralcio assetto idrogeologico (PAI)
- Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)
- Piano di Tutela delle Acque
- Piani di gestione siti Natura 2000 distribuiti sul territorio regionale (RA, pag. 42 e ss.).

Nei relativi box sono riportati per ciascuno gli obiettivi generali e specifici e, ove possibile, le azioni e gli interventi.

A pag. 53 e ss. del RA è presente la matrice di coerenza esterna, che mostra *“le possibili interazioni tra il piano e gli strumenti di pianificazione locali e la valutazione dell’impatto del Biciplan sugli obiettivi dei piani pertinenti con cui si è evidenziata una interazione”*. Si evidenziano prevalentemente l’assenza di interazioni o coerenze. Per alcune azioni/piani viene indicata *“Coerenza da valutare in base alle azioni specifiche”*, che tuttavia non è chiarita, se non nella *“tabella sinottica”* di controdeduzioni alle osservazioni pervenute in fase di consultazione per cui si riporta: *“in quanto in questa fase le strategie/azioni indicate dal Piano non consentono di prevedere una sicura coerenza che appare necessario valutare nelle successive fasi attuative. Di conseguenza non è possibile in questa fase immaginare eventuali misure di mitigazione che vengono demandate alle successive fasi attuative”* (pag. 2).

Nella Relazione illustrativa (cap. 4 Coerenza con la normativa e con gli strumenti urbanistici vigenti) sono riportati a livello ricognitivo, per ciascun Comune, i principali strumenti di pianificazione urbanistica generale e quelli riguardanti la ciclabilità, nonché la ricognizione dei principali percorsi esistenti o finanziati (tali percorsi sono quindi riportati nelle tavole P6, P7 e P8 allegate). A pag. 42 del RA si riporta *“Si specifica che i Piani Urbanistici locali non sono stati analizzati in quanto il BICIPLAN METROPOLITANO è il risultato di un processo di copianificazione tra la Città Metropolitana di Bari e le amministrazioni comunali dell’area metropolitana; pertanto si presume già coerente con la pianificazione comunale”*.

Esclusivamente in merito al PPTR, nel capitolo 7 dedicato agli impatti (pag. 78 e ss.) è riportata un’analisi che sovrappone il *“Sistema delle Tutele”* e la rete prospettata nel Biciplan. Essa è sintetizzata in una tabella (Tab. 7.5.2 - Indicatore 1: Interferenze tra le infrastrutture in sede propria e Sistema delle Tutele del PPTR) e visualizzata in una serie di figure. Rispetto alle tipologie di intervento (interventi di risistemazione/riqualificazione di infrastrutture esistenti, interventi *“in sede propria”*, *“Rete ciclabile all’interno del tessuto urbano”*), sono quindi indicate alcune considerazioni generali, *“la cui validità andrà verificata nelle fasi attuative dei progetti”*, e le interferenze maggiori con il sistema delle tutele, che sinteticamente si riportano di seguito:

- interventi *“in sede propria”*,
 - Rete dei tratturi (su UCP Rete Tratturi: 17 km circa; su UCP Area di rispetto tratturi: 4.5 km circa),
 - Rete Natura 2000 (6 km circa):
 - Aree di rispetto dei boschi (UCP buffer 100m dai perimetri delle aree boscate: 6 km circa):
 - Parchi nazionali e riserve naturali statali (circa 4.6 km)
 - Fiumi-torrenti-corsi d’acqua pubblici (150m) (circa 2.6 km)
 - Immobili e aree di notevole interesse pubblico (circa 1.1 km):
 - Paesaggi rurali (circa 4.2 km):
 - Vincolo idrogeologico (UCP: 4.9 km):
- interventi di risistemazione/riqualificazione di infrastrutture esistenti
 - Reticolo idrografico di connessione - R.E.R. (100m) (interessato per 10 km circa)
 - Lame e Gravine (interessati 10 km circa),
 - Formazioni arbustive in evoluzione naturale (interessati 14 km circa):

Nel medesimo capitolo è altresì valutata la capacità della rete proposta nel Biciplan di migliorare la fruibilità del territorio, del paesaggio e degli elementi di valore ed interesse presenti nel PPTR, connettendo e riqualificando percorsi ciclabili esistenti o pianificati da altri strumenti.

Richiamato quanto riportato nelle linee guida ISPRA (*“Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS”* Delibera Consiglio Federale n. 51/15-CF del 22/4/15) in merito a

tale punto: “Relazione con altri P/P: *analisi dei rapporti con i P/P pertinenti, inclusi documenti a carattere programmatico a vari livelli, territoriali e di settore, attraverso un confronto tra gli obiettivi/azioni del P/P e gli indirizzi/previsioni di altri P/P. Tale analisi deve evidenziare eventuali sinergie o conflitti, indicare le modalità di gestione dei conflitti al fine di valutare come il P/P si inserisce nelle strategie di sviluppo del territorio interessato. Tale analisi deve evidenziare eventuali sinergie o conflitti e indicare le modalità di gestione dei conflitti. I risultati dell’analisi di coerenza devono essere presi in considerazione nell’ambito dell’elaborazione del P/P”* SI OSSERVA che:

- (O6) **nella matrice di coerenza esterna è presente il PRC non considerato nelle box esplicative, mentre non si tiene conto del PEAR (RA, pag. 45), né del PAES del comune di Bari (RA, pag. 28);**
- (O7) **pur evidenziando sinteticamente nella relazione Illustrativa in che modo sia stata considerata la pianificazione locale sia urbanistica che relativa alla mobilità, non è esplicitato il rapporto fra questi e il BICIPLAN, anche in termini di raccordo/sinergia/conflitto, né è riportata nell’analisi di coerenza benchè sia pertinente al BICIPLAN e interessi il medesimo ambito di riferimento nonchè il settore interessato;**
- (O8) **la stessa matrice di coerenza appare generica, in quanto mette in relazione le singole azioni/strategie del BICIPLAN con i suddetti piani nella loro interezza, pur avendo indicato per ognuno di loro i diversi e variegati obiettivi;**
- (O9) **non è esplicitato quindi (eccetto per il PPTR) il rapporto (sinergico o contrario) fra le previsioni/vincoli/tutele/zonizzazioni dei suddetti piani e le azioni del BICIPLAN, e quindi come quest’ultimo possa condizionare l’attuabilità degli obiettivi dei sopraelencati piani;**
- (O10) **non è evidente (eccetto per il PPTR) in che modo durante l’elaborazione del BICIPLAN si sia tenuto conto della pianificazione citata, ad esempio in termini di raccordo, di sinergia, di valorizzazione, ecc.;**

Aspetti pertinenti dello stato attuale dell’ambiente e sua evoluzione probabile senza l’attuazione del piano o del programma; caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate; qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all’art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228. (lett. b, c, d Allegato VI Contenuti del Rapporto Ambientale di cui all’articolo 13 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

Nel capitolo 4 del RA si affronta il tema del contesto ambientale di riferimento del territorio della Città Metropolitana di Bari, ritenendo *“pertinenti al piano gli aspetti ambientali legati a:*

- *aria e clima;*
- *suolo;*
- *produzione di rifiuti;*
- *patrimonio culturale e beni materiali;*
- *acqua e circolazione idrica;*
- *flora, fauna, biodiversità e Rete Natura 2000;*
- *paesaggio e territorio;*
- *rumore;*
- *popolazione e salute umana”.*

I paragrafi del capitolo 4 sono espressi *“alcuni contenuti relativi all’analisi del contesto rispetto a quanto già riportato nel Rapporto Preliminare di Orientamento”*; pertanto si considera anche quanto presente nel corrispondente capitolo 4 del RPO trasmesso con nota prot.93483 del 30/07/2018.

Si riportano di seguito in corsivo alcuni estratti che si ritengono più pertinenti al Piano in esame:

ARIA E CLIMA

- *“In termini di emissioni dall’analisi del P.R.Q.A. emerge che nell’area metropolitana barese le principali*

fonti di inquinamento dell'aria (produzione di CO, COV, NOx, polveri sottili e totali, CO2) derivano dai trasporti su strada". (RA, pag. 26)

- "Rispetto alle emissioni climalteranti ed in particolare alle emissioni di CO2 mancano dei dati puntuali inerenti il settore dei trasporti nel territorio metropolitano, se non quelli derivanti dal PAES del Comune di Bari (approvato nel 2011)". (RA, pag. 28)
- "I mesi più freddi sono gennaio e febbraio con valori più bassi di temperatura che si registrano sul Gargano il subappennino dauno con 4°C e quelli più alti lungo le coste della penisola salentina i mesi più caldi invece sono luglio e agosto con temperature medie di 29°... fino a raggiungere i 40°C nell'area metropolitana barese i giorni con temperature oltre i 30°C sono mediamente una trentina" (RPO, pag. 34)

RUMORE

- "Si riporta di seguito un estratto della Mappatura Acustica Strategica dell'Agglomerato di Bari-Riferimento normativo giugno 2017, che mostra la popolazione esposta al rumore emesso dalle sorgenti stradali" (RA, pag. 29)
- "Tenuto conto che il rumore è un suono che incide negativamente sul benessere psicofisico di un individuo gli effetti sono catalogati in:
 - danno o alterazione di gravità variabile permanente causato da livelli superiori a 85 DB per tempi lunghi e continuate come ad esempio l'ipoacusia indebolimento dell'udito o addirittura la sordità;
 - disturbo o modificazione delle condizioni psicofisiche;
 - fastidio o scontentezza irritazione dell'individuo.

Si parla di effetti di tipo non specifico o extrauditivi quando il rumore agisce come un fattore di stress sul resto del corpo umano; sul sistema nervoso sulla psiche e sul sistema endocrino, circolatorio, respiratorio, muscolare e digerente con effetti psicosomatici su organi bersaglio. ...

Sempre l'OMS sostiene che il traffico stradale rappresenta la principale e più diffusa sorgente di rumore in particolare in città ti mando che il 40% della popolazione europea sia da considerarsi esposta a seguire influiscono nell'ordine le attività industriali artigianali agricole di cantiere di spettacoli Inoltre più del 30% della popolazione europea risulta esposta a livelli acustici provenienti da varie fonti di rumore superiori a 55 DB a in periodo notturno" (RPO, pag. 71)

- "Allo stato attuale le principali fonti di inquinamento acustico dell'area metropolitana barese sono rappresentate dalle missioni sull'onore provocate:
 - dall'infrastrutturazione del territorio (strade ferrovie aeroporti porti)
 - dalle attività produttive
 - dalle attività di servizio e/o commerciali
 - da cantieri manifestazioni temporanee ricreative, privati, ecc.
 Fra queste, il traffico stradale costituisce senz'altro una delle sorgenti prevalenti di disturbo acustico." (RA, pag. 29)

SUOLO

- "nel 2018 il consumo di suolo ha raggiunto circa il 10% (38.450 ha) con un aumento percentuale di circa lo 0.28% rispetto all'anno precedente e un valore pro-capite di circa 306 m2/ab, pari a circa 0.86 m2/ab/anno; nel periodo 2017-2018 si è avuta una densità di cambiamenti del 2.82 m2/ha/anno, al di sopra sia della media nazionale che regionale. A livello comunale le città di Bari e Modugno si pongono tra i primi posti in quanto a consumo di suolo, con valori rispettivamente del 42% e 41.8%; Bari risulta inoltre tra le prime città della regione per consumo di suolo annuale netto in ettari con un incremento nel 2017-2018 a livello comunale di 17.8 ha. Tra le altre municipalità, i valori maggiori relativi al consumo di suolo, nel 2018 sono stati registrati a Capurso e Molfetta (21.3%), Valenzano (20.6%), Triggiano (19.1%), mentre i valori più bassi sono stati raggiunti nei comuni di Gravina di Puglia (3.9%), Altamura (4.6%), Poggiorsini (4.9%), Ruvo di Puglia (5.4%), Toritto (5.5%), nessun comune della città metropolitana ha raggiunto un consumo di suolo zero o prossimo a zero (< 0,1 %)". (RA, pag. 35)

- *“L'intero territorio murgiano e altresì interessato da una serie di forme prevalentemente legate ai processi fisico-chimici che interessano le formazioni mesozoiche che lo costituiscono quali:

 - le doline di forma subcircolare con presenza diffusa di “Terre Rosse” o “terreni residuali” di colore marrone ruggine costituiti soprattutto dai residui insolubili del calcare come l'ossido di ferro ed alluminio che a luoghi raggiungono dimensioni importanti (Pulo di Altamura)
 - le polje (Canale di Pirro)
 - gli inghiottitoi e i campi carreggiati.*

Ma accanto a queste forme di altrettanto interesse e morfologico sono una serie abbastanza fitta di soldati erosivi a carattere occasionale di larghezza e lunghezza variabili in genere a fondo piatto che prendono il nome di lame o gravi ne rappresentano corsi d'acqua effimeri ed occasionali ...

Il territorio della città metropolitana di Bari è caratterizzato dalla presenza di un importante e ramificato sistema di lame tra le quali i più importanti sono Lama Balice, Lamasinata, Lama Picone, Lama Valenzano, Lama San Giorgio, Lama Giotta” (RA, pag. 31-32)

ACQUA E CIRCOLAZIONE IDRICA

- *“La ricarica dell'acquifero si esplica su tutto il territorio, ad eccezione di alcune limitate aree di affioramento delle coperture quaternarie meno permeabili, anche se la parte più interna del territorio delle Murge costituisce la zona di prevalente ricarica; essa si articola in una serie di bacini imbriferi di tipo endoreico, di diversa estensione, che raccolgono le acque degli eventi meteorici convogliandole, mediante inghiottitoi, verso il sistema dei reticoli carsici sotterranei.*
- *La ricarica dell'acquifero è dovuta alle precipitazioni atmosferiche insistenti nell'area; le piogge nelle parti centrali della Murgia raggiungono altezze medie annue dell'ordine di 600-700 mm, e tendono a diminuire verso la costa Nord-occidentale, dove raggiungono valori dell'ordine dei 500 mm. L'infiltrazione avviene sia in forma diffusa sia in forma sostanzialmente concentrata: la ricarica diffusa si sviluppa sostanzialmente in quelle aree dotate di una fratturazione e di un carsismo uniformi, mentre la ricarica concentrata si esplica principalmente laddove si verificano condizioni particolari di carsismo, fratturazione della roccia e condizioni morfostrutturali, dando origine a fenomeni di ruscellamento superficiali localizzati in bacini endoreici, doline ed inghiottitoi.*
- *Negli ultimi anni si registra una riduzione della ricarica mediamente pari al 20%, mentre per le sub-aree denominate Murgia Nord e Alta Murgia, tale riduzione assume rispettivamente i valori del 13 e 8%. Tali porzioni di territorio, corrispondenti all'altopiano delle Murge, rappresentano, ad oggi, delle aree di strategica valenza idrogeologica e pertanto vanno assolutamente salvaguardate. (RA, pag. 42)*

PAESAGGIO E TERRITORIO

- *“Nell'allegato 8 Carta dei Valori percettivi sono stati evidenziati i paesaggi rurali e luoghi panoramici e le visuali di particolare pregio dell'area metropolitana barese” (RPO, pag. 68)*

PATRIMONIO CULTURALE E BENI MATERIALI

- *“Il territorio metropolitano di Bari vanta un patrimonio culturale (beni culturali archeologici e paesaggistici di inestimabile valore di enorme eterogeneità) Essi risultano prevalentemente dislocali nelle aree extraurbane (edifici rurali, chiese, edicole, villaggi storici, piante monumentali, trame fondiari oggetto di importanti interventi pubblici). Le maggiori criticità sono legate ai fenomeni di urbanizzazione dei contesti agricoli: i dati sulla proliferazione edilizia a bassa densità, su consumo di suolo e sulla artificializzazione del paesaggio agrario evidenziano una progressione crescente è rilevante e rappresentano la principale minaccia alla qualità ecologica e percettiva del paesaggio” (RPO, pag. 50).*

Infine, al paragrafo 4.5 del RA si riporta la *“Sintesi dei fattori ambientali positivi e negativi (SWOT)”* per *“descrivere in modo schematico quali sono i fattori di forza e/o debolezza nello scenario attuale per il sistema della mobilità ciclistica per l'area della Città Metropolitana di Bari. Questa valutazione del contesto ambientale intende soprattutto evidenziare i problemi e gli aspetti favorevoli del sistema ambientale che potrà essere influenzato dal piano”*; si evidenziano:

- *Fattori di forza / opportunità*

- *Esistenza di sistema di viabilità secondaria e rurale tra i Comuni interessati che può essere valorizzato*
- *Complementarietà con reti ciclabili già esistenti*
- *Dotazione di diversi punti di intermodalità e velostazioni*
- *Capacità di intercettazione dei flussi di cicloturismo nazionale ed internazionale, grazie al coinvolgimento dell'hub logistico dell'Aeroporto Karol Wojtyła di Bari Palese*
- *Capacità di promuovere e valorizzare, interconnettendoli, gli attrattori culturali, paesaggistici ed ambientali di maggior pregio dell'intera zona coinvolta (parchi, masserie, palmenti, gravine, insediamenti preistorici, boschi, etc.)*
- *Presenza, lungo i percorsi, di molteplici e differenziate tipologie di strutture ricettive*
- *Il territorio dell'area metropolitana di Bari rispetto ai principali inquinanti prodotti dal traffico veicolare presenta un trend in diminuzione della concentrazione degli stessi ed un omogeneo rispetto dei limiti di legge imposti dal D.Lgs. 155/2010*
- *Rispetto ai consumi ed emissioni di CO2 equivalente al 2016 nella regione è quasi raggiunta la parità energetica nell'utilizzo di carbone e gas quale combustibile per la produzione di energia elettrica e vi è stato uno sviluppo di impianti a fonti rinnovabili fin o a 10 volte superiore a quanto previsto dal vecchio PEAR.*
- *Presenza di un patrimonio culturale (beni culturali, archeologici e paesaggistici) di inestimabile valore e di enorme eterogeneità, spesso dislocati nelle aree extraurbane*
- *Presenza di numerose e diversificate aree di interesse naturalistico (Rete Natura 2000; IBA; Parchi nazionali; Parchi naturali regionali; Riserve naturali orientate regionali)*
- *La Regione ha un Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) che prevede politiche di tutela, valorizzazione e riqualificazione attuate attraverso forme di gestione attiva del patrimonio paesaggistico. Comprende lo Scenario Strategico "Progetto integrato della mobilità dolce" che ha l'obiettivo di mettere a sistema la rete infrastrutturale esistente in tutta la regione con le figure territoriali e paesaggistiche, alla cui fruizione le infrastrutture e i nodi di scambio intermodale sono finalizzate.*
- *Fattori di debolezza /rischi*
 - *Diffusione a macchia di leopardo delle ciclabili esistenti all'interno dei tessuti urbani senza un'organica connessione soprattutto con i tracciati esterni al tessuto urbano*
 - *Sicurezza strada da migliorare soprattutto in riferimento all'utenza debole*
 - *Grande fragilità di molte parti del territorio metropolitano*
 - *Limitatezza delle risorse economiche*
 - *Nel periodo 2015-2017 era stato registrato il superamento del limite annuale dell'NO2 nel sito di Bari-Cavour*
 - *Il trend delle concentrazioni di PM10 di 3 centraline dell'agglomerato di Bari è in Crescita*
 - *I trasporti contribuiscono per il 72% del CO, il 44 dell'NOX e il 41% delle polveri totali.*
 - *I trasporti rappresentano ancora un'importante fonte di emissione climalteranti in virtù anche della minore penetrazione di veicoli a ridotte emissioni o impieganti combustibili a minor impatto*
 - *Diffusi fenomeni di urbanizzazione dei contesti agricoli con conseguenze consumo di suolo*
 - *La tendenza alla trasformazione degli ambienti naturali (frammentazione, degrado e distruzione degli habitat per cambio di uso del suolo, per urbanizzazioni e infrastrutturazione; e impoverimento degli agroecosistemi tradizionali e i pascoli per intensificazione della produzione), è una grave minaccia per la biodiversità.*
 - *Presenza di detrattori paesaggistici.*

Il tema della mobilità è trattato esclusivamente nel capitolo 2 della Relazione Illustrativa di cui si riportano in corsivi alcuni estratti:

- *"l'area metropolitana barese si caratterizza come un importante nodo stradale e autostradale che determina elevati livelli di congestionamento per la presenza di traffico turistico, cittadino e pendolare*

che s'intensifica soprattutto negli orari di punta e durante i week-end estivi in prossimità di tutte le principali arterie stradali.

- *In tutti i sistemi di trasporto presenti sul territorio si rilevano altre disfunzioni, variamente distribuite, capaci di esercitare un reciproco ruolo di causa ed effetto. Le principali sono:*
 - *carente gerarchizzazione delle reti (...);*
 - *carenza e/o obsolescenza del parco veicolare (trasporto pubblico);*
 - *carente quantità e/o qualificazione del personale (trasporto pubblico);*
 - *inefficienze gestionali (trasporto pubblico terrestre, marittimo e aereo);*
 - *bassa qualità del servizio offerto (trasporto pubblico terrestre, marittimo e aereo);*
 - *carente integrazione fra i differenti sistemi di trasporto (...);*
 - *forti squilibri nella distribuzione della domanda sul territorio; ecc..*
- *l'incidentalità, ... risulta in qualche modo direttamente proporzionale all'intensità del traffico; la pericolosità, ... influenzata dalle intensità strada e delle intersezioni. In altri termini, è più probabile che si abbiano gravi danni alle persone su strade con caratteristiche geometriche inadeguati (lunghe rettifili e carreggiata stretta; carreggiata larga e tortuosità eccessiva; intersezioni con scarsa visibilità e mal regolate; ecc.) al tipo di traffico che attualmente le impegna.*
- *disuniforme distribuzione territoriale della domanda di trasporto... forte squilibrio esistente fra il potere attrattivo di Bari rispetto a quello di tutti gli altri Comuni della Città Metropolitana di Bari*
- *si individuano ... alcuni fenomeni di aggregazione fra comuni geograficamente vicini, che si scambiano una significativa quantità di spostamenti. Tali fenomeni, pur presentando un'entità di gran lunga inferiore rispetto al pendolarismo sul capoluogo, che ha un predominio assoluto sull'intero territorio metropolitano, sono il sintomo dell'esistenza di alcune aree nelle quali i Comuni svolgono un ruolo di reciproca complementarietà Sono presenti anche altre aggregazioni minori di frontiera, che sicuramente partecipano a fenomeni intermetropolitani*
- *Si rileva un modestissimo miglioramento dell'uso della bicicletta rispetto al censimento del 2001 mentre lo spostamento con il mezzo privato continua ad essere quello maggiormente privilegiato.*
- *La rete del trasporto pubblico su gomma è caratterizzata due tipologie di servizi:*
 - *servizi sostitutivi/integrativi eserciti dalle aziende ferroviarie;*
 - *servizi convenzionali eserciti dal CoTRAP.*
- *La città di Bari è dotata di una rete metropolitana che collega la stazione di Bari Centrale con il quartiere San Paolo (zona ospedale), alla periferia ovest della città, in 14 minuti. ... Con la realizzazione del prolungamento (Cecilia e Regioni) il cadenzamento è di 5 minuti e la portata oraria di 6.000 persone. Per la peculiarità del servizio ferroviario nel capoluogo pugliese, organizzato in sei linee ferroviarie che attraversano il territorio comunale e quattro diversi gestori, è possibile utilizzare la definizione di metropolitana di Bari in maniera estensiva...*
- *I collegamenti ferroviari sono assicurati inoltre dalle 18 stazioni attraversate quotidianamente da circa 300 treni. Nella Stazione di Bari Centrale, parte del circuito Grandi Stazioni, confluiscono oltre alle linee delle Ferrovie dello Stato (la storica Ferrovia Adriatica e la Bari-Taranto), le Ferrovie del Sud Est (linea Bari-Putignano-Salento), la "Ferrotranviaria - Ferrovie Bari Nord" (linea Bari-Barletta) e le Ferrovie Appulo Lucane (Bari-Matera), tutte in concessione. ...*
- *Nel 2008 è iniziata la realizzazione del collegamento ferroviario (a doppio binario elettrificato) per collegare la stazione di Bari Centrale all'Aeroporto ... (che) è entrato in funzione il 19 luglio 2013, con una frequenza di circa 40 minuti tra ogni corsa.*
- *Con la realizzazione della linea ad alta capacità Bari-Napoli, inserita nel sistema AV/AC Italiano, che i tempi di percorrenza saranno di 110 minuti rispetto alle 4 ore attuali. Attualmente è in costruzione il tratto Foggia-Bari, mentre è in fase di progettazione il tratto Napoli-Foggia".*

Si OSSERVA che

(O11) l'analisi del RA è

1. **incompleta e frammentata, tanto da richiedere il completamento delle informazioni nel RPO (che è redatto per altre finalità) e il recupero di quelle legate al tema dei trasporti e**

della mobilità ciclistica nella Relazione illustrativa,

2. relativamente alla flora, fauna, biodiversità e ai rifiuti, si riferisce alla situazione generale pugliese, non focalizzando l'attenzione all'ambito di riferimento del piano;
3. non affronta la tematica del turismo, e in particolare del cicloturismo, ai punti di attrattività, di interscambio, alle dotazioni presenti, ai punti di accesso, ecc.
4. non utilizza il sistema delle conoscenze sviluppato da altre pianificazioni insistenti nel medesimo ambito di riferimento (es. quadro delle conoscenze del PTCP, PUG dei comuni, adeguamenti al PPTR, ecc.)

(O12) Il suddetto schema SWOT traccia conclusioni che non trovano adeguata esposizione nel RA e/o negli elaborati di piano, in particolare relativamente a:

1. "sistema di viabilità secondaria e rurale tra i Comuni interessati che può essere valorizzato"
2. reti stradali con più alto tasso di traffico, rumorosità e inquinamento
3. "reti ciclabili già esistenti"
4. "punti di intermodalità e velostazioni" esistenti
5. "flussi attuali di cicloturismo nazionale ed internazionale" ed eventuale trend
6. "attrattori culturali, paesaggistici ed ambientali di maggior pregio ... (parchi, masserie, palmenti, gravine, insediamenti preistorici, boschi, etc.)":
 1. "patrimonio culturale (beni culturali, archeologici e paesaggistici) di inestimabile valore e di enorme eterogeneità, spesso dislocati nelle aree extraurbane"
 2. "numerosa e diversificate aree di interesse naturalistico (Rete Natura 2000; IBA; Parchi nazionali; Parchi naturali regionali; Riserve naturali orientate regionali)"
7. "tipologie di strutture ricettive" presenti
8. "detrattori paesaggistici".

(O13) nel RA non è presente la "descrizione dell'evoluzione probabile dello stato dell'ambiente senza l'attuazione del Piano".

Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale. (lett. e Allegato VI Contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'articolo 13 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

Nella tabella 5.2.1 al paragrafo 5.2 sono riportati gli "obiettivi di sostenibilità ambientale di riferimento" divisi per tematiche ambientali, che si riportano:

- Mobilità e trasporto
 1. Realizzare un passaggio equilibrato a modi di trasporto ecocompatibili ai fini di un sistema sostenibile di trasporto e di mobilità (SSS)
 2. 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)
 3. Attivare un approccio "trans-scalare" nella pianificazione delle trasformazioni territoriali a livello comunale e di area vasta che valorizzi il coordinamento tra gli strumenti di governance del territorio, monitori i programmi di investimento in infrastrutture per la mobilità, concentrando l'orientamento al servizio (e all'utenza) durante le fasi progettuali degli spazi urbani della mobilità e/o dei corridoi del trasporto pubblico locale. (LGBTPL)
 4. 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 ed Emissioni climalteranti

5. Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera (SNSS)
6. Ridurre le emissioni di gas climalteranti (PNIEC)
- Suolo
 7. Perseguire l'azzeramento del consumo di suolo netto entro il 2050
- Acque
 8. Ridurre l'impermeabilizzazione del territorio al fine di favorire il drenaggio naturale e la ricarica degli acquiferi sotterranei
- Rifiuti
 9. Riutilizzare in loco i materiali di scavo e demolizione prodotti riducendo il conferimento in discarica di rifiuti
- Inquinamento acustico
 10. 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)
- Paesaggio e sistemi naturali
 11. Mantenere e ripristinare gli habitat naturali e le specie selvatiche in modo da permetterne uno stato di conservazione favorevole nella Comunità (Direttiva 92/43/CEE)
 12. Proteggere e ripristinare gli habitat e i sistemi naturali (SG-Strategia europea per lo sviluppo sostenibile - Agenda di Goteborg, aggiornamenti 2006 e successivi)
 13. Conservare i caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi del territorio al fine di tutelare le preesistenze significative ed i relativi contesti" (CEP – Convenzione europea del paesaggio)
 14. Integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche e in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico, nonché nelle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio" (CEP -Convenzione europea del paesaggio)
- Sicurezza salute e ambiente urbano
 15. 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)
 16. Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo «zero vittime» nel trasporto su strada "(LB 2011)

Nella matrice 6.1.2 al capitolo successivo è riportata la coerenza esterna fra i n. 3 obiettivi generali del piano e i suddetti obiettivi di sostenibilità. Tali relazioni appaiono prevalentemente coerenti o non aventi interazione. Nel caso degli obiettivi 7, 8, 9, 11, 13, 15 e 16 viene indicata "Coerenza da valutare in base alle azioni specifiche", mentre non è considerato l'obiettivo n. 12.

Nella matrice 6.1.4 è riportata la "Coerenza esterna delle strategie/azioni del Biciplan con gli obiettivi di sostenibilità". A differenza di quanto esposto nella precedente matrice:

- Per gli obiettivi n. 7, 8, 9, viene indicata "Coerenza da valutare in base alle azioni specifiche" solo per le azioni 1.a.1, 1.a.3, 1.a.5, 1.a.6, 1.a.7, 1.a.8, 1.a.10 e una piena coerenza per l'azione 1.a.2 e 1.a.11.
- Per l'obiettivo n. 10 presenta una coerenza "da valutare" per l'azione 1.a.8,
- Per gli obiettivi n. 11, 12, viene indicata "Coerenza da valutare in base alle azioni specifiche" solo per le azioni 1.a.1, 1.a.3, 1.a.6, 1.a.8, 1.a.10, 1.a.11 e una piena coerenza per l'azione 1.a.7.
- Per l'obiettivo n. 13 viene indicata "Coerenza da valutare in base alle azioni specifiche" solo per le azioni 1.a.1, 1.a.2, 1.a.3, 1.a.7, 1.a.8, 1.a.10, 1.a.11, 1.b.1, 1.b.3, 1.b.4 e una piena coerenza per l'azione 1.a.4 e 1.b.6.
- Per l'obiettivo n. 14 viene indicata "Coerenza da valutare in base alle azioni specifiche" solo per le azioni 1.a.3, 1.a.7, 1.a.8, 1.a.11 e una piena coerenza per l'azione 1.a.1, 1.a.6, 1.b.2, 1.b.3, 1.b.4, 1.b.5, 1.c.2., 1.c.3.
- gli obiettivi 15 e 16 sono prevalentemente coerenti o senza interazione.

Nella tabella 6.1.3 sono presenti le relative considerazioni, che si riportano di seguito con riferimento ai

richiamati punti:

- per il Suolo, sottosuolo, acque (ob. 7 e 8): *“Gli obiettivi del BICIPLAN appaiono nel complesso coerenti con gli obiettivi di sostenibilità per la componente suolo, sottosuolo, acque; la scelta di prevedere tracciati su viabilità esistenti e ridurre al minimo i tracciati in sede propria va nella direzione auspicata di ridurre il consumo di suolo vergine e di nuove impermeabilizzazioni”.*
- per la Produzione di rifiuti (ob.9): *“Gli obiettivi di BICIPLAN appaiono nel complesso coerenti con gli obiettivi di sostenibilità per la componente produzione di rifiuti; il riutilizzo in loco dei materiali derivanti dagli scavi per la realizzazione di nuovi tracciati o dalla ripavimentazione di tracciati esistenti si configura come azione necessaria per incrementare forme di riciclo e diminuire complessivamente la produzione di rifiuti.”*
- Per l'inquinamento acustico (ob. 10): *“Gli obiettivi del Biciplan appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di esposizione della popolazione al rumore; l'attuazione degli obiettivi del Biciplan contribuisce a perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico”*
- per gli ecosistemi (ob. 11 e 12): *“La coerenza ... deve necessariamente essere valutata in relazione alle singole strategie/azioni del Piano; infatti i primi 2 obiettivi potrebbero risultare non attinenti se considerati in sé mentre le strategie/azioni proposte possono risultare non coerenti laddove per la loro attuazione si prevedano opere all'interno o in prossimità dei Siti medesimi, tali da produrre su di essi effetti negativi (frammentazione/eliminazione di habitat, consumo di suolo, impermeabilizzazioni, ecc..). Lo stesso discorso può applicarsi all'obiettivo specifico di riduzione dell'incidentalità e dell'inquinamento, che pur apparendo coerente in sé in merito alla conservazione di habitat e specie, si attua anche con strategie/azioni potenzialmente non coerenti.”*
- per il Paesaggio (ob. 13 e 14): *“la coerenza con gli obiettivi di conservazione deve essere valutata in considerazione delle singole strategie/azioni del Piano.”*
- per la Sicurezza salute e ambiente urbano (ob. 15 e 16): *“Gli obiettivi del Biciplan appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di esposizione della popolazione a inquinanti e rumore. Anche in tema del miglioramento della sicurezza il Biciplan propone obiettivi specifici per la riduzione dell'incidentalità in particolare di quella che coinvolge pedoni e ciclisti”.*

SI OSSERVA che:

(O14) le due matrici presentano in modo incongruente alcune valutazioni rispetto ai medesimi obiettivi/azioni/strategie;

(O15) non sono chiari i seguenti punti:

1. **in che modo le azioni/strategie del BICIPLAN possano perseguire alcuni obiettivi di sostenibilità selezionati (es. ripristinare gli habitat –ob. 11 e 12, ridurre il rumore ambientale- ob. 10)**
2. **in che modo le azioni/strategie del BICIPLAN dichiarate “coerenti” perseguono di per sé tali obiettivi di sostenibilità (es. azione 1.a.11 e ob. 5, 6, 7, 8, 9,1 0)**
3. **in che modo il BICIPLAN assicurerà al fine di migliorare la sostenibilità ambientale dello stesso in modo cogente la messa in atto degli accorgimenti riportati nelle considerazioni sopra riportate e nelle controdeduzioni (es. la scelta di prevedere tracciati su viabilità esistenti e ridurre al minimo i tracciati in sede propria, il riutilizzo in loco dei materiali derivanti dagli scavi per la realizzazione di nuovi tracciati o dalla ripavimentazione di tracciati esistenti, ecc.);**
4. **le motivazioni per cui “non è possibile in questa fase immaginare eventuali misure di mitigazione” per le azioni/strategie che presentano “Coerenza da valutare” quando invero è possibile indirizzare fin d’ora (come appena illustrato al punto precedente) le azioni di Piano per il perseguimento della sostenibilità ambientale.**

(O16) non è evidenziato il modo in cui, durante la sua preparazione del BICIPLAN, si è tenuto conto di detti obiettivi di sostenibilità e di ogni considerazione ambientale;

(O17) gli obiettivi di sostenibilità proposti non hanno considerato anche quelli legati al miglioramento della salute e della qualità della vita, allo sviluppo del turismo sostenibile, alla potenziale funzione strategico-ecosistemico del Piano, in relazione alla possibilità di far assumere ai percorsi ciclabili il ruolo di “infrastruttura verde” e favorire altresì lo sviluppo della rete ecologica provinciale; detti temi sono infatti presenti nella Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile:

1. PERSONE:

1. **III.1 Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico**
2. **III.2 Diffondere stili di vita sani e rafforzare i sistemi di prevenzione**

2. PIANETA:

1. **I.5 Integrare il valore del capitale naturale (degli ecosistemi e della biodiversità) nei piani, nelle politiche e nei sistemi di contabilità**
2. **III.1 Prevenire i rischi naturali e antropici e rafforzare le capacità di resilienza di comunità e territori**
3. **III.3 Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni**
4. **III.4 Garantire il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali**

3. PROSPERITA': III.6 Promuovere la domanda e accrescere l'offerta di turismo sostenibile.

Possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi (lett. f Allegato VI Contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'articolo 13 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

Nel capitolo 7 relativo alla valutazione degli effetti del piano, si riporta una tabella contenente alcuni "indicatori numerici di valutazione" per n. 6 degli obiettivi di sostenibilità indicati riguardanti le componenti Qualità dell'aria ed Emissioni Climalteranti, Inquinamento acustico, Suolo e sottosuolo, Rifiuti, Paesaggio ed ecosistemi e alcune valutazioni qualitative riguardanti le medesime componenti.

In generale si precisa che *"I percorsi ciclabili proposti dal Biciplan Metropolitano, per un totale complessivo di circa 430 km in territorio extraurbano, saranno per circa il 90% su strade vicinali, comunali, interpoderali già esistenti sulle quali si prevede la sola ripavimentazione e/o segnalazione e/o stabilizzazione e/o riconfigurazione. I tracciati in sede propria, invece, che potranno essere del tutto nuovi oppure, come previsione prioritaria, posizionati all'interno della viabilità esistente, laddove le disposizioni di legge lo consentiranno, risultano pari a 38 km, circa, ossia meno del 10% del totale".* (RA, pag. 76)

Nel complesso si individuano impatti positivi, mentre quelli negativi sono legati esclusivamente alla fase di cantiere prevalentemente per la realizzazione dei nuovi tratti, come i seguenti:

- polveri nell'aria sia a causa delle lavorazioni che del trasporto e movimentazione dei materiali,
- emissioni in atmosfera di gas di scarico prodotti dai mezzi di cantiere,
- incremento delle emissioni sonore,
- frammentazione/discontinuità nelle reti ecologiche e aree naturali,
- modificare la percezione/leggibilità dei caratteri paesaggistici del territorio per la realizzazione di nuove infrastrutture o tratti di infrastrutture e di eventuali manufatti necessari per il superamento delle interferenze (sovrappassi),
- accidentali sversamenti di oli combustibili per la rottura di mezzi di cantiere,
- consumo di suolo (circa 90.000 m² distribuito sull'intero territorio dell'area metropolitana)
- l'impermeabilizzazione del suolo,
- produzione di materiale proveniente dalle scarifiche e demolizioni della pavimentazione stradale e dei marciapiedi esistenti

SI OSSERVA che

(O18) l'analisi riportata è condivisibile in linea generale, tuttavia le conclusioni assunte sono, per alcuni aspetti, legate fortemente agli accorgimenti/misure/scelte da mettere in atto nella fase di progettazione, di cui tuttavia non è chiara la loro cogenza;

(O19) l'analisi non considera alcuni possibili impatti durante la fase di esercizio a carico delle componenti:

1. salute e benessere (in termini di rischio per la salute dei ciclisti e la loro esposizione all'inquinamento e al rumore stradale nel caso di ciclovie sulla stessa sede stradale oppure attraversanti zone con apprezzabili livelli di rischio/rumore),
2. flora, fauna e biodiversità (frammentazione delle reti ecologiche e delle aree naturali),
3. acqua (interferenze con situazioni di rischio/pericolosità)
4. paesaggio (interferenze verso peculiarità paesaggistiche)
5. rifiuti (produzione di rifiuti da parte degli utenti),
6. acqua (interferenza con elementi del reticolo idrografico o situazioni di rischio/pericolosità idrogeomorfologico).

(O20) l'analisi non ha considerato i possibili impatti indiretti e cumulativi derivanti dalle altre azioni/strategie del BICIBLAN (incremento dei flussi turistici, incremento dei passeggeri con bici sui trasporti pubblici, necessità di parcheggio, attrezzamento di aree di sosta, ecc.)

Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma (lett. f Allegato VI Contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'articolo 13 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

Il capitolo 7 è dedicato il paragrafo 7.7 alle misure per impedire, ridurre e compensare gli eventuali impatti negativi, ma anche nella trattazione relativa all'analisi degli impatti sono presenti una serie di considerazioni per la fase attuativa legate al tipo di interferenza con il PPTR rilevata (RA, pag. 87 e ss.) e di indicazioni "per la mitigazione delle infrastrutture in attuazione del Piano, e per la coerenza con il dettato della pianificazione di settore (paesaggistica)" (RA, pag. 99 e ss.).

SI OSSERVA che

(O21) tali misure, pur apprezzabili, non sono messe in relazione agli obiettivi di sostenibilità evidenziati e pertanto non è chiaro in che modo la loro attuazione contribuisca anche al raggiungimento di quest'ultimi;

(O22) non è chiaro in che modo queste misure possano essere preescrivite per gli interventi/progetti inquadrati dal BICIPLAN/piani sottordinati;

Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste (lett. h Allegato VI Contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'articolo 13 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

Il paragrafo 3.2 "valutazione delle alternative" riportano in modo sintetico le ragioni alla base della:

- i n. 6 "punti di forza" alla base dell'"*idea progettuale del Biciplan*":
 - "*valorizzazione del sistema di viabilità secondaria e rurale tra i comuni;*
 - *complementarietà con le reti ciclabili esistenti;*
 - *dotazione di diversi punti di intermodalità e velostazioni;*
 - *capacità di intercettazione dei flussi di cicloturismo nazionale ed internazionale;*
 - *capacità di promuovere e valorizzare, interconnettendoli, gli attrattori culturali e paesaggistici di maggior pregio del territorio (parchi, masserie, palmenti, gravine, insediamenti preistorici, boschi, ecc.);*
 - *presenza lungo il percorso di molteplici e differenziate tipologie di strutture ricettive"*
- i n. 2 obiettivi alla base della scelta della individuazione dei percorsi:
 - "*valorizzare il carattere paesaggistico dei percorsi*"
 - "*diminuire il costo di realizzazione*"

- le attività realizzate nel lungo processo di co-progettazione avviato dal 2017.

Si conclude quindi che “*all’interno del descritto processo siano state vagliate con i citati stakeholder istituzionali numerose alternative difficilmente rappresentabili nel presente Rapporto Ambientale*” (RA, pag. 12).

Anche nel capitolo 7, relativo alla analisi degli impatti sono state “giustificate” come di minor impatto alcune scelte operate dal piano sulle diverse componenti ambientali.

Richiamate nuovamente le Linee Guida ISPRA sul punto: “L’individuazione e la valutazione delle ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell’ambito territoriale del piano o programma” è richiesta dalla normativa VAS. In fase di scoping devono essere poste le basi per l’individuazione e valutazione delle alternative. ... Definito l’ambito di decisione del P/P, le alternative potranno riguardare la strategia del P/P e poi le possibili diverse configurazioni dello stesso relativamente a: allocazione delle risorse finanziarie, tipologia delle azioni, localizzazione, soluzioni tecnologiche, modalità di attuazione e gestione, sviluppo temporale”, SI OSSERVA che nell’analisi riportata:

(O23) non sono illustrati gli ulteriori scenari o alternative, valutati durante la redazione del BICIPLAN, anche con riferimento a:

- 1. riutilizzare i seguenti manufatti e/o infrastrutture come indicati dalla L.r. 1/2013:**
 - a) le aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso e ritenute definitivamente non recuperabili all’esercizio ferroviario;**
 - b) le aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso;**
 - c) gli argini e le alzaie dei fiumi, dei torrenti, dei canali e dei laghi, se utilizzabili, i tracciati e le strade di servizio (forestali, bonifica, acquedotti, enel, gas);**
 - d) le altre opere infrastrutturali lineari come condotte fognarie, cablaggi;**
 - e) i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali;**
 - f) i tratturi.**
- 2. evitare zone industriali, inquinate, ad alto tasso di rumore o traffico, con presenza di detrattori, ecc. (in considerazione degli obiettivi di tutela della salute dei ciclisti)**
- 3. connettere anche poli/attrattori turistici (località estive marine), commerciali e artigianali (seguendo anche le cd. “aggregazioni fra comuni” citati nell’analisi di contesto)**

(O24) non espone come siano state fatte le valutazioni alla base della scelta alla luce degli obiettivi di sostenibilità prefissati e delle situazioni di fatto rilevate nell’analisi di contesto;

(O25) non evidenzia nemmeno le possibili scelte rispetto alle priorità nella programmazione/realizzazione di taluni interventi rispetto ad altri.

Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall’attuazione dei piani o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare; (lett. i Allegato VI Contenuti del Rapporto Ambientale di cui all’articolo 13 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

Nel capitolo 8 del RA è proposto il monitoraggio del BICIPLAN. Esso è organizzato in n.8 Indicatori di contesto, “rappresentativi delle dinamiche complessive di variazione del contesto di riferimento del Piano” e moltissimi indicatori di contesto che “riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano” e sono correlati agli obiettivi di sostenibilità individuati. Per essi è indicata l’unità di misura, la frequenza di monitoraggio e la fonte.

Nella tavola sinottica si indica, quale responsabile per il monitoraggio, l’Autorità procedente.

SI OSSERVA che:

(O26) gli “indicatori di contesto”, pur apprezzabili, non sono correlati alle criticità rilevate e riportate nell’analisi di contesto né alle azioni di piano che potrebbero influire sullo stesso;

(O27) gli “indicatori di processo”, pur apprezzabili, non sono correlati agli impatti o alle azioni del Piano, pertanto non è possibile apprezzarne l’efficacia, in termini di controllo degli impatti attraverso la messa in atto delle misure di mitigazione proposte;

(O28) non sono stabiliti:

- per entrambi i gruppi di indicatori i target di riferimento di ogni indicatore e le modalità di raccolta e di elaborazione dei dati;
- la periodicità della produzione dei “rapporti di monitoraggio”;
- le eventuali e necessarie azioni da intraprendere nel caso di scostamenti dalla media (cd. *misure correttive*),
- le indicazioni circa i tempi di attuazione e risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio.

Sintesi non Tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti (lett. j Allegato VI Contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'articolo 13 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.)

la Sintesi non Tecnica è allegata al RA.

Valutazione di Incidenza Ambientale - VINCA estratto dalla nota del Servizio VIA VINCA n. AOO_089-09/04/2021/5263.

“Il Biciplan metropolitano della Città Metropolitana di Bari si pone come obiettivo strategico la promozione della mobilità sostenibile urbana ed extraurbana su tutto il territorio metropolitano in linea con gli strumenti di programmazione europei, nazionali e regionali (POR Puglia 2014-2020), che attribuiscono particolare rilevanza agli interventi che mirano ad incrementare la mobilità sostenibile nelle aree urbane e suburbane.

Le finalità del piano sono:

- *l’incentivo dell’uso della bicicletta non solo per il tempo libero, ma anche per gli spostamenti funzionali allo svolgimento delle attività della vita quotidiana dei cittadini, con conseguente riduzione dell’utilizzo di mezzi motorizzati privati e pubblici, principali produttori di CO2 e PM10;*
- *un’occasione di sviluppo per il territorio derivante dalla realizzazione di un efficiente sistema integrato di mobilità sostenibile che possa incentivare il cicloturismo nazionale ed internazionale;*
- *l’integrazione della mobilità ciclistica con altri sistemi di trasporto pubblico e le connessioni con i principali hub logistici dell’area metropolitana (aeroporto, stazioni ferroviarie e parcheggi di scambio) con conseguente disincentivazione dell’uso del mezzo privato;*
- *un’occasione di ottimizzazione dell’intero assetto viario dei Comuni mediante la possibilità inserire le ciclovie nel sistema di collegamento dei vari agglomerati urbani del territorio, secondo un modello che mette a sistema e soddisfa le necessità di tutte le utenze, migliorando diffusamente le condizioni di sicurezza stradale e di qualità della vita.*

In considerazione del fatto che il territorio della Città Metropolitana di Bari interessato dal Piano, è caratterizzato dalla presenza di numerose aree di interesse naturalistico a livello regionale, nazionale (riserve statali e parchi nazionali) e internazionale (Zone Speciali di Conservazione, Zone di Protezione Speciale ZPS e International Bird Areas IBA) di seguito elencate;

- *ZSC IT9120001 Grotte di Castellana;*
- *ZSC IT9120002 Murgia dei Trulli;*
- *ZSC IT9120003 Bosco Mesola;*
- *ZSC IT9120006 Laghi di Conversano;*
- *ZSC/ZPS IT9120007 Murgia Alta.*
- *ZSC IT9120008 Bosco Difesa Grande;*
- *ZSC IT9120009 Posidonieto San Vito – Barletta;*
- *ZSC IT9120010 Pozzo Cucù;*
- *ZPS IT9120012 Scoglio dell’Eremita;*
- *ZSC IT9130005 Murgia di Sud-Est;*
- *IBA 135 Murge;*
- *Parco nazionale dell’Alta Murgia;*
- *Parco Naturale Regionale Lama Balice;*
- *Parco Naturale Regionale Costa Ripagnola;*

- *Riserva Naturale Regionale Orientata Laghi di Conversano e Gravina di Monsignore;*
- *Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine;*
- *Riserva Naturale Statale Orientata e Biogenetica Murge Orientali;*

Altre aree naturali protette nell'ambito del territorio provinciale sono state individuate dalla legge regionale 19/1997, in conformità a quanto prescritto dalla legge-quadro nazionale:

- *Barsento;*
- *Lama S. Giorgio - Triggiano;*

Dalla consultazione del Rapporto riguardante la VINCA il piano ha valutato gli effetti relativi delle azioni previste sulle aree territoriali interessate dalla presenza delle principali emergenze naturalistiche ed ambientali ed in particolare in riferimento alle principali attività e azioni previste:

- *Azioni "gestionali", le quali non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti, nell'implementazione di politiche specifiche volte al miglioramento della sicurezza, 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 piano si ritiene non abbiano una interazione con i Siti presenti; si ritiene, pertanto, che esse abbiano una incidenza nulla sui Siti e sono immediatamente escluse dal processo valutativo;*
- *Le restanti azioni di tipo "infrastrutturale" che generalmente sottendono interventi di tipo infrastrutturale, potrebbero, in funzione della localizzazione specifica, interessare direttamente o indirettamente i Siti Natura 2000 in oggetto.*

Queste azioni si considerano rilevanti se riguardano la realizzazione/completamento di percorsi tramite interventi che interessano "nuovo suolo".

In considerazione di tali aspetti, alcune azioni, è possibile escluderle dalla valutazione, per altre si ritiene necessario sottoporle puntualmente ad ulteriori approfondimenti valutativi. Si evidenzia che di alcune azioni non è disponibile una individuazione planimetrica; per esse si ritiene di rimandare le valutazioni alle fasi di attuazione del Piano.

Per alcune azioni (di seguito descritte) la potenziale incidenza negativa deve essere valutata in una più avanzata fase di progettazione, in funzione di informazioni al momento attuale non disponibili, che riguardano le scelte tipologiche, la morfologia, le finiture/materiali e la eventuale presenza di manufatti e illuminazione pubblica, tutti elementi in grado di produrre potenziali impatti sui Siti interessati. Per ogni azione per la quale si ritengono necessari ulteriori approfondimenti valutativi, il piano ha proceduto (compatibilmente con il livello di programmazione) alla sovrapposizione di tali interventi con le aree tutelate, al fine di evidenziare già in questa fase i potenziali impatti.

Laddove si verifici una sovrapposizione tra le opere previste dal piano e la presenza di siti Natura 2000 e aree interessate da habitat e habitat di specie, occorrerà considerare le perturbazioni potenziali che si potrebbero verificarsi sugli habitat, sulla fauna e sulla flora.

Pertanto il piano ha correttamente evidenziato la necessità di rimandare ad una "Valutazione appropriata" degli interventi puntuali previsti in sede di attuazione del Piano-programma e progettazione definitiva degli interventi.

Laddove si verifici una sovrapposizione tra le opere previste dal piano e la presenza di siti Natura 2000 e aree interessate da habitat e habitat di specie, occorrerà considerare le perturbazioni potenziali che si potrebbero verificarsi sugli habitat, sulla fauna e sulla flora.

Pertanto il piano ha correttamente evidenziato la necessità di rimandare ad una "Valutazione appropriata" degli interventi puntuali previsti in sede di attuazione del Piano-programma e progettazione definitiva degli interventi.

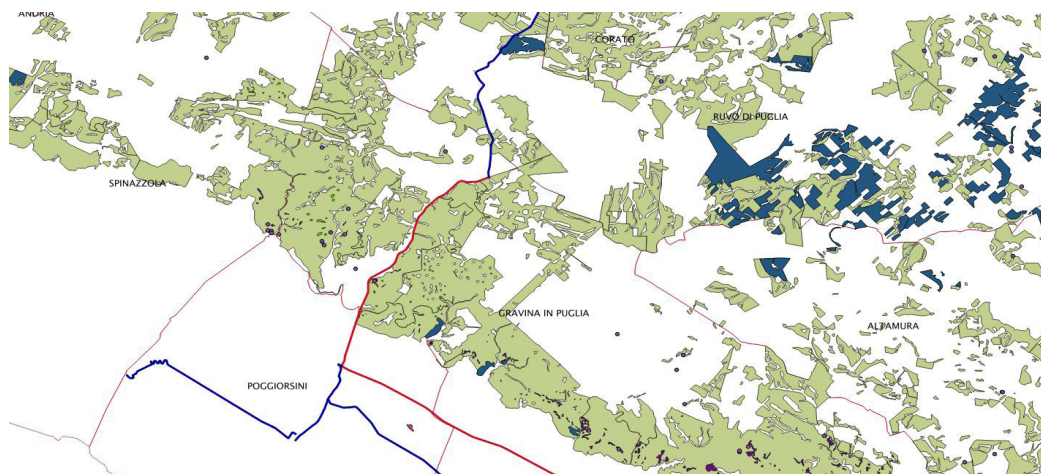
Di seguito si procede nell'analisi delle azioni, ritenute potenzialmente incidenti sulle aree della Rete Natura 2000.

La rete ciclabile individuata dal Piano, nel suo complesso, interseca diversi Siti Natura 2000 presenti nel territorio metropolitano; in particolare la ZSC IT9120002 Murgia dei Trulli (per un tratto in posizione

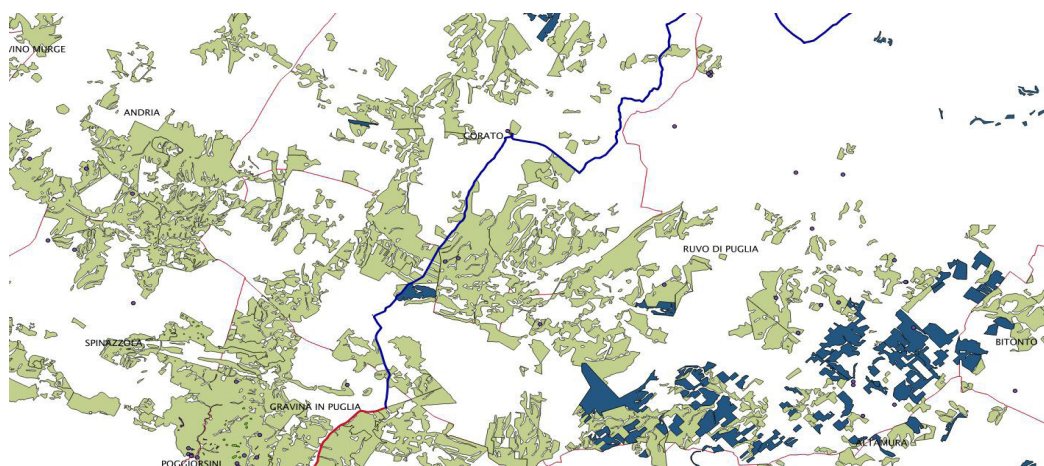
marginale), la ZSC/ZPS IT9120007 Murgia Alta (per un tratto direttamente interferente il Sito ed alcune tratte marginali, oltre a alcuni tratti entro il buffer di 2 km), la ZSC IT9120006 Laghi di Conversano (per un tratto esterno al Sito, a circa 2 km dal perimetro), la ZSC IT9130005 Murgia di Sud – Est (per un tratto direttamente interferente sul Sito).

Il Biciplan prevede di realizzare tale rete tramite:

- interventi sulle “infrastrutture viarie esistenti” secondarie, vicinali, cavedagne, tratturi ecc... esistenti, finalizzati all’ampliamento, potenziamento e interconnessione della rete di percorsi ciclabili e di percorsi per il cicloturismo esistenti; questa sezione del Biciplan comprende percorsi della Rete ciclabile di previsione “prioritaria” al di fuori del tessuto urbano” (consiste in circa 400 km di percorsi) e percorsi della “Rete ciclabile nel tessuto urbano” (rete “comunale prioritaria”) (consiste in circa 762 km); che potranno essere attuati secondo diverse tipologie, tipologie da 1 a 7 eccetto la 3. Pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato(greenway);
- interventi di realizzazione di tracciati “in sede propria”, per i quali non è ancora definito se da realizzarsi separati ma al margine di infrastrutture viarie esistenti, o da realizzarsi ex novo al di fuori dalle infrastrutture. Questa sezione del Piano è stimata precauzionalmente in circa 38 km su un complessivo di circa 430 km previsti. Le lavorazioni necessarie alla realizzazione di nuovi percorsi ciclabili in sede propria potranno produrre un impatto difficilmente stimabile, in questa fase, dovuto all’asportazione o danneggiamento della vegetazione spontanea, presente a bordo strada ed interessata dall’ampliamento necessario alla realizzazione della viabilità ciclabile, alla impermeabilizzazione di nuovo suolo, alla sottrazione/frammentazione di habitat eventualmente presenti.



in rosso i tratti da realizzare ex novo (tratti in sede propria), le aree colorate rappresentano la distribuzione degli habitat (62A0 e 6220*)



in blu i tratti da potenziare (tratti in sede esistente)

Pertanto, sulla base degli elementi contenuti nella documentazione presentata ed alla luce delle motivazioni sopra esposte, che si intendono qui integralmente richiamate, ritenendo che il livello di dettaglio del Biciplan non si presta alla definizione di adeguate valutazioni circa l'incidenza ambientale su habitat e specie delle azioni previste e che tale definizione viene rimandata alle successive fasi attuative delle opere previste.

Al contempo le opere previste nella loro attuale definizione, si ritiene che non determinino incidenza significativa ovvero non pregiudicano il mantenimento dell'integrità delle ZSC/ZPS presenti con riferimento agli specifici obiettivi di conservazione degli stessi stesso, ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97 e s.m.i, si ritiene che si possa esprimere parere favorevole, con le seguenti prescrizioni di carattere generale già in parte esplicitate dallo studio di incidenza allegato al piano stesso:

- ***verifica in fase attuativa (attraverso specifica Valutazione di Incidenza) delle potenziali incidenze sui Siti Natura 2000 delle piste ciclabili che si collocano all'interno dei Siti Natura 2000, in particolare se "in sede propria" e comunque ove si attuino al di fuori del sedime delle infrastrutture esistenti;***
- ***verifica in fase attuativa (attraverso specifica Valutazione di Incidenza) delle potenziali incidenze sui Siti Natura 2000 delle piste ciclabili che si collocano all'interno di un buffer di 5 km dai perimetri dei Siti Natura 2000 se previste "in sede propria"; tale verifica potrà configurarsi in una prima fase come "selezione preliminare" (screening di incidenza) al fine di verificare, in relazione alle caratteristiche specifiche dei progetti, la sussistenza di incidenze negative, ed eventualmente in caso affermativo attraverso una successiva Valutazione di incidenza "appropriata".***

Conclusioni

Riassumendo, SI RILEVA quindi che:

- le fasi di consultazione hanno evidenziato una certa partecipazione dei SCMA che hanno fornito alcuni spunti di indagine e revisione; l'Autorità procedente ha evidenziato in che modo questi sono stati tenuti in considerazione e ha provveduto ad alcuni aggiornamenti dei contenuti del Rapporto Ambientale;
- l'illustrazione dei contenuti ha riportato in modo esaustivo gli obiettivi e le azioni/strategia del Piano, ma non è chiaro in che modo i piani comunali/gli interventi/strategie/azioni saranno attuati;
- l'analisi dei rapporti con altra pianificazione ha messo in relazione il BICIPLAN e la pianificazione vigente, al fine di verificare la coerenza/incoerenza fra gli obiettivi, tuttavia non sono stati considerati alcuni piani pertinenti e l'analisi ha compreso l'interferenza fra le scelte/azioni/strategie del BICIPLAN solo con i vincoli/tutele del PPTR;
- l'analisi del contesto ambientale, seppure in modo incompleto e frammentato, ha evidenziato diverse criticità presenti nel territorio, ma non ha illustrato in che modo si evolverebbe l'ambiente nel caso di non si attuasse il Piano;
- l'analisi ha illustrato parzialmente in che modo l'iter di formazione del BICIPLAN, abbia tenuto conto di alcuni degli obiettivi di protezione ambientale pertinenti e in che modo possa interagire o, eventualmente, contribuire a metterli in atto;
- l'analisi ha considerato gli effetti sulle componenti ambientali limitatamente alla fase di cantiere;
- sono proposte misure di mitigazione, che pur apprezzabili in generale, non sono connesse agli obiettivi ambientali prefissati;
- non sono illustrate le alternative considerate nella scelta nè le valutazioni alla luce degli obiettivi di Piano e di sostenibilità prefissati e delle situazioni di fatto rilevate nell'analisi di contesto;
- il piano di monitoraggio, non illustra in modo chiaro come si intendono controllare gli effetti derivanti dal Piano, inoltre è carente di alcuni aspetti richiesti;
- la valutazione d'incidenza ha dato esito favorevole con prescrizioni.

Tuttavia, considerato che il Piano in oggetto persegue finalità concorrenti allo sviluppo sostenibile "contribuendo a spostare quote significative di traffico motorizzato verso quello ciclistico, perseguono gli

obiettivi in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e del rumore prodotti dal traffico” (L.r. 1/2013 art. 5 co. 3), SI RITIENE che la presente procedura di VAS potrà effettivamente essere utile ed efficace e quindi contribuire a garantire il più elevato livello possibile di protezione dell’ambiente e di promozione dello sviluppo sostenibile, a condizione che l’Autorità procedente consideri puntualmente ed esaustivamente le osservazioni sopra riportate (dalla O1 alla O28), dandone evidenza nella Dichiarazione di Sintesi, ex art. 13 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.

Inoltre, la medesima Autorità procedente, alla luce degli approfondimenti e delle considerazioni di cui al presente provvedimento, dovrà, prima dell’approvazione del Piano, apportare le seguenti modifiche/integrazioni agli elaborati del Piano e al Rapporto Ambientale:

- A. recepando le condizioni di cui al parere favorevole di valutazione d’Incidenza reso dal Servizio VIA VINCA con nota n. AOO_089-09/04/2021/5263;
- B. completando le informazioni relative ai contenuti del BICIPLAN secondo quanto osservato al punto (O4), esplicitando in modo chiaro la sua attuazione sia con riguardo agli interventi/attività da realizzarsi, sia in riferimento ai piani sottordinati/attuativi inquadrati dal BICIPLAN;
- C. verificando il rapporto fra tutta la pianificazione vigente sovraordinata e locale (urbanistica, relativa alla mobilità, al rumore, ecc.) e le azioni/strategie del BICIPLAN, indicando come quest’ultimo possa eventualmente condizionare l’attuabilità degli obiettivi di questi piani (azioni di tutela, zonizzazioni, ecc), evidenziando quanto osservato ai punti O9 e O10, ed individuando, nel caso di incoerenze anche parziali o interferenze, misure/accorgimenti da prescrivere per le fasi attuative;
- D. completando le informazioni relative all’analisi di contesto, evidenziando in particolare quanto rilevato alle osservazioni O11, O12 e O13;
- E. implementare gli obiettivi di sostenibilità con quelli di cui al punto O17 verificando di conseguenza le analisi condotte;
- F. esplicitando, come osservato al punto O15 e O16, le modalità con cui Il BICIPLAN ha contribuito/può contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità indicati, includendo anche quelli di cui al punto O17;
- G. esplicitando le ragioni delle scelte intraprese (azioni/strategie, priorità degli interventi di cui alla lettera B) alla luce delle alternative possibili, tenendo conto di quanto osservato al punto O23, delle valutazioni di cui alle suddette lettere F e C, in relazione agli obiettivi di sostenibilità e al rapporto con la pianificazione vigente, e delle situazioni di criticità del contesto, nonché delle osservazioni/controdeduzioni relative alla fase di consultazione (O1, O2 e O3) e della evoluzione dell’ambiente in assenza del BICIPLAN (O13);
- H. valutando ed esplicitando puntualmente, alla luce di quanto svolto alle lettere precedenti, gli impatti (comprendendo quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi), derivanti dalle azioni/strategie/interventi del BICIPLAN sulle singole componenti ambientali (aria, acqua, suolo, natura, salute ecc.), secondo quanto rilevato ai punti O19 e O20;
- I. esaminando e dettagliando il più possibile le misure di mitigazione proposte a seguito delle analisi di cui alle lettere precedenti, aggiornandole con ulteriori azioni:
 - a. per ridurre/controllare gli impatti rilevati alla lettera H,
 - b. per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità di cui alla lettera F,
 - c. per mitigare eventuali incoerenze con i piani vigenti, come indicato alla lettera C;
- J. elencando in un unico elaborato denominato “Direttive per le pianificazioni di scala comunale e i progetti attuativi” tutte le misure di cui alla lettera precedente, nonché le considerazioni per la fase attuativa legate al tipo di interferenza con il PPTR (RA, pag. 87 e ss.), le indicazioni “per la mitigazione delle infrastrutture in attuazione del Piano, e per la coerenza con il dettato della pianificazione di settore (paesaggistica)” (RA, pag. 99 e ss.), nonché quelle fornite dai SCMA durante le fasi di consultazione e le prescrizioni della VINCA, indicando per ognuna le modalità e le responsabilità della loro attuazione, affinché siano effettivamente messe in atto;
- K. nell’elaborato di cui alla lettera precedente siano inserite anche le seguenti prescrizioni per le piste

ciclabili a ridosso/stessa sede di strade carrabili (tipologia 1 e nei tessuti urbani) e per le piste/strada ciclabili in sede propria (tipologia 3- *greenway*):

- a. i percorsi ciclopedonali siano realizzati con opportune fasce verdi e accorgimenti progettuali tali da creare le cd. "infrastrutture verdi" "coerenti con i caratteri ambientali, storici, sociali ed economici di ciascuna città e nello stesso tempo capaci di migliorare la connettività ecologica e potenziare i servizi della natura a vantaggio del well-being e della qualità della vita... contribuiscono con i loro servizi alla soluzione di problemi quali: purificazione dell'aria, regolazione del microclima, riduzione del rumore, drenaggio dell'acqua piovana, depurazione delle acque, e valore ricreativo e culturale" (Rapporto Capitale Naturale Italia 2017 pag. 63-64); tali infrastrutture dovranno assicurare le seguenti funzioni minime:
- i. favorire la socialità e la permanenza delle persone: scegliendo funzioni, soluzioni e materiali più appropriati (prediligendo quelli naturali eco-compatibili e a basso impatto paesaggistico, secondo quanto previsto dal r.r. 23/2007) per rendere più confortevole la fruizione e la sosta, tenendo conto delle esigenze sociali dei utenti della stessa (popolazione residente nell'intorno, ciclisti locali e pendolari, cicloescursionisti);
 - ii. generare benessere, favorire l'esercizio fisico, supportare la mobilità pedonale, migliorare la qualità dell'aria e la mitigazione delle temperature estive,
 - iii. collegare e valorizzare gli elementi del paesaggio (culturali, storici, naturali);
 - iv. ridurre l'abbagliamento, la temperatura, il rumore del traffico e l'inquinamento atmosferico,
 - v. gestire in modo sostenibile le acque pluviali, con soluzioni che coniughino la riduzione del runoff e il miglioramento del microclima (ad es. utilizzando prati, terreno nudo, terre battute);
 - vi. realizzare connessioni ecologiche fra le aree verdi urbane, gli elementi di naturalità (habitat, aree con macchia mediterranea, aree umide, boschetti, canali, ecc.), le aree già sottoposte a tutela (aree parco o SIC), utilizzando specie attinenti alla vegetazione potenziale della zona secondo l'associazione fitosociologica rilevata o specie autoctone ai sensi del D.lgs. 386/2003 e garantendo la stratificazione arbustiva e arborea;
- b. sia garantita la sicurezza e la salute dei ciclisti, attraverso l'uso di opportune fasce verdi (secondo le indicazioni di cui ai punti precedenti) a separazione dal flusso di traffico carrabile, anche al fine di mitigare l'inquinamento acustico e atmosferico prodotto da quest'ultimo, nonché di migliorare le condizioni microclimatiche degli utenti;
- L. aggiornare il piano di monitoraggio alla luce delle suddette lettere e di quanto osservato ai punti O26, O27 e O28, evidenziando in modo particolare il controllo degli impatti e il raggiungimento degli obiettivi previsti.

Tutto quanto innanzi detto costituisce il **parere motivato relativo alla Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione d'incidenza, del Piano in oggetto.**

SI RAMMENTA inoltre 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 del 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 degli elaborati del Piano, alla luce del parere motivato.

- 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 negli elaborati del Piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni delle scelte di Piano, alla luce delle alternative possibili;
 - o le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all’articolo 15 della legge regionale.

RITENUTO di dover precisare che il presente provvedimento si riferisce esclusivamente alla VAS relativa alla proposta di BICIPLAN di cui alla Deliberazione della Commissione Straordinaria con i poteri del Consiglio Comunale n.2 del 27/2/2020, pertanto non esonera l’autorità procedente e/o i proponenti dall’obbligo di acquisire ogni altro prescritto parere, nulla osta, autorizzazione o atto di assenso comunque denominato in materia ambientale, ai fini della realizzazione delle opere/interventi di cui al medesimo piano, ivi inclusi gli adempimenti in materia di VAS relativi ad eventuali modifiche della pianificazione urbanistica comunale comunali volte alla realizzazione dei suddetti interventi, che dovranno pertanto essere assolti in base all’inquadramento procedimentale fornito dal Regolamento Regionale n.18/2013 ss.mm.ii.

**Verifica ai sensi del Regolamento UE n. 679/2016 e
del D. Lgs n. 196/2003 come modificato dal D. Lgs. n. 101/2018
Garanzia della riservatezza**

Fatte salve le garanzie previste in tema di accesso ai documenti amministrativi dalla L.241/90 ss.mm.ii. la pubblicazione del presente atto, adottato in ottemperanza ad obblighi di legge, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, dal D. Lgs. n. 196/2003 come modificato dal D. lgs. n. 101/2018, nonché dal vigente regolamento regionale n.5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari.

Ai fini della pubblicità 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.

ADEMPIMENTI CONTABILI AI SENSI DEL D.LGS.n.118/2011 SS.MM.II.

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

DETERMINA

- **di dichiarare quanto espresso in narrativa, che qui si intende interamente riportato, parte integrante del presente provvedimento;**
- **di esprimere, ai sensi del art. 12 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., il parere motivato** di Valutazione Strategica Ambientale, del Piano della Mobilità Ciclistica della Città Metropolitana di Bari, così come esposto in narrativa e che qui si intende integralmente richiamato, ivi incluse tutte le osservazioni, indicazioni, prescrizioni e raccomandazioni ivi riportate;

- di precisare che il presente provvedimento si riferisce esclusivamente alla VAS relativa alla proposta di BICIPLAN di cui alla Deliberazione della Commissione Straordinaria con i poteri del Consiglio Comunale n. 2 del 27/2/2020, pertanto non esonera l'autorità procedente e/o i proponenti dall'obbligo di acquisire ogni altro prescritto parere, nulla osta, autorizzazione o atto di assenso comunque denominato in materia ambientale, ai fini della realizzazione delle opere/interventi di cui al medesimo piano, ivi inclusi gli adempimenti in materia di VAS relativi ad eventuali modifiche della pianificazione urbanistica comunale comunali volte alla realizzazione dei suddetti interventi, che dovranno pertanto essere assolti in base all'inquadramento procedimentale fornito dal Regolamento Regionale n.18/2013 ss.mm.ii.;
- di recepire e far propri gli esiti e le considerazioni riguardanti la Valutazione d'Incidenza del Piano di che trattasi, di cui al parere espresso dal Servizio VIA VINCA con nota n. AOO_089-09/04/2021/5263, comprensiva delle relative prescrizioni, che si qui intendono qui richiamate;
- di notificare il presente provvedimento all'Autorità procedente Città Metropolitana di Bari - Servizio Pianificazione Territoriale Generale – Viabilità per i conseguenti adempimenti di competenza, con particolare riferimento all'elaborazione della Dichiarazione di Sintesi e all'informazione sulla decisione di cui agli articoli 13 e 14 della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii.;
- di trasmettere il presente provvedimento:
 - all'Ufficio del Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, per la sua pubblicazione integrale sul BURP;
 - alla Sezione regionale "Mobilità e Vigilanza TPL";
 - al Segretariato Generale della Giunta Regionale, ai sensi dell'art. 6 comma quinto della L.R. n.7/97 e del Decreto del Presidente della G.R. n. 443/2015;
 - alla Sezione Regionale competente alla pubblicazione all'Albo Telematico Unico Regionale delle Determinazioni Dirigenziali, nell'apposita sezione del portale istituzionale www.regione.puglia.it.
- il presente provvedimento, composto da n. 33 facciate e firmato digitalmente ai sensi del Testo Unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82:
 - 1) è pubblicato sul sito istituzionale www.regione.puglia.it - Sezione Amministrazione Trasparente – Sistema Puglia - Provvedimenti dirigenti, ai sensi della L.R. n. 15/2008 e per gli effetti di cui al comma 3 art. 20 DPGR n. 443/2015 per un periodo dieci giorni lavorativi consecutivi;
 - 2) è depositato nel sistema regionale di archiviazione Diogene, secondo le modalità di cui al punto 9 delle *Linee guida per la gestione degli atti Dirigenziali come documenti originali informatici con il sistema CIFRA1*;
- avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso al Tribunale Amministrativo territorialmente competente nel termine di 60 gg. o in alternativa ricorso straordinario al Capo di Stato nel termine di 120 gg., entrambi decorrenti dalla data di notifica o comunicazione dell'atto o dalla piena conoscenza di esso.

La Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali

(Dott.ssa Antonietta Riccio)