

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI E DEL DIRIGENTE DEL SERVIZIO VIA E VINCA 15 giugno 2022, n. 210

**VAS-1490-VAL L.R. 44/2012 e ss.mm.ii. - Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione d'Incidenza, del Piano Regionale di Mobilità Ciclistica - PARERE MOTIVATO.**

**la Dirigente ad interim della Sezione regionale "Autorizzazioni Ambientali"  
e il Dirigente ad interim del Servizio regionale "VIA-VINCA"**

**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 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 ss.mm.ii., con particolare riferimento alla Parte II, relativamente alla Valutazione d'Impatto Ambientale di progetti ed alla Valutazione Ambientale Strategica 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.;

**VISTO** il DPR 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della Direttiva habitat" e ss.mm.ii.;

**VISTA** la Legge Regionale del 12/04/2001 n.11 e ss.mm.ii., "*Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale*", con particolare riferimento all'art.6 relativo alla Valutazione d'Incidenza.

**VISTA** la D.G.R. 304/2006, così come modificata ed integrata dalla DGR 1327 del 24/07/2018;

**VISTO** il D.M. 17 ottobre 2007 recante "*Criteri minimi uniformi per la definizione di Misure di Conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)*";

**VISTA** la DGR n. 1362 del 24/07/2018 avente ad oggetto: "*Atto di indirizzo e coordinamento per l'espletamento della procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 6 della direttiva 92/43/CEE e dell'art. 5 del DPR n. 357/1997 così come modificato ed integrato dall'art. 6 del DPR n. 120/2003*";

**VISTA** la D.G.R. n. 2442 del 21/12/2018 "*Rete Natura 2000. Individuazione di Habitat e Specie vegetali e animali di interesse comunitario nella Regione Puglia*";

**VISTA** la D.G.R. n.1518 del 31 luglio 2015 "*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 D.G.R. n.458 del 08.04.2016 con la quale sono state definite le Sezioni dei Dipartimenti e delle relative funzioni;

**VISTA** la Determinazione n. 997 del 23 dicembre 2016 del Dirigente della Sezione Personale e Organizzazione, con cui sono stati istituiti i Servizi afferenti alle Sezioni, in applicazione dell'art. 19 c. 2 del DPGR n. 443 del 31 luglio 2015 e s. m. i.;

**VISTA** la Determinazione Dirigenziale della Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali n.176 del 28 maggio 2020, recante "*Atto di organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni Ambientali e Servizi Afferenti*";

**VISTA** 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 Determinazione della Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali n.156 del 15/04/2021, con cui sono stati prorogati per la durata di un anno, sino al 20/05/2022, gli incarichi di Posizione Organizzativa denominati *"Coordinamento VAS"*, conferito alla dott.ssa Simona Ruggiero, e *"Ulivi Monumentali"*, conferito alla dott.ssa Antonia Sasso, le cui funzioni comprendono, rispettivamente, lo svolgimento delle istruttorie tecniche dei procedimenti VAS e di responsabile del procedimento amministrativo VAS;

**VISTA** la Determinazione Dirigenziale n.324 del 27/07/2021, con è stato attribuito, tra gli altri, l'incarico di responsabilità equiparato a Posizione Organizzativa, denominato *"Valutazione Incidenza Ambientali nel settore del patrimonio forestale"* al Dott. Giovanni Zaccaria, funzionario tecnico di categoria D in servizio a tempo pieno e indeterminato presso questa Sezione regionale;

**VISTA** la D.G.R. n.1575 del 30.09.2021, avente ad oggetto *"Conferimento incarichi di direzione delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell'articolo 22, comma 2, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021 n. 22."* con cui è stato conferito alla Dott.ssa Antonietta Riccio l'incarico di direzione, ad interim, della Sezione Autorizzazione Ambientali a decorrere dal 1° novembre 2021 sino alla nomina del Dirigente titolare.

**VISTA** la Determinazione del Direttore del Dipartimento Personale e Organizzazione n. 09 del 4/03/2022 con cui sono state conferite le funzioni di direzione ad interim del Servizio VIA-VINCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali all'Arch. Vincenzo Lasorella *"con decorrenza 1° marzo 2022 [...] per un periodo di tre anni, rinnovabile ai sensi dell'art. 24, comma 1, del D.P.G.R. n. 22/2021"*;

**VISTE** le note prot. r\_6994puglia/AOO\_089-26/05/2022 e prot. r\_puglia/AOO\_002-27/05/2022/0000841, con cui i Direttori dei Dipartimenti regionali *"Ambiente"* e *"Sviluppo Economico"* hanno definito le modalità ed i termini dell'accordo per il passaggio di consegne e l'attuazione del programma di smaltimento arretrati VAS del 12.05.2022 riferito alle dipendenti regionali Antonia Sasso e Simona Ruggiero, che a decorrere dal 21 maggio 2022 hanno cessato i propri rispettivi incarichi di PO presso la Sezione Autorizzazioni Ambientale ed assunto servizio presso le Sezioni regionali *"Competitività"* e *"Trasformazione Digitale"* del Dipartimento Sviluppo Economico, in virtù degli incarichi di Posizione Organizzativa conferiti dai rispettivi Dirigenti di Sezione con le Determinazioni Dirigenziali n.369 e n.40 del 17 maggio us.;

#### **Premesso che:**

- con nota prot. 732 del 10.04.2019, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita al prot. n.4238 del 10.04.2019 la Sezione regionale Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale, in qualità di autorità procedente chiedeva a questa autorità competente la riduzione a 45 giorni del termine di 90 giorni previsto per lo svolgimento della fase di impostazione della VAS del Piano in oggetto *"In quanto il suddetto Piano ha natura attuativa rispetto al Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti, già sottoposto a VAS, pertanto il margine di incertezza in merito alla portata e al livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale appare parzialmente ridotto in virtù degli approfondimenti già svolti in sede regionale nel corso della redazione PRT e delle valutazioni effettuate nell'ambito del relativo procedimento VAS ( compiutosi con il parere motivato adottato con D.D.n.46 del 22/02/2016)"*;
- con nota prot. AOO\_069 n. 4822 del 23/04/2019 questa autorità competente riscontrava la suddetta richiesta accordando la riduzione a 45 gg dei termini della fase di consultazione preliminare con i soggetti competenti in materia ambientale per il Piano in oggetto;
- con nota prot.1510 dell'11/07/2019, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in pari data ai prot.n.8468 e n.8503, Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale, in qualità di autorità procedente, comunicava ai soggetti competenti in materia ambientale ed enti territoriali interessati ( di seguito denominati SCMA) l'avvio della consultazione preliminare VAS per la durata di 45 gg, allegando la Determinazione Dirigenziale n.21 del 05/07/2019 di formalizzazione proposta di piano, comprensiva di RPO, Documento preliminare di piano e Tavole;
- nel corso della suddetta consultazione preliminare pervenivano i seguenti pareri/contributi/osservazioni:
  - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari, con nota MiBAC|SABAP-BA|30/07/2019|0010022, inoltrata a mezzo PEC in data 31/07/2019 dal Dipartimento

- regionale Mobilità, Qualità urbana, OO.PP. e Paesaggio ed acquisita in data 31/07/2019 al n.9489 di protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali;
- con nota prot. 1846 del 05/09/2019, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita al prot. n. 10709 del 09.09.2019 della Sezione Autorizzazioni Ambientali l'autorità procedente regionale inoltrava i seguenti ulteriori contributi:
    - ✓ ASL – Dipartimento di prevenzione, questionario compilato il 15/07/2019;
    - ✓ Sezione regionale Risorse idriche, con nota prot.9574 del 25/07/2019;
    - ✓ Autorità Idrica Pugliese, con nota prot.3989 del 23/08/2019;
    - ✓ Comune di Canosa di Puglia – questionario compilato;
    - ✓ Ministero dell'Ambiente – Direzione Valutazioni Ambientali, con nota prot.21801 del 27/08/2019;
    - ✓ Comune di Bari, con nota prot.236864 del 02/09/2019;
  - con nota prot.563 del 21/02/2020, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in pari data al n.2618 di protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali, l'autorità procedente regionale trasmetteva la seguente documentazione in f.to elettronico, relativa all'adozione del Piano in oggetto:
    1. copia della Deliberazione di Consiglio Regionale n. 177 del 17.02.2020, con cui è stata adottata la "Proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica", comprensiva degli elaborati VAS Rapporto Ambientale, Sintesi non Tecnica e di Studio d'Incidenza;
    2. Shapefile.zip;
  - con successiva nota prot.633 del 28/02/2020, pervenuta e mezzo PEC ed acquisita in data 04/03/2020 al n. 3197 di protocollo della Sezione Autorizzazioni Ambientali la Sezione regionale procedente comunicava ai soggetti con competenza ambientale e a questa autorità competente l'avvenuto deposito e la pubblicazione della suddetta documentazione per l'avvio della consultazione pubblica VAS del piano in oggetto, indicando il link al sito web istituzionale cui accedere per visionare i relativi elaborati (<http://www.regione.puglia.it/web/infrastrutture-e-trasporti/pprhc>), nonché le modalità per la trasmissione dei contributi/pareri/osservazioni nei 60 giorni successivi decorrenti dalla data di pubblicazione di apposito Avviso sul BURP n.25 del 27.02.2020, ai sensi dell'art. 11 della L.R. 44/2012 ss.mm.ii;
  - con nota prot.AOO\_089 n.4389 del 02-04-2020 questa autorità competente, verificata la conformità degli elaborati VAS a quanto prescritto all'Allegato VI Parte II del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii., comunicava all'autorità procedente e ai SCMA consultanti l'avvio del procedimento di propria competenza con l'avvenuta pubblicazione della suddetta documentazione di piano sul Portale Ambientale regionale, ([http://ecologia.regione.puglia.it/auth/portal/sit\\_vas/Elenchi/Procedure++VAS](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 (27/02/2020);
  - inoltre, con la medesima nota prot.4389/2020 questa autorità competente:
    - rendeva noto all'autorità procedente e ai SCMA consultati che: *"ai sensi dell'art.103, c.1 del Decreto Legge del 17 marzo 2020, n.18 denominato "Cura Italia" (G.U. n.70 del 17/03/2020) ai fini del computo del suddetto termine endoprocedimentale, iniziato il 27 febbraio u.s. (ossia successivamente al 23 febbraio us.), non si tiene conto del periodo compreso tra tale data e quella del 15 aprile 2020 (ed eventuali successive proroghe)";*
    - rammentava all'autorità procedente: *"Per quanto attiene l'espletamento delle successive fasi procedurali, si rammenta che, ai sensi dell'art.12, comma 1, della legge regionale in parola, l'autorità competente valuta il piano, unitamente al Rapporto Ambientale e agli esiti della consultazione, pertanto l'autorità procedente in indirizzo, terminata la suddetta 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 ed eventuali modifiche apportate al Piano e/o al Rapporto Ambientale, affinché il parere motivato venga espresso entro i successivi novanta giorni";*
    - si chiedeva all'autorità procedente di: *"trasmettere la 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", nonché "di integrare le analisi di coerenza con i piani di gestione delle aree naturali protette vigenti";*

- *evidenziava: "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";*
- nel corso della suddetta fase di consultazione pubblica pervenivano a questa autorità competente ed alla Sezione regionale procedente i seguenti pareri/osservazioni/contributi da parte dei SCMA consultati:
  1. Comune di Nardò(LE), con nota prot.0014897 del 06/04/2020, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in pari data al n.4487 di protocollo di questa Sezione regionale;
  2. Comune di Martina Franca (TA), con nota prot.0019330 del 10/04/2020, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in pari data 14/04/2020 al n.775 di protocollo di questa Sezione regionale ed inoltrata via PEC alla Sezione regionale procedente;
  3. Provincia di Barletta-Andria-Trani – Settore VI Servizio Ecologia, con nota prot.6936 del 06/04/2020, comprensiva di file allegati, pervenuta a mezzo PEC in data 15/04/2020 ed acquisita in data 16/04/2020 al n.4874 di protocollo di questa Sezione regionale;
  4. Dipartimento regionale Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche e Paesaggio, con nota prot.3283 del 27/04/2020, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 28/04/2020 al n.5238 di protocollo di questa Sezione regionale;
  5. Ente Parco Nazionale dell'Alta Murgia, con nota prot.1673 del 28/04/2020, pervenuta a mezzo PEC ed acquisita in data 29/04/2020 al n.5312 di protocollo di questa Sezione regionale, comprendente l'allegato parere preliminare reso per lo Studio di fattibilità tecnico ed economica dei tronchi Nord e Sud Puglia Ciclovía dell'Acquedotto con nota prot. 3983 del 13.09.2019;
  6. MIBACT\_SABAP-BA, con nota prot. n. 0003506-P del 04.05.2020, pervenuta a mezzo PEC in data 04/05/2020 e acquisita in data 06/05/2020 al n.5598 di protocollo di questa Sezione regionale (con cui si comunicava l'avvenuto invio del proprio parere di competenza al Segretariato Regionale MiBACT, ai sensi del D.P.C.M. n.169 del 02.12.2019;
  7. Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, con nota prot.n.8507 del 05.05.2020), ricevuta a mezzo PEC il 05.05.2020 e acquisita in data 06.05.2020 al n. 5535 di protocollo di questa Sezione regionale;
  8. Autorità Idrica Pugliese, con nota prot. 0001959 del 19.05.2020, ricevuta a mezzo PEC il 19.05.2020 e acquisita in pari data al n.6183 di protocollo di questa Sezione regionale;
  9. ARPA PUGLIA (Unica AOO - 0032 - Protocollo 0032389 - 32 – 25.05.2020 – SAN) ricevuta a mezzo PEC il 25.05.2020 e acquisita al prot. n. 6592 del 27.05.2020;
  10. Comune di San Vito dei Normanni, con nota prot.10797 del 28.05.2020, ricevuta a mezzo PEC ed acquisita in data 29.05.2020 al n.6709 di protocollo di questa Sezione regionale;
  11. Prof. Antonio Licciulli - Presidente Cicloamici FIAB Mesagne e Andrea Martucci Presidente dei Globuli Rossi FIAB Ostuni, con nota del 14.07.2020, inviata a mezzo PEC ed acquisita in data 15.07.2020 al n. 8509 di protocollo di questa Sezione regionale;
- con nota prot. n. 0001211 del 05.06.2020, pervenuta a mezzo PEC l'08.06.2020 ed acquisita in pari data n. 6937 di protocollo di questa Sezione regionale, la Sezione regionale Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale, in qualità di autorità procedente, comunicava ai SCMA consultati il differimento dei termini per la consultazione pubblica ai sensi del succitato art.103, c.1 del Decreto Legge del 17 marzo 2020, n.18 denominato "Cura Italia";
- Terminata la suddetta consultazione pubblica, con nota prot. r\_puglia/AOO\_184/PROT/23/07/2021/0001574, ricevuta a mezzo PEC il 23.07.2021 e acquisita in data 23.07.2021 al prot. n. 11207, la Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale (prot. n.) trasmetteva il link ([https://drive.google.com/drive/folders/1ImOSEXddk\\_2\\_HQsxBgs\\_vkHRpboTkKYB?usp=sharing](https://drive.google.com/drive/folders/1ImOSEXddk_2_HQsxBgs_vkHRpboTkKYB?usp=sharing)) cui accedere per acquisire la documentazione di seguito elencata, relativa agli esiti consultazione pubblica, comprensiva di elaborati di piano e Rapporto Ambientale aggiornati, ai fini dell'espressione del parere motivato:
  - Relazione tecnico - descrittiva;

- i tracciati relativi alle singole ciclovie in scala 1:100.000:
  - TAV. 0100 – Ciclovie regionale a valenza europea RP01 – “EUROVELO 5 – BICITALIA 3 – Ciclovie Romea Francigena”
  - TAV. 0200 – Ciclovie regionale a valenza nazionale RP02 – “BICITALIA 6 – Ciclovie Adriatica”
  - TAV. 0300 – Ciclovie regionale RP02a – “BICITALIA 6 – Ciclovie Adriatica – Variante del Tavoliere”
  - TAV. 0400 – Ciclovie regionale a valenza nazionale RP03 – “BICITALIA 11 – Ciclovie degli Appennini – Ciclovie AQP”
  - TAV. 0500 – Ciclovie regionale RP03a – “BICITALIA 11 – Ciclovie degli Appennini – Ciclovie AQP / Bretella Bari – Gioia del Colle”
  - TAV. 0600 – Ciclovie regionale a valenza nazionale RP04 – “BICITALIA 10 – Ciclovie dei Borboni”
  - TAV. 0700 – Ciclovie regionale RP04a – “BICITALIA 10 – Ciclovie dei Borboni – Variante Altamura - Matera”
  - TAV. 0800 – Ciclovie regionale RP04b – “BICITALIA 10 – Ciclovie dei Borboni – Variante Gioia del Colle - Matera”
  - TAV. 0900 – Ciclovie regionale a valenza nazionale RP05 – “BICITALIA 11 – Ciclovie degli Appennini – Variante Gargano”
  - TAV. 1000 – Ciclovie regionale a valenza nazionale RP06 – “BICITALIA 14 – Ciclovie dei Tre Mari”
  - TAV. 1100 – Ciclovie regionale RP07 – “Ciclovie Costa Merlata - Locorotondo”
  - TAV. 1200 – Ciclovie regionale RP08 – “Ciclovie Monopoli - Alberobello”
  - TAV. 1300 – Ciclovie regionale RP09 – “Ciclovie del Tavoliere”
  - TAV. 1400 – Ciclovie regionale RP10 – “Ciclovie Candela - Foggia”
  - TAV. 1500 – Ciclovie regionale RP11 – “Ciclovie Valle dell’Ofanto”
  - TAV. 1600 – Ciclovie regionale RP01a – “EUROVELO 5 – BICITALIA 3 – Ciclovie Romea Francigena – Variante Gravina - Altamura”
- le tavole tematiche relative ai tracciati in scala 1:300.000:
  - TAV. 0000 – Tracciati del PRMC
  - TAV. 0001a – Tracciati del PRMC e ambiti paesaggistici del PPTR
  - TAV. 0001b – Tracciati del PRMC e componenti geomorfologiche del PPTR
  - TAV. 0001c – Tracciati del PRMC e componenti idrologiche del PPTR
  - TAV. 0001d – Tracciati del PRMC e componenti botanico-vegetazionali del PPTR
  - TAV. 0001e – Tracciati del PRMC e componenti delle aree protette e dei siti naturalistici del PPTR
  - TAV. 0001f – Tracciati del PRMC e componenti culturali e insediative del PPTR
  - TAV. 0001g – Tracciati del PRMC e componenti dei valori percettivi del PPTR
  - TAV. 0002a – Tracciati del PRMC e pericolosità idraulica del PAI
  - TAV. 0002b – Tracciati del PRMC e pericolosità geomorfologica del PAI
- Rapporto Ambientale e VINCA;
- Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale
- con nota prot.4184 del 09.11.2021, ricevuta a mezzo PEC ed acquisita in data 10.11.2021 al n.16157 di protocollo di questa Sezione regionale, il Direttore Generale di ASSET Puglia rappresentava quanto segue: *“al fine di procedere all’approvazione definitiva del Piano in Giunta regionale, si è in attesa del Parere Motivato da parte di codesta Sezione a seguito della trasmissione del Piano da parte della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza TPL prot. AOO\_184/PROT/23/07/2021/0001574 in data 23/07/2021. Nella seduta del 23/09/2021, inoltre, la V Commissione Consiliare ha approvato il Piano così come previsto dalla L.r. del 23/01/2013, n.l. Si sottolinea, altresì, che nell’ambito del PNRR sono state inserite diverse ciclovie individuate nel Piano come opere finanziabili, rendendo indispensabile la celere approvazione del Piano. Tutto quanto sopra premesso e considerato che i termini per il rilascio del parere previsti dalla norma risultano decorsi, si sollecita all’adempimento di quanto di competenza da parte di codesta Sezione nel più breve tempo possibile, quale ultimo atto propedeutico all’approvazione finale in Giunta regionale”;*
- con nota prot. r\_puglia/AOO\_184/PROT/21/12/2021/0002887, ricevuta a mezzo PEC il 21.12.2021

e acquisita in pari data al prot. n. 18557 di questa Sezione regionale, la Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale rappresentava: “ In riferimento all’oggetto, con nota n. AOO\_184/PROT/23/07/2021/0001574 di questa Sezione è stata trasmessa la documentazione relativa al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica aggiornata a seguito delle osservazioni pervenute nell’ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, al fine di richiedere la formulazione del parere motivato. Con la presente ci permettiamo di richiedervi, pur sapendo le Vs. complesse ordinarie difficoltà istruttorie, di conoscere lo stato attuale dell’esame della documentazione, al fine di ottenere con la successiva approvazione del Piano, l’ottemperanza della Condizione Abilitante “Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato”, per l’accesso ai finanziamenti della Comunità Europea per il periodo 2021-2027.”;

- con nota prot.r\_puglia/AOO\_184/PROT/23/12/2021/0002927 ricevuta a mezzo PEC e acquisita in pari data al prot. n. 18647 di questa Sezione, la Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale, ad integrazione della documentazione trasmessa con la succitata nota prot.r\_puglia/AOO\_184/PROT/23/07/2021/0001574, trasmetteva le osservazioni VAS al Piano in oggetto, inviate dal MATTM - Direzione Generale per la crescita sostenibile e la Qualità dello Sviluppo - con nota prot. 0065504 del 21/08/2020 l’allegato Rapporto di riscontro/controdeduzioni alle stesse, da valutare ai fini dell’espressione del parere motivato di VAS.

**Tutto quanto sopra premesso, dato atto che nell’ambito della presente procedura VAS:**

- l’Autorità procedente è la Giunta regionale della Puglia, che approva il presente Piano ai sensi dell’art.3 della Legge regionale n. 1/2013 – avvalendosi dell’istruttoria tecnico-amministrativa della Sezione regionale Mobilità e Vigilanza TPL, quale struttura regionale competente ai sensi del Modello Organizzativo regionale denominato MAIA 2, approvato con DPGR 22 gennaio 2021 n. 22 ss.mm.ii.;
- l’Autorità competente VAS è la Sezione Autorizzazioni Ambientali, afferente al Dipartimento regionale “Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana”, ai sensi dell’art.4, comma 2, della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.
- ai sensi dell’art.5 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii. il Piano in oggetto è altresì sottoposto alla Valutazione di Incidenza, in virtù della presenza di Siti della Rete Natura 2000 nel territorio regionale oggetto del Piano di che trattasi;
- ai sensi dell’art.6, comma 1-bis lett. a) della L.R.n.11/2001 ss.mm.ii., l’Autorità competente per la Valutazione di Incidenza per i “Piani territoriali, urbanistici, di settore e loro varianti” è il Servizio regionale VIA/VINCA, afferente alla Sezione Autorizzazioni Ambientali;
- ai sensi dell’art.17 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., la Valutazione Ambientale Strategica comprende la Valutazione di Incidenza.

**Preso atto che:**

- con Determinazione del Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale n.21 del 05/07/2019 è stata formalizzata la proposta di piano, comprensiva di RPO e Documento preliminare di piano e tavole
- con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 177 del 17.02.2020 è stata adottata la “Proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica”, comprensiva di Rapporto Ambientale, Sintesi non Tecnica e Studio d’Incidenza.

**VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO**

L’attività tecnico-istruttoria di cui al presente provvedimento è stata svolta ai sensi dell’art. 12 della L.R. 44/2012 e smi sulla base degli elaborati tecnici del Piano, così come trasmessi dal proponente con pec del 23.07.2021, acquisita al prot. della Sezione Autorizzazioni Ambientali n. AOO-089/11207 del 23.07.2021, che comprende gli esiti della consultazione (preliminare e pubblica previste dalla procedura VAS, nonché delle altre eventuali forme di consultazione istituzionali e di partecipazione svoltesi), come di seguito illustrato:

- a. fase di consultazione preliminare (scoping) dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (art. 6 L.r. 44/2012) e degli enti territoriali interessati (d’ora in poi SCMA), prevista dall’art. 13 del TUA e dall’art. 9 della L.R.n.44/2012 ss.mm.ii. e finalizzata a condividere con le autorità con competenze ambientali ed enti territoriali interessati la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel RA:
  - o La Regione Puglia – Sezione regionale Mobilità e Vigilanza TPL, con nota prot. N. 1083 del 14/06/2018

ha informato i SCMA dell'avvio della fase di consultazione preliminare della durata di 45 giorni, come concordato con l'Autorità procedente, in quanto il Piano Regionale di Mobilità Ciclistica (d'ora in poi PRMC) *"ha natura attuativa rispetto al Piano attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti già sottoposto a VAS, pertanto il margine di incertezza in merito alla portata e al livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale appare parzialmente ridotto in virtù degli approfondimenti già svolti insede regionale nel corso della redazione del PRT e delle valutazioni effettuate"*,

- o la documentazione del Piano è stata pubblicata dall'autorità procedente sul SIT Regione Puglia,
- o nei termini sopra indicati sono pervenute le osservazioni/contributi dei SCMA, che di seguito si riassumono:
  - Autorità Idrica Pugliese: *Comunica che i documenti di pianificazione dell'AIP sono individuati nel Programma degli Interventi 2018-2024 approvato con DCD n. 31 del 28.06.2018 e nel Piano d'Ambito, in corso di revisione.*
  - ASL BT: *Segnala la questione dello smaltimento dei rifiuti come criticità ambientale su cui chiede di porre particolare attenzione in sede di valutazione degli effetti del piano*
  - Comune di Canosa di Puglia:
    - o *Segnala la carenza di un confronto con la "pianificazione urbanistica multilivello"*
    - o *Suggerisce di integrare con l'analisi della coerenza con la pianificazione urbanistica multilivello e di approfondire maggiormente l'analisi degli impatti*
    - o *Suggerisce di aggiungere l'analisi di coerenza con PUG e PRG comunali, Piano dei Tratturi e PTC della Provincia di BAT*
    - o *Suggerisce di aggiungere le seguenti tematiche: presenza di discariche, presenza di rete tratturale, presenza di cave. Segnala, inoltre, la questione della presenza di rifiuti da abbandono come criticità ambientale su cui porre particolare attenzione in sede di valutazione degli effetti del piano.*
    - o *Segnala la presenza di dati relativi a indagini ambientali condotte dal comune di Canosa. Suggerisce, inoltre, di includere tra gli indicatori pertinenti per il Piano di Monitoraggio i seguenti: impatti ambientali, impatti odorigeni, impatti elettro-magnetici*
  - Comune di Bari: *Segnala la coerenza del PRMC con la strumentazione urbanistica comunale e la pianificazione urbanistica generale in corso di redazione. In particolare segnala la coerenza con il biciplan metropolitano adottato.*
  - Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare:
    - o *Suggerisce quanto segue:*
      - 1) *Gli obiettivi ambientali specifici, che il PRMC può contribuire a perseguire, devono essere oggetto del monitoraggio ambientale del piano, rispetto al quale l'analisi dello stato dell'ambiente costituisce scenario di partenza;*
      - 2) *l'analisi degli effetti del piano deve essere fatta anche in relazione al confronto degli impatti tra i possibili scenari alternativi considerati;*
      - 3) *l'analisi di coerenza interna – riferita alla coerenza delle azioni di piano con gli obiettivi ambientali specifici del piano – dovrebbe seguire l'analisi di coerenza esterna.*
    - o *Suggerisce di aggiungere il Quadro per il clima e l'energia per l'UE e il Piano strategico di sviluppo del turismo in Italia per il periodo 2017-2022*
    - o *Suggerisce di aggiungere il Piano Strategico del turismo della Regione Puglia 2016-2025*
    - o *Suggerisce di aggiungere la trattazione dei territori con produzioni agricole di particolare tipicità, di cui all'art. 21 del D. Lgs. 228/2001.*
    - o *Segnala l'opportunità di valutare gli effetti che possono derivare dalla promozione turistica sulle specie e sugli habitat di interesse conservazionistico.*
    - o *Segnala la presenza, presso l'ISPRA, dei seguenti dati ad accesso libero: Emissioni di sostanze inquinanti per modalità di trasporto, emissioni di gas serra, copertura del suolo (Corine Land Cover), consumo di suolo, segnala altresì la presenza dei seguenti dati disponibili su*

*richiesta: Indice di frammentazione del territorio; Carta della Natura della Regione Puglia.*

- *Segnala l'opportunità di:*
  - 1) *motivare meglio le relazioni con la VAS già svolta per il Piano Attuativo del Piano dei Trasporti*
  - 2) *riportare nel RA un'analisi degli effetti ambientali derivanti dai tratti di rete già realizzati ed utilizzati*
  - 3) *precisare che le analisi e le valutazioni effettuate nella VAS del PRMC saranno di riferimento per le VAS dei piani provinciali e comunali e che sarà necessario stabilire collegamenti tra i Piani di monitoraggio ambientale dei diversi piani*
  - 4) *nel caso di tracciati ricadenti in parte all'interno dei SIN di Manfredonia, Taranto e Brindisi, si richiama l'applicazione dell'art.34 del D.L.133 del 12/09/2014, così come convertito dalla Legge n.164 del 11/11/2014.*
- **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bari:**
  - *Suggerisce di approfondire il rapporto tra i percorsi ciclabili individuati e i beni culturali tutelati presenti sul territorio pugliese*
  - *Suggerisce di inserire il Quadro di Assetto dei Tratturi tra i piani e i programmi rispetto ai quali valutare la coerenza del PRMC*
  - *Suggerisce di prevedere un maggior livello di dettaglio nella valutazione della componente ambientale rappresentata Paesaggio e Patrimonio Culturale, prevedendo anche un'analisi degli impatti sui Beni Culturali*
  - *Segnala la presenza, presso codesto Ente, degli elenchi dei Beni Culturali vincolati ai sensi della Parte II del Codice, presenti nel territorio di competenza e la disponibilità a metterli a disposizione per le valutazioni su richiesta*
- **Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia:**
  - *Segnala che i principali rischi di inquinamento delle acque derivano dalla possibilità di accidentali sversamenti di materiale inquinante durante la fase di cantiere. Pertanto, obbliga a porre in essere tutte le misure possibili per mitigare tali rischi.*
  - *Ricorda, infine, la necessaria applicazione del R.R. n. 26 del 9/12/2013 recante la "Disciplina delle acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia (in attuazione dell'art. 113 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.)" in particolare riguardo la dimensione delle nuove superfici scolanti da realizzare.*

b. In seguito è stata avviata la fase di consultazione pubblica ai sensi dell'art. 11 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii:

- La Regione Puglia – Sezione regionale Mobilità e Vigilanza TPL ha pubblicato l'Avviso di avvio della consultazione pubblica sul BURP n. 25 del 27.02.2020 e con nota prot. prot. n. 633 del 28.02.2020 ha trasmesso apposita comunicazione ai soggetti competenti in materia ambientale;
- gli elaborati del Piano, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica sono stati depositati presso gli uffici e sul sito web istituzionale dell'Autorità Procedente, per 60 giorni come disciplinato dall'articolo 11 della L.R. 44/2012
- la suddetta documentazione è stata pubblicata sul Portale Ambientale regionale,
- nel corso della fase di consultazione pubblica VAS sono pervenuti all'autorità procedente n. 26 contributi/osservazioni dai seguenti Soggetti competenti in materia ambientale, Enti territorialmente interessati e Pubblico Interessato:
  - Antonio Chiella
  - Sezione Autorizzazioni Ambientali
  - Comune di Lecce – Settore Pianificazione, Sviluppo e Gestione del Territorio – Ufficio Parco
  - Provincia BAT – Settore VI Servizio Ecologia – Gestione provvisoria Parco Naturale Regionale "Fiume Ofanto"
  - Giuseppe Dimunno Consigliere Nazionale FIAB
  - Comune di Canosa di Puglia Servizio Ambiente
  - Comitato Tecnico di Gestione del Parco Naturale Regionale Lama Balice

- Regione Puglia, Sezione Risorse Idriche
  - Comune di Ruvo di Puglia
  - Comune di Polignano a Mare
  - Parco Nazionale dell'Alta Murgia
  - Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale
  - Giuseppe Dimunno Consigliere Nazionale FIAB
  - Claudio Pedroni
  - Consorzio di Gestione di Torre Guaceto
  - Comune di San Vito dei Normanni)
  - Comune di Andria
  - ARPA PUGLIA
  - Comune di Acquaviva delle Fonti
  - Regione Puglia – Sezione Demanio e Patrimonio
  - Comune di Ostuni
  - Comune di Veglie
  - Antonio Licciulli – Cicloamici
  - Provincia BAT – Settore VI Servizio Ecologia – Gestione provvisoria Parco Naturale Regionale “Fiume Ofanto”
  - MATTM
- o Al par. 2.4 del RA sono riportate le osservazioni e i relativi riscontri da parte dell'Autorità competente. In virtù delle osservazioni accolte, alcune parti del RA e del PRMC sono state modificate. In particolare:
- Alcune osservazioni hanno riguardato esclusivamente i tracciati di alcuni tratti di ciclovie, ovvero prescrizioni e accorgimenti da adottare nelle successive fasi di progettazione, mentre altre intervengono sulla metodologia utilizzata nella redazione del RA
  - Le osservazioni sull'analisi di compatibilità con altri Piani/Programmi hanno portato all'inserimento di un ulteriore punto nelle relative schede di analisi (“Giudizio sintetico di coerenza”) e ad una trattazione più ampia dell'argomento, recependo integralmente le osservazioni pervenute.
  - Le osservazioni su aspetti legati alle successive fasi di progettazione sono state inserite come raccomandazioni e prescrizioni sia nel PRMC che nel RA.
- o Le osservazioni del MATTM sono riportate e controdedotte con separata nota (trasmessa successivamente al RA con pec del 23.12.2021, acquisita al prot. n. 18647 del 23.12.2021) a cui si fa riferimento nel RA nel medesimo paragrafo;

**(O1) SI OSSERVA che relativamente ad alcuni aspetti oggetto del contributo del MATTM, l'autorità procedente ha:**

- a. **demandato in sede di attuazione le valutazioni più puntuali richieste (quali ad esempio l'analisi delle interferenze con le classi di criticità e di sensibilità della costa individuate dal PRC, o la contestualizzazione degli elementi del paesaggio o ancora le interferenze con le reti ecologiche e peculiarità naturalistiche, storiche, idrogeomorfologiche, ecc.) nonché l'effettiva possibilità/opportunità di realizzare gli ampliamenti/nuovi tracciati,**
- b. **rimesso in sede di successiva progettazione (nonché in sede di rilascio di autorizzazione paesaggistica, VINCA, compatibilità idrogeomorfologica, degli interventi) il controllo degli impatti e gli approfondimenti dell'analisi ai criteri e alle misure indicate nella trattazione.**

**Si condividono le osservazioni del Ministero in quanto:**

- **non tutti gli interventi saranno soggetti a valutazioni suppletive,**
- **pur concordando che l'analisi puntuale possa condursi in modo esaustivo solo ad una scala locale, tuttavia a livello regionale è possibile effettuare un'analisi di massima mettendo a sistema le tipologie di interventi (nuove realizzazioni, adeguamenti, sottopassi, sovrappassi, ecc.) e le situazioni di criticità/peculiarità del contesto (fra l'altro si conosce in linea generale anche**

**la loro localizzazione), in modo da indicare fin d'ora elementi di criticità/interferenze/sinergie e conseguentemente le opportune misure/indicazioni per orientare la progettazione e/o la pianificazione attuativa verso una maggiore sostenibilità ambientale, in coerenza con gli obiettivi di protezione ambientale prefissati.**

- c. attività di consultazione e partecipazione per la redazione del Piano ai sensi di quanto previsto all'art. 3, co.2, della LR 1/2013 (paragrafo 2. 2 del Rapporto Ambientale, d'ora in poi RA), in particolare:
- si sono tenuti n. 3 incontri pubblici per illustrare i lavori di redazione del PRMC:
    - Fiera del Levante, 20 giugno 2018: *“Hanno partecipato circa 80 persone in rappresentanza di 34 comuni pugliesi, dell'unione dei comuni “Terre di Mezzo”, della provincia BAT, alcune società ferroviarie (Trenitalia e Ferrovie del Gargano), varie associazioni (Legambiente, Salvaciclisti, Ciclo Club, Ciclammino, Velo Service, Italia Nostra) oltre che privati cittadini”.*
    - Fiera del Levante, 13 settembre 2018: Incontro di presentazione delle analisi e delle proposte del PRMC all'interno del Convegno su *“Economia, mobilità e turismo in bicicletta: Ciclovie Europee, nazionali e regionali”.*
    - Regione Puglia, 21 febbraio 2019: Incontro di presentazione delle analisi e delle proposte del PRMC in occasione della firma della convenzione sulla bike economy.
  - creazione, sul SIT della Regione Puglia, come peraltro richiesto dalla L.R. n. 1/2013, di una sezione dedicata dove sono stati caricati i file shape dei tracciati ciclabili proposti.

**(O2) SI OSSERVA che:**

- **non sono illustrati gli esiti di tale processo di costruzione partecipata del PRMC, come sopra illustrato,**
- **il paragrafo 2.1 del RA fa riferimento (forse erroneamente) al coinvolgimento del pubblico interessato rimandando al par. 9.1, in cui invece sono argomentate “misure, criteri e indirizzi di mitigazione degli effetti attesi” con riferimento alla componente aria e fattori climatici.**

**(DS1) Si rammenta che la Dichiarazione di sintesi di cui all'art. 15 della L.R. 44/2012 e smi dovrà illustrare come si è tenuto conto di tutti esiti delle suddette consultazioni (preliminare e pubblica) nell'iter di formazione del piano.**

**ISTRUTTORIA TECNICA**

**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.)**

Descrizione del piano

Come indicato al paragrafo 3.1 del Rapporto Ambientale (di seguito indicato come RA), *il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica* (di seguito indicato come PRMC) è uno strumento di pianificazione introdotto, nel quadro degli strumenti regionali, dalla LR 1/2013 *“Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”*. Esso è finalizzato a una *“migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi”* (LR 1/2013, art. 2, co. 1).

Secondo la LR 1/2013 il PRMC è uno strumento strategico/programmatico, da aggiornarsi di norma ogni tre anni, per il raggiungimento delle proprie finalità ed è stato elaborato *“in coerenza con le indicazioni del Piano regionale dei trasporti (PRT), del Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR), del Documento regionale di assetto generale (DRAG), della legge 28 giugno 1991, n. 208 (Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane) e della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica)”* (LR 1/2013, art. 2, co. 1). (Cfr. pg.28 del RA)

Contenuti e Obiettivi del P/P

Come dettagliatamente descritto al paragrafo 3.1 del Rapporto Ambientale, *“la LR 1/2013 definisce gli obiettivi strategici per la mobilità ciclistica urbana e extraurbana che devono orientare la definizione degli obiettivi specifici del PRMC.*

*Gli obiettivi strategici definiti dalla LR 1/2013 per la mobilità ciclistica urbana sono:*

- *la formazione di una rete ciclabile e ciclo-pedonale continua e interconnessa, anche tramite la realizzazione*

di aree pedonali, zone a traffico limitato (ZTL) e provvedimenti di moderazione del traffico previsti dalle buone pratiche in materia;

- il completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato;
- la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni, porti e aeroporti e con le reti ciclabili intercomunali;
- la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti quotidiani in bicicletta, a cominciare dai tragitti casa-scuola, casalavoro.

Gli obiettivi strategici definiti dalla LR 1/2013 per la mobilità ciclistica extraurbana sono:

- la formazione di una rete interconnessa, sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidano con le ciclovie delle reti Bictalia ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture a esse connesse;
- la formazione di percorsi con fruizione giornaliera o plurigiornaliera, connessi alla mobilità collettiva e, in particolare, alle stazioni del trasporto su ferro, ai porti e agli aeroporti, e di una rete di strutture di assistenza e ristoro;
- la promozione di strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili;
- la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione dell'intermodalità bici+treno, bici+bus.

All'interno di questo quadro di riferimento, gli obiettivi generali che si è dato il PRMC sono:

- la creazione di una rete ciclabile sicura, accessibile e diffusa;
- un aumento dello share modale per quanto riguarda la mobilità ciclistica;
- la promozione e la diffusione del cicloturismo;
- una maggiore qualità di vita."

#### Azioni

Per la realizzazione dei suddetti obiettivi e finalità, il PRMC ha effettuato una serie di elaborazioni di seguito riassunte, e dettagliatamente descritte al paragrafo 3.2 Azioni Del Piano del RA:

##### 1. Identificazione dei tracciati ciclabili di interesse regionale.

Complessivamente, le ciclovie individuate dal PRMC sono sedici, comprese le varianti ai percorsi principali.

I tracciati proposti recepiscono i tracciati già individuati dal Piano Attuativo 2015-2019 del PRT, su cui il PRMC ha proposto piccole integrazioni per adeguarli ai tracciati di ciclovie già finanziate o gerarchicamente superiori.

Il processo di individuazione dei tracciati sopra descritto è stato condotto in consultazione con vari soggetti (Comuni, Province, Città Metropolitana, Enti Parco, ANAS, Società Ferroviarie, associazioni e coordinamenti di utenti della bici e vari altri Enti) così come richiesto nella LR 1/2013 (art. 3, co. 2) e come meglio descritto nel par. 2.2 del RA, anche al fine di un raccordo con interventi e piani esistenti. Da ultimo, nel corso delle consultazioni sul RA, sono stati aggiunti due tratti a due ciclovie già previste dal PRMC ... per i quali è stata fatta una valutazione ambientale. Le ciclovie sono state suddivise in tre raggruppamenti, in base alla priorità regionale in sede di attuazione del PRMC, definita nel documento PRMC (pg. 296 della RT) e dettagliata al par. 3.3 del RA .

##### 2. Definizione degli interventi lineari per la realizzazione delle ciclovie, ... diversificati secondo quattro tipologie:

- ciclovia naturalistica/greenway (strade con divieto di accesso a mezzi non autorizzati o in zona protetta) (11%)
- ciclovia in sede promiscua con possibili interventi di traffic calming (59%)
- ciclovia in sede propria su strada esistente senza necessità di ampliamenti/espropri (19,3%)
- ciclovia in sede propria con necessità di espropri per la realizzazione di ampliamenti della strada carrabile esistente (10,7%).

##### 3. Definizione degli interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezioni ...

le tipologie di soluzioni per le intersezioni ciclabili in ambito extraurbano e urbano, in relazione alla tipologia della strada intersecata e al traffico veicolare che la caratterizza

4. Potenziamento dei servizi in favore della mobilità ciclistica

- *Interventi per favorire l'intermodalità con altre modalità di trasporto*
- *Progettazione e realizzazione di azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile*
- *Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica (Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali)*

5. Definizione di indirizzi progettuali per la realizzazione delle ciclovie

- *Sezioni tipologiche dei percorsi ciclabili*
- *Intersezioni ciclabili*
- *Interventi di moderazione del traffico*
- *Interventi minori in favore della ciclabilità*
- *Segnaletica.*

In sostanza quindi il PRMC prevede i seguenti interventi materiali (par. 3.2 e 3.3 del RA):

- 2.296,80 Km di interventi lineari da realizzare, al netto delle sovrapposizioni (Ciclovie in sede propria, percorso naturalistico, sede promiscua con traffic calming) secondo il seguente ordine di priorità:
  - completamento delle n. 2 ciclovie appartenenti al SNCT
  - realizzazione della ciclovie appartenente alla rete europea EuroVelo
  - realizzazione delle restanti n. 13 ciclovie facenti parte della rete di Bicaldia e i tratti di interesse regionale
- realizzazione di 2.214 interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezione (impianti semaforici, ponti ciclabili, rotonde ciclabili, segnaletica, sottopasso ciclabile)
- realizzazione di velostazioni nei principali nodi intermodali (stazioni ferroviarie e fermate del trasporto pubblico) in connessione con la rete delle ciclovie.

La verifica di coerenza tra gli obiettivi generali del PRMC e gli interventi da esso previsti (come sopra descritti), ha portato alla definizione della tabella, presente al paragrafo 3.4 del RA, che contiene sinteticamente gli esiti di tale valutazione.

Il RA specifica in più punti che in fase attuativa per la realizzazione di interventi/progetti saranno necessari in molti casi ulteriori valutazioni ambientali, così come eventuali verifiche di compatibilità al PAI ed *eventuali procedure di Autorizzazione Paesaggistica/Accertamento di Compatibilità Paesaggistica e attraverso le procedure di verifica preventiva previste dalla Parte II del Codice per i Beni Culturali, laddove applicabili.* (pg. 386 del RA). In aggiunta nella nota di riscontro alle osservazioni del Ministero si precisa che *“laddove in tale sede non dovessero essere necessarie procedure di VIA e/o di VINCA, sarà comunque garantita l'effettuazione di approfondimenti di valutazione mediante altre procedure”*, ad esempio si precisa che i Piani comunali delle Coste *“contribuiranno alla definizione del quadro di riferimento vincolante per l'approvazione dei progetti, a prescindere dall'attivazione di eventuali procedure di compatibilità ambientale. Non sarà, quindi, possibile eludere la verifica di conformità a detti piani”* (pag. 2), così come *“la coerenza delle tipologie di intervento per la realizzazione delle ciclovie e le norme per la valorizzazione dei tratturi previste dal QAT e dai piani comunali dei tratturi i piani comunali dei tratturi”* (RA, pag. 507).

Relativamente ai piani attuativi quali, Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali, il RA specifica che questi avranno *“il compito di recepire le indicazioni del PPTR in relazione all'uso ciclo-pedonale della rete tratturale che si articola in numerosi tratti di breve percorrenza”* (RA, pag. 69), così come verificare la coerenza con PUG/PRG dei comuni (RA, pag.27), nonché valutare gli aspetti legati al contenimento del rumore (RA, pag. 356 e 357) e i relativi Piani di monitoraggio dovranno essere correlati a quelli del presente PRMC (RA, pag. 567).

**Si OSSERVA che:**

- (03) **le azioni del PRMC di cui al paragrafo 3.2 e 3.3 non corrispondono a quelle elencate nella RTD a pag. 293 e ss., ad esempio non è presente la “Realizzazione di una rete di ciclovie in grado di rendere accessibili poli attrattori naturalistici e storico-culturali presenti sul territorio regionale”;**
- (04) **nelle medesime pagine della RDT sono riportati anche gli “obiettivi specifici” del Piano, che non sono presenti nel RA, pertanto non è evidente la corrispondenza tra gli obiettivi generali del PRMC, gli obiettivi specifici e tutte le azioni del piano;**

- (05) il RA non fa cenno alle VAS dei piani attuativi, non solo quale sede ove raccordare in modo più puntuale questi con la citata pianificazione di settore o tener conto di particolari peculiarità/criticità ambientali ma anche al fine di rendere efficace la presente procedura tenendo conto degli elementi/considerazioni emerse: ad esempio potrebbero essere indicati quale base di partenza una parte degli obiettivi di protezione ambientale ritenuti pertinenti, le indicazioni per migliorare la coerenza esterna con la pianificazione sovraordinata, le analisi ambientali relative agli effetti derivanti dalle tipologie di interventi, alcune misure di mitigazione, alcuni indicatori di monitoraggio della presente VAS (e non viceversa come riportato a pag. 567 del RA).

**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.)**

Elenco dei P/P ritenuti Pertinenti

Il paragrafo 4 del RA è dedicato all'analisi dell'Ambito Territoriale di Influenza del PRMC e del Quadro di Riferimento Programmatico.

*L'ambito territoriale di influenza del PRMC è l'intero territorio regionale. Nella individuazione dei piani e dei programmi che costituiscono il quadro di riferimento programmatico rispetto al quale valutare la coerenza del PRMC si è deciso di escludere una serie di piani e programmi (tra cui il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani-PRGRU, il Piano Energetico Ambientale Regionale-PEAR, le parti del DRAG relative a Indirizzi e criteri per i PUG, Indirizzi e criteri per i PTCP, Criteri per i PUE, ...) i cui ambiti d'azione riguardano tematiche che non hanno alcuna interferenza con il PRMC e rispetto alle quali il PRMC non produrrà alcun presumibile effetto.*

*Il quadro programmatico rispetto al quale è stata valutata la coerenza del PRMC è, quindi, costituito dai seguenti piani e programmi:*

- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PPTR
- Piano Regionale dei Trasporti – Piano Attuativo 2015-2019 PRT-PA
- Piano Regionale dei Trasporti – Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 PRT-PS
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia (PTCP) di Lecce
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia (PTCP) di Brindisi
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) / Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (PPMCC) della Provincia Barletta-Andria-Trani
- Piano della Mobilità Ciclistica della Città di Bari (Biciplan Metropolitan)
- Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale (PMCP) della Provincia di Foggia
- Quadro di Assetto dei Tratturi (QAT)
- Piano Regionale delle Coste (PRC)
- Piano di tutela delle acque (PTA)
- Piano di Assetto Idrogeologico ex AdB Puglia
- Piano di Assetto Idrogeologico ex AdB Basilicata
- Piano di Gestione del Rischio di Alluvione Il Ciclo
- Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (PRQA)
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali (PGRS)
- Documento Regionale di Assetto Generale DRAG – Schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale
- Programma Operativo FESR-FSE 2014-2020
- Programma di Sviluppo Rurale PSR 2014-2020
- Piano Strategico del turismo della Regione Puglia 2016-2025 (PSTR)
- Piano del Parco dell'Alta Murgia
- Piani di Gestione dei Siti Natura 2000 il cui territorio è interessato dai tracciati del PRMC

*Non è stata esaminata la coerenza del PRMC rispetto al PdG del SIC "Murgia Sud-Est" in quanto il tratto di ciclovia che interseca tale sito è stato già realizzato e per esso non è prevista nessuna azione da parte del PRMC.*

Rapporto con tali P/P

Come descritto nel paragrafo 1.3.2 del RA, ogni piano/programma rispetto al quale è stata valutata la

coerenza del PRMC, è stato analizzato mediante una scheda sintetica ...

L'analisi di coerenza del PRMC con ogni strumento di pianificazione/programmazione sopra indicato ha evidenziato importanti sinergie e coerenze. Non sono state evidenziate incoerenze o non conformità. Solo in alcuni casi sono stati segnalati che necessiteranno approfondimenti nella fase attuativa del Piano, in ragione anche delle procedure autorizzative necessarie per l'approvazione dei progetti di intervento. Ciò riguarda in particolare il PPTR, per il quale dovranno essere effettuate verifiche di dettaglio in relazione a procedure di autorizzazione paesaggistica o di accertamento di compatibilità paesaggistica, laddove richieste; il PAI, anche in relazione alla necessità di ottenimento di parere di compatibilità, in ragione del quadro vincolistico esistente in talune aree attraversate dalle ciclovie; il Piano del Parco e Piani di Gestione di Siti Natura 2000, in ragione di nulla osta obbligatori e/o procedure di Valutazione di Incidenza sui singoli progetti interferenti con le aree Natura 2000, il QAT per il quale andrà effettuata una verifica di conformità rispetto al redigendo Documento Regionale di Valorizzazione (DRV) della rete tratturale. (pg. 106 del RA) e i PCC (anche se attualmente non tutti ancora approvati).

**SI OSSERVA che:**

- (06) non è presente una sintesi dei "fattori di attenzione"/indicazioni/prescrizioni dei piani che presentano interferenze con i vari interventi del PRMC di cui tener conto nelle successive fasi di attuazione del Piano (nella RTD è presente da pag. 126 e ss. un'analisi puntuale esclusivamente per il PPTR e le sole ciclovie); tanto per orientare e indirizzare, non soltanto in termini di richiamo alle necessarie verifiche di conformità/pareri ambientali derivanti dalle interferenze con tali piani sovraordinati, ma anche in termini di miglioramento della pianificazione attuativa (rif. osservazione (07) e della progettazione/realizzazione degli interventi,
- (07) fermo restando la coerenza con tali piani, nella analisi non è evidenziato in che modo il PRMC contribuisce alla messa in atto di alcuni obiettivi/azioni di questi: ad esempio permettere la connettività da e verso peculiarità paesaggistiche/naturalistiche, individuate dal PPTR e/o da piani delle aree protette, e poli attrattori individuati dalle analisi elaborate in seno al Piano del Turismo o dai piani provinciali, la valorizzazione di prodotti e paesaggi, la riqualificazione dei territori, 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, 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**

Il territorio interessato dal PRMC è l'intero territorio regionale pugliese, e lo stesso si sviluppa secondo i tracciati riportati nella planimetria delle dorsali a pag. 54 del RA.

Il contesto territoriale e ambientale di riferimento è analizzato, al capitolo 5 del RA, attraverso le seguenti tematiche/componenti ambientali: Aria e fattori climatici, Risorse idriche, Ambiente marino-costiero, Suolo e rischi naturali, Inquinamento acustico, Paesaggio e patrimonio culturale, Biodiversità e reti ecologiche, Rifiuti, Salute umana e benessere.

Per ciascuna di esse sono fornite indicazioni relative a: Stato della tematica/componente ambientale, Sistemi territoriali e rappresentazione spaziale, Sintesi delle principali criticità/minacce, Probabili effetti derivanti dall'attuazione del PRMC. Si riporta, di seguito, una sintesi delle criticità e minacce.

**Aria e Fattori Climatici**

I vari settori di attività producono pressioni differenziate sottoforma di emissioni inquinanti in atmosfera. Il traffico stradale costituisce uno dei comparti emissivi più inquinanti, con particolare riferimento all'emissione di NOx, PM10 e CO/CO2. Negli ultimi anni (dati al 2018), tuttavia, le criticità legate alle concentrazioni di inquinanti nell'aria nella nostra regione hanno subito un trend di decrescita. Analogamente, la situazione relativa alla qualità dell'aria sul territorio regionale è in progressivo miglioramento..

**Risorse idriche**

*Le pressioni e gli impatti significativi per la classificazione del livello di rischio dei corpi idrici superficiali sono raggruppabili in 4 macro-categorie: inquinamento da nutrienti, inquinamento organico, inquinamento chimico, intrusione salina.*

Per i corpi idrici sotterranei, invece, le pressioni rilevanti sono di tre tipi: puntuali, diffuse, prelievi idrici. Di queste, solo le "Pressioni urbane" per run-off dalle superfici urbanizzate diverse da quelle industriali, costituiscono una pressione rilevante per alcuni corpi idrici sotterranei.

**Ambiente marino-costiero**

*I principali fattori responsabili del degrado del sistema marino costiero possono essere individuati nelle pratiche di sviluppo inadeguate, associate alla crescente pressione demografica e alle diverse attività antropiche (l'agricoltura intensiva, l'industria, il turismo e attività ricreative, la navigazione, la pesca e acquicoltura). Tra le principali pressioni imputabili a tali attività che condizionano lo stato delle acque marine e di transizione, la morfologia della fascia costiera e la biodiversità, vi sono: inquinamento da immissioni - dirette e/o indirette - in ambiente acquatico, ostruzione e alterazione fisica degli habitat, perdita di biodiversità e depauperamento delle risorse alieutiche. Tali pressioni minacciano anche la capacità dell'ambiente marino costiero di fornire i cosiddetti beni e servizi ecosistemici, che svolgono un ruolo essenziale nel garantire il benessere socio-economico delle comunità che vivono in tale ambiente. (pg. 274 del RA)*

**Suolo e Rischi Naturali Antropici**

*Sul territorio l'impatto delle componenti pedologiche, climatiche, vegetazionali, gestionali ed antropiche, insieme ai fenomeni di dissesto, si pone al di là dei limiti di sostenibilità. Le attuali forme di gestione e di utilizzo delle risorse ambientali (suolo e acqua in particolare) non sono in grado, evidentemente, di mitigare la vulnerabilità "naturale" del territorio... In alcuni casi, inoltre, l'azione antropica si esplica del tutto negativamente,... andando ad aggravare ulteriormente i fenomeni di degrado... La cartografia e i dati disponibili a livello nazionale e regionale mostrano che la Puglia è tra quelle regioni italiane in cui sono presenti un gran numero di aree ad elevato rischio di desertificazione. (pg. 310 del RA)*

*Anche l'erosione rappresenta una delle principali minacce per la corretta funzionalità del suolo (pg. 311) ... con criticità maggiore nelle aree del basso Salento, del subappennino Dauno e del versante bradanico. Ciò è dovuto in parte ai livellamenti e agli sbancamenti operati per l'impianto delle colture arboree specializzate o da una non corretta gestione agrotecnica.*

In Puglia, inoltre, al 2018 sono stati censiti ben 512 Siti di interesse regionale e comunale, dei quali 158 sono Siti Contaminati, 157 Potenzialmente Contaminati e 29 in Fase di Accertamento. *Sulla base della verifica delle interferenze tra i tracciati delle ciclovie e i siti di interesse regionale e comunale effettuata sul database dell'anagrafe regionale dei siti da bonificare aggiornato al 18 settembre 2000, è emerso quanto segue: Non si rilevano interferenze tra la ciclovia e i siti censiti nell'anagrafe dei siti da bonificare tranne che per due siti probabilmente addebitabile alla georeferenziazione della ciclovia. (ciclovia RP03 – Ciclovia dell'AQP e RP02 Ciclovia Adriatica); per la ciclovia RP06 Ciclovia dei Tre Mari ... vi potrebbero essere interferenze in caso di esproprio di terreno e andranno seguite tutte le cautele e le raccomandazioni già indicate per le interferenze con i SIN. (pg. 316-317 de RA)*

Per quanto riguarda i Siti di Interesse Nazionale (SIN), invece, in Puglia sono stati individuati quattro Siti (Manfredonia, Brindisi, Taranto e Bari), tuttavia il SIN di Manfredonia e quello di Bari non saranno interessati dai percorsi del PRMC. In fase attuativa, pertanto, sarà necessario interessare gli Enti Territoriali competenti (ARPA, Comune, Provincia, ASL) e particolare attenzione, invece, dovrà essere posta negli altri casi, in sede di progettazione.

**Inquinamento acustico**

*le principali sorgenti di rumore che concorrono all'esposizione globale sono il traffico stradale, il traffico ferroviario, il traffico aeroportuale, i siti di attività industriale inclusi i porti. ...*

In considerazione delle possibili sinergie con il PRMC, *l'analisi delle Mappe Acustiche Strategiche (MAS) dei principali agglomerati urbani pugliesi e delle aree extraurbane è stata incentrata sui dati relativi al rumore causato dal traffico stradale (pg. 327 del RA) che rappresenta, su base nazionale, una delle principali cause di rumore in ambito extraurbano e di inquinamento acustico a livello urbano. (pg. 356 del RA) In tutti i piani*

d'azione dei quattro agglomerati pugliesi, una delle misure previste per il contenimento del rumore da traffico veicolare è la realizzazione di piste ciclabili/velostazioni per la promozione dell'uso della bicicletta per percorsi casa-lavoro e, in alcuni casi, anche per attività di ciclogistica. (pg. 357 del RA)

### **Paesaggio e Patrimonio Culturale**

La descrizione di questa componente ha utilizzato come riferimento principale gli indicatori elaborati all'interno della VAS del Piano Paesaggistico della Regione Puglia, che sono stati raggruppati in tre sotto-tematiche: mosaico agropaesistico e sue evoluzioni, percezione del paesaggio, presenza di beni storico-culturali (pg. 358 del RA)... La Relazione di Piano dedica un intero capitolo all'individuazione e all'analisi dei Beni Paesaggistici e degli Ulteriori Contesti Paesaggistici intercettati dalle ciclovie (cfr. capitolo intitolato "Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) ed i percorsi di Piano" all'interno della sezione "Il Territorio interessato dai percorsi del Piano")...e all'individuazione dei poli attrattori (naturalistici e storico-culturali) della regione Puglia e all'analisi delle relazioni tra questi e la rete delle ciclovie del PRMC (Cfr. capitolo "Itinerari cicloturistici consolidati e poli attrattori della regione puglia" all'interno della sezione "Il cicloturismo in Puglia") (pg. 377 del RA). Dall'analisi del contesto paesaggistico pugliese si evince una qualità ecologica del paesaggio abbastanza buona, come emerge dai dati sulla diffusione di patches paesaggistiche ampie ed eterogenee, diversificate, irregolari in forma e distribuzione (pg. 384 del RA)... La regione presenta invece profili di criticità con riferimento al progredire dei fenomeni di artificializzazione dei contesti agricoli... La fragilità dei contesti extraurbani, con riferimento sia alla scarsa resistenza alle trasformazioni che alla presenza di un patrimonio significativo di beni storico-culturali diffusi, richiede, tuttavia, particolare cautela nella pianificazione delle trasformazioni che insistono in ambiti extraurbani. (pg. 385 del RA)

Numerosi sono i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti paesaggistici presenti in Puglia, nonché i poli attrattori quali: Poli naturalistici (parchi naturali, spiagge "Bandiera Blu", oasi WWF) e Poli storico-culturali (beni storico-culturali, borghi storici, siti Unesco, ecomusei). La maggior parte dei poli sono ben raggiungibili attraverso il sistema delle ciclovie previste nel Piano.

### **Biodiversità e Reti Ecologiche**

L'analisi di questa componente è stata fatta attraverso la descrizione di tre sub-tematiche: biodiversità (attraverso la descrizione degli habitat della Puglia e del loro valore ecologico, sensibilità ecologica, pressione antropica, fragilità ambientale; una caratterizzazione sintetica delle specie di fauna e flora selvatiche), presenza di aree protette (attraverso la descrizione delle aree naturali protette e della Rete Natura 2000 sul territorio regionale), reti ecologiche (attraverso la descrizione della rete ecologica per la biodiversità individuata dal PPTR) (pg. 387 del RA). La Puglia, malgrado una elevata antropizzazione, registra elevati livelli di biodiversità, anche rispetto a molte altre regioni d'Italia,... a cui corrisponde anche una elevata qualità relativa alla presenza di specie di flora e fauna rare e minacciate per le quali esistono obblighi di conservazione (pg. 388 del RA)... Verifiche puntuali effettuate sulla cartografia evidenziano che in quasi tutti i tratti in cui le ciclovie del PRMC attraversano zone caratterizzate da fragilità ambientale alta o molto alta non saranno necessari ampliamenti viari in quanto le ciclovie verranno realizzate o in sede promiscua o mediante percorsi naturalistici o mediante realizzazione di corsia riservata su sedimi esistenti (pg. 399 del RA).

Il sistema delle aree protette della Regione Puglia è costituito nel complesso da: Aree Naturali Protette (2 Parchi Nazionali, 16 Riserve Naturali Statali terrestri e 3 Riserve marine); Rete natura 2000 (87 siti, 5 dei quali sono sia Zone Speciali di Conservazione (ZSC) che Zone di Protezione Speciale (ZPS)) e Altre aree. La maggior parte di essi sarà interessata dall'attraversamento di ciclovie o velostazioni, sebbene le prime saranno in adiacenza o sovrapposizione a sedimi stradali esistenti e le seconde saranno per lo più ristrutturazioni di infrastrutture esistenti.

Le principali minacce/criticità per la biodiversità in Puglia sono costituite dalla trasformazione degli ambienti naturali, dovuta principalmente ai seguenti fattori: frammentazione di un biotopo prodotta dalla rete viaria; disturbo causato dall'adiacenza con aree ad uso agricolo, urbano ed industriale; propagazione del disturbo antropico indotto dai nuclei urbani ad esso circostanti. (pg. 427 del RA)

### **Rifiuti**

Focalizzando l'attenzione sui rifiuti speciali, i rifiuti delle operazioni di costruzione e demolizione costituiscono la principale tipologia di rifiuto speciale prodotta in regione. (pg. 435 del RA)

### **Salute umana e benessere**

*Malattie quali tumori, malattie cardiovascolari e diabete (per le quali è provato che l'attività fisica sulla bicicletta riduca il rischio di insorgenza) sono tra le 4 principali cause di mortalità in Puglia, con variazioni anche statisticamente significative tra le varie Province.*

*Per quanto riguarda, invece, l'incidentalità stradale, pur registrando miglioramenti della situazione complessiva negli ultimi anni, si è evidenziato un ritardo nella Puglia nel raggiungimento di obiettivi di sicurezza stradale rispetto ai target europei. Nel 2018 il 2,9% dei conducenti coinvolti in incidenti stradali era alla guida di una bicicletta e ben il 9,8% dei conducenti deceduti era alla guida della bicicletta. Ciò conferma l'attuale pericolosità dell'uso della bicicletta. Molto variegata è, infine, la caratterizzazione delle strade extraurbane maggiormente pericolose per quanto riguarda l'incidentalità stradale. (Par. 5.9.3 del RA)*

#### Eventuale vincolistica

L'interazione tra il PRMC e le varie tipologie di are/vincolo, sono dettagliatamente descritte in vari punti del RA e della RT (il quale contiene anche delle tavole specifiche). In particolare, al capitolo 4 del RA sono valutate le intersezioni dei tracciati del PRMC con i vincoli PPTR, SIC e ZPS, PAI, PTA; al capitolo 5 invece sono approfondite le interferenze con le Aree Naturali, le Zone umide, i SIN, gli Habitat Naturali. Nella RT, la sezione "Il Territorio interessato dai percorsi del Piano" del capitolo "Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) ed i percorsi di Piano" è dedicata all'individuazione e all'analisi dei Beni Storico Culturali, Paesaggistici e degli Ulteriori Contesti Paesaggistici intercettati dalle ciclovie, in parte ripresi anche nel capitolo 5 del RA. In diversi punti del RA e della RT si rimanda ad ulteriori approfondimenti in merito, in fase di attuazione degli interventi previsti.

#### Descrizione dell'Evoluzione probabile dello stato dell'ambiente senza l'attuazione del piano o del programma

Al capitolo 8 del RA, si riferisce che senza l'attuazione dei PRMC non si riuscirebbe a *rispondere agli obiettivi strategici che la L.R. n. 1/2013 definisce per il PRMC*, per la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana (scenario 0). Non è riportata una descrizione in tal senso né nel RA né in altra documentazione del Piano. I rischi/problemi ambientali a cui il contesto interessato dal PRMC è naturalmente orientato sono stati trattati nella sezione C2 del presente paragrafo e da essi non è sempre facile dedurre quali possano essere le evoluzioni naturali in assenza del Piano, sia perché trattandosi di un piano strategico non si possono definire degli obiettivi temporali finali ed intermedi, sia perché i dati raccolti per le varie caratteristiche ambientali si riferiscono spesso ad anni diversi e non molto recenti, per cui una stima dell'evoluzione degli stessi risulta davvero difficile. In linea generale, non si intravedono benefici ambientali ottenibili dalla mancata attuazione del Piano,.

Dal contesto generale del RA, si evince che alcuni rischi/problemi potrebbero continuare a minacciare l'ambiente, indipendentemente dal PRMC poiché essi sono legati ad una serie di insiemi di fattori, di origine naturale o antropica, che non risentirebbero dell'attuazione del Piano. Le pressioni ambientali di natura antropica, invero, sono spesso legate a fenomeni di sviluppo sociale, economico e tecnologico, che potrebbero continuare il loro trend di crescita; al contrario, altre minacce ambientali, quali l'inquinamento atmosferico, il rumore, il degrado di alcuni paesaggi naturali, storico-culturali e artistici, non potranno beneficiare degli effetti positivi che la realizzazione del Piano potrebbe avere su di essi.

#### (O8) SI OSSERVA che

- **L'analisi delle diverse componenti ambientali pur essendo molto estesa, non evidenzia gli indicatori di contesto popolati/popolabili (anche utilizzando quelli presenti al capitolo 10), collegati alle "Principali criticità ambientali e situazioni positive" (rif. pag. 20 e 479 del RA) e direttamente o indirettamente a tutte le azioni e/o obiettivi del PRMC,**
- **per la componente "Rifiuti" non si è analizzata la tematica relativa alla produzione e gestione dei rifiuti urbani e alla criticità legata all'abbandono dei rifiuti.**

**Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al Piano, 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.)**

Il RA al capitolo 6 INTEGRAZIONE DELLA COMPONENTE AMBIANTALE NEL PIANO, paragrafo 6.1 OBIETTIVI

DI SOSTENIBILITA' STABILITI A LIVELLO INTERNAZIONALE, COMUNITARIO O DEGLI STATI MEMBRI analizza gli "obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma". Anche in considerazione dei contributi forniti dagli Enti Territoriali e dai SCA nella fase di scoping, l'analisi è stata circoscritta ai seguenti documenti:

- La strategia dell'UE per lo sviluppo sostenibile (SSS)
- Quadro per il clima e l'energia per l'UE (QCE)
- Strategia europea per una mobilità a basse emissioni (MOB)
- La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSS)
- Il Piano strategico di sviluppo del turismo in Italia per il periodo 2017-2022 (PSST)
- Il Programma Regionale per la Tutela dell'Ambiente (PRTA)

Ogni documento è stato analizzato attraverso una scheda sintetica che ne ha individuato i principali obiettivi di protezione ambientale e i potenziali contributi forniti dal PRMC al loro raggiungimento. (pg. 15 del RA), siano essi positivi o negativi.

Oltre a quanto appena descritto, al paragrafo 6.2 INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE SPECIFICI DEL PRMC, è riportato che gli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici del PRMC sono definiti come esito di una valutazione congiunta di:

- Obiettivi di sostenibilità ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, ...
- Obiettivi di sostenibilità ambientale definiti nei principali strumenti di pianificazione e programmazione regionale generale...
- Principali criticità ambientali e situazioni positive da valorizzare sulle quali il PRMC potrà fornire un contributo, individuate nel cap. 5 del ... RA

Si riportano di seguito gli obiettivi ambientali specifici per il PRMC così definiti, con l'indicazione, tra parentesi, del documento e/o piano che lo ha ispirato.

- Aria e fattori climatici
  - Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera nel settore dei trasporti (SSS, QCE, MOB, SNSS, PRQA, PO FESR-FSE)
- Risorse idriche
  - Contenimento delle pressioni da fonti di inquinamento diffuse su corpi idrici superficiali e sotterranei (SSS, PTA)
- Ambiente marino costiero
  - Valorizzazione e riqualificazione dei paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica definiti dal PPTR (SNSS, PPTR)
  - Riduzione della pressione antropica sugli ambienti marino costieri (SSS, PPTR, PRC)
- Suolo
  - Contenimento del consumo di suolo (SSS, SNSS, PPTR)
  - Valorizzazione dei paesaggi rurali (SNSS, PSR, PPTR)
- Rumore
  - Riduzione della popolazione esposta al rumore indotto da traffico stradale (SSS, PQRA)
- Paesaggio
  - Valorizzazione del patrimonio paesaggistico (SNSS, PPTR)
  - Valorizzazione del patrimonio storico-culturale (SNSS, PPTR)
- Biodiversità e reti ecologiche
  - Riduzione del disturbo arrecato a habitat e biodiversità (SSS, SNSS, PPTR, PdG Rete Natura)
  - Promozione di modalità di fruizione ecocompatibili del patrimonio naturale regionale (SSS, SNSS, PPTR, Piani Parchi, PdG Rete Natura)
- Rifiuti
  - Riduzione della quantità di rifiuti prodotti (SSS, PRRS)
- Salute umana e benessere
  - Riduzione del numero di incidenti stradali e di decessi in incidenti stradali che riguardano ciclisti (SSS)

- Promozione del cicloturismo (SNSS, PSST, PSTR)
- Valorizzazione integrata delle aree strategiche di attrazione turistica (grandi attrattori e destinazioni turistiche mature) (PSST, PSTR)
- Valorizzazione integrata delle destinazioni turistiche emergenti (città d'arte e borghi, parchi e aree protette, aree interne) (PSST, PSTR)
- Contribuzione alla diffusione di stili di vita sani (SSS, SNSS).

Si precisa che *“L'effettivo contributo del PRMC nel raggiungimento di detti obiettivi sarà oggetto del Piano di Monitoraggio (si veda cap. 10 del RA)”*.

(O9) **SI OSSERVA che non è evidenziato:**

- a. **se, durante la preparazione del piano, si sia tenuto conto dei suddetti “obiettivi di protezione ambientale”**
- b. **in che modo il PRMC (con quali azioni/obiettivi) contribuisce al loro raggiungimento o, al contrario, gestisce le “interferenze” negative fra le azioni/obiettivi del Piano e questi; a tal proposito si segnalano anche i “contributi negativi” del PRMC alla SNSvS riportati al par. 6.1.4, oggetto del contributo del MATTM:**
  - i. **“interruzioni della continuità ecologia e riduzioni di habitat nei casi in cui la realizzazione delle ciclovie necessiterà ampliamenti dei sedimenti esistenti e questo debba avvenire in presenza di habitat di pregio”.**
  - ii. **“pressione antropica con l'ambiente marino-costiero”.**
  - iii. **“ampliamento del sedime stradale e soprattutto garantire che in fase di cantiere non si verifichino eventi accidentali che potrebbero contribuire all'inquinamento delle falde o dei corpi idrici superficiali....”.**
  - iv. **“l'aumento della impermeabilizzazione con conseguente effetto sul regime di scorrimento delle acque superficiali, dovrà essere compatibile con la normativa del PAI e non comportare un aumento localizzato di pericolosità idraulica”.**
  - v. **“produzione di rifiuti, pertanto in fase attuativa dovranno essere prese misure atte a limitare la quantità di scavo necessario e la possibilità di riutilizzo del materiale stesso”.**

**(DS2) Si rammenta che la Dichiarazione di sintesi di cui all'art. 15 della L.R. 44/2012 e smi, dovrà illustrare, alla luce delle condizioni e delle osservazioni contenute nel presente parere motivato, in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano in oggetto.**

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.*)

Il capitolo 7 del RA è dedicato alla valutazione degli effetti ambientali del Piano. A tal fine *gli interventi previsti dal PRMC sono stati aggregati/disaggregati* in quattro raggruppamenti (realizzazione delle ciclovie appartenenti al SNCT, realizzazione delle Ciclovie Eurovelo, Realizzazione di altre ciclovie, potenziamento dei servizi in favore della mobilità ciclistica: velostazioni e azioni immateriali) ed è riportata una tabella di sintesi qualitativa della valutazione degli effetti ambientali del Piano, per ciascuna delle componenti ambientali trattate nell'analisi di contesto.

Per ciascun raggruppamento, sono descritti puntualmente tutti gli interventi previsti dal Piano per le singole ciclovie, e sono riportate le *valutazioni degli effetti ambientali e raccomandazioni per mitigazioni / azioni di accompagnamento intervento-specifiche*. In esse si è tenuto conto del fatto che alcuni tratti degli interventi previsti nel PRMC sono stati già oggetto di valutazione perché inseriti in altri Piani, e di tali valutazioni è riportata una sintesi dei relativi impatti e delle motivazioni della scelta delle alternative, contenute nei relativi RA (VAS del PA-PRT 2015-1017). In particolare, le valutazioni sono effettuate in relazione alle varie componenti e in alcuni casi, è indicata la necessità di verifiche puntuali di compatibilità o di approfondimento in fase

attuativa, soprattutto in presenza di effetti negativi. Nel quarto raggruppamento *Potenziamento dei servizi in favore della mobilità ciclistica* si tiene conto anche degli interventi immateriali che concorrono e sostengono la capacità del Piano di raggiungere le positive valutazioni effettuate nei paragrafi precedenti.

Inoltre nel capitolo 5 relativo all'analisi del contesto, si analizzano in modo generale e per ogni componente i "Probabili effetti derivanti dall'attuazione del PRMC" che si riassumono di seguito:

#### **Aria e Fattori Climatici**

*Il PRMC contribuirà alla riduzione del contributo alle emissioni inquinanti del comparto trasporto stradale, così favorendo un miglioramento della qualità dell'aria. Le riduzioni delle emissioni, tuttavia, saranno presumibilmente differenti nelle diverse zone della regione in relazione all'ottenimento degli auspicati obiettivi di diversione modale del PRMC.*

#### **Risorse idriche**

*L'unico contributo che il PRMC potrà fornire all'aumento delle pressioni volte a peggiorare lo stato qualitativo dei corpi idrici, sia superficiali che sotterranei, è legato all'aumento delle superfici urbanizzate previste per la realizzazione di alcuni tratti di ciclovia, sebbene un incremento dell'ordine di millesimi nell'estensione della superficie urbanizzata non sarà in alcun modo significativo negli effetti che esso potrà portare...secondo le griglie di significatività definite dal PTA .*

#### **Ambiente marino-costiero**

*Il PRMC interagirà con l'ambiente marino costiero in quanto alcuni dei tracciati previsti dal Piano (in particolare la RP02/BI6 Ciclovia Adriatica e la RP06/BI14 Ciclovia dei Tre Mari) e alcune velostazioni verranno realizzate in tale ambito. (pg. 274 del RA)*

*Gli interventi previsti dal PRMC contribuiranno in maniera non significativa all'aumento delle aree urbanizzate sul litorale, inoltre, sebbene il PRMC potrà aumentare la presenza turistica regionale, non si ritiene che questo possa produrre pressioni significative sulle risorse marino costiere, giacchè, il cicloturismo è per sua natura non stanziale... ed è molto più destagionalizzato. La realizzazione delle ciclovie potrà, infine, essere parte di una strategia più ampia di valorizzazione di paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica caratterizzati dal prevalere di elementi di naturalità e porzioni di paesaggio storico in buono stato di conservazione, ovvero di riqualificazione di paesaggi costieri caratterizzati da alta valenza naturalistica ma dove prevalgano condizioni di degrado e di compromissione degli elementi di naturalità e dei brani di paesaggi rurali storici presenti. (pg. 275-276 del RA)*

#### **Suolo e Rischi Naturali Antropici**

*Il principale fattore di pressione per la degradazione del suolo sul quale l'attuazione del PRMC potrà avere un impatto è certamente il consumo di suolo, ... tuttavia può complessivamente essere considerato contenuto. In sede attuativa andranno comunque adottati tutti gli accorgimenti possibili affinché la progettazione riduca al minimo il consumo di suolo verificando nel dettaglio i tracciati e le adiacenze con viabilità esistente, privilegiando altresì suoli con scarsa copertura (minore contributo all'erosione e al rischio desertificazione), presenza di habitat e specie di minor pregio .... Dovrà, inoltre, essere fatta una più puntuale verifica della presenza di cave e discariche – soprattutto abusive – che, a livello regionale, non è stato possibile compiere per le motivazioni già descritte anche in riscontro alle osservazioni pervenute nella fase di scoping. ... Verifiche puntuali andranno fatte per assicurarsi che l'eventuale aumento delle superfici impermeabilizzate (nei casi di ampliamento della sede viaria) sia compatibile con la normativa del PAI e non comporti aumento di pericolosità idraulica. (pg. 326 del RA)*

#### **Inquinamento acustico**

*Il PRMC, dunque, potrà contribuire a ridurre gli effetti ambientali negativi derivanti dal rumore prodotto dal traffico stradale grazie alla diversione modale auspicata a seguito dell'attuazione del Piano stesso e grazie agli incentivi che fornirà per la redazione di Piani Urbani della Mobilità Ciclistica. Tuttavia, una quantificazione realistica di tale contributo non è al momento ipotizzabile per vari motivi. (pg. 356 del RA).*

#### **Paesaggio e Patrimonio Culturale**

*Per quanto riguarda il mosaico agropaesistico e le sue evoluzioni, il PRMC presumibilmente non sarà in grado di produrre modificazioni a meno di contributi, da valutare, all'indice di frammentazione in relazione all'aumento delle superfici urbanizzate necessarie per la realizzazione di alcuni tratti di ciclovia.*

*D'altro canto, la possibilità di rendere il paesaggio extraurbano fruibile con la bicicletta potrà costituire un importante fattore di pressione positiva per la valorizzazione del territorio extraurbano, in un'ottica di promozione turistica e di sviluppo di attività economiche ecocompatibili.*

### **Biodiversità e Reti Ecologiche**

*il PRMC – nonostante le previsioni di realizzazione di reti infrastrutturali ciclabili – non sarà in grado di incidere in maniera apprezzabile sulle pressioni antropiche che producono fragilità ambientale. (pg. 427 del RA)*

*In relazione, invece, alle relazioni del PRMC con gli strumenti di gestione delle aree protette, ... l'intersezione delle ciclovie con i territori ricompresi all'interno di Aree Naturali Protette e dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000 costituirà un elemento importante per la valorizzazione di tali aree e per la promozione di forme di turismo sostenibile all'interno delle stesse. (pg. 428 del RA)*

### **Rifiuti**

*L'attuazione del PRMC contempla la realizzazione di interventi fisici (prevalentemente stradali ma anche, in parte limitata, adeguamento di edifici esistenti per la realizzazione di velostazioni), che potrà impattare in maniera non trascurabile sulla produzione di RS; tuttavia, considerato che esso verrà prodotto in un tempo ragionevolmente lungo e che sarà più o meno uniformemente distribuito tra le province pugliesi, il suo effetto ambientale verrà da ciò mitigato. In fase attuativa dovranno comunque essere fatti tutti gli approfondimenti necessari sia per limitare la quantità di scavo necessario che per verificare la possibilità di riutilizzo del materiale stesso. (pg. 436-437 del RA)*

### **Salute umana e benessere**

*L'attuazione del PRMC produrrà effetti largamente positivi sulla componente salute umana, derivanti in primo luogo dalla riduzione dell'incidentalità stradale che coinvolge ciclisti. Inoltre, nella riduzione dell'incidenza di specifiche malattie, è presumibile che la diffusione del ciclismo possa contribuire al raggiungimento anche di questo obiettivo. Un impatto positivo è anche prevedibile sulla cosiddetta bikeconomy, ... tuttavia l'indisponibilità di dati sulla bikeconomy in Puglia non ha consentito di trattare autonomamente questo tema attraverso dati di contesto e previsionali più specifici. (par. 5.9.4 del RA)*

### **SI OSSERVA che:**

- (O10) gli effetti ambientali (fra cui alcuni ritenuti negativi) del Piano non sono misurati e sono esposti in modo complessivo relativamente all'intera ciclovia (pur se in ogni scheda sono indicati con precisione le lunghezze dei sedimi degli interventi lineari e le quantità degli interventi puntuali) e la loro valutazione è rimandata alla modalità con cui si attueranno (fra l'altro "auspicando l'adozione di criteri di sostenibilità per la componente interessata"), inoltre non sono espresse le caratteristiche degli effetti rilevati (ossia se sono secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei), come richiesto dall'allegato VI del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii;
- (O11) l'analisi non considera gli impatti durante la fase di esercizio, ad esempio a carico delle componenti:
- a. 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),
  - b. flora, fauna e biodiversità (frammentazione delle reti ecologiche e delle aree naturali),
  - c. rifiuti (produzione di rifiuti da parte degli utenti),
- (O12) non sono esplicitati gli effetti indiretti e cumulativi derivabili dalla fase di esercizio/gestione (per esempio quelli legati all'incremento dei flussi turistici, all'attrezzamento di aree di sosta, alla necessità di parcheggi nelle zone di interscambio o alla connettività con i nodi di interscambio o con gli elementi di attrazione, ecc.), anche con riferimento alle azioni dei Piani comunali per cui si prevedono indefiniti "effetti cumulati" (RA, pag. 567).

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

*Il capitolo 9 del RA contiene la descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare gli impatti negativi del progetto sull'ambiente oltreché sugli elementi culturali e paesaggistici presenti. Tali misure tengono conto anche, per quanto applicabile al settore della mobilità ciclistica, del primo elenco dei*

“criteri di sostenibilità ambientale” definiti in sede di VAS dal PA-PRT 2015-2019, ovvero di quelle criteri ritenuti dallo stesso utili per mitigare gli impatti o potenziare gli effetti positivi degli interventi previsti dal PA-PRT e richiamati nelle relative matrici di valutazione.

Tali misure sono da intendersi come misure di mitigazione generali che integrano quelle intervento-specifiche contenute nel cap. 7. relative alle singole ciclovie in relazione alle loro specifiche caratteristiche.

Pertanto, dall’analisi degli effetti ambientali del Piano, emergono le relative misure, con riferimento alle singole tematiche ambientali; esse riguardano principalmente le fasi di cantiere.

Per alcune tematiche sono inoltre previste indicazioni relative al miglioramento della coerenza/sinergia con elementi peculiari del contesto o situazioni di attenzione, quali ad esempio:

- *Al fine di minimizzare gli impatti negativi e, al contempo, potenziare gli effetti positivi di valorizzazione/riqualificazione dei paesaggi marino-costieri connessi alla realizzazione delle ciclovie del PRMC che insistono su tali ambiti (quindi essenzialmente RP02/BI6 e RP06/BI14) sarebbe opportuno prevedere delle premialità per progetti coerenti con i criteri/indirizzi progettuali inclusi nelle linee guida del PPTR per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture...o con il Progetto Territoriale per il Paesaggio Regionale del PPTR “La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri”.*
- *AL fine di scoraggiare usi non sostenibili della costa... sarebbe opportuno prevedere delle premialità per quei progetti che ne prevedano opere complementari di tutela e di conservazione...*
- *i progetti di intervento dovranno essere opportunamente raccordati con i piani comunali delle coste. (Par. 9.3 del RA)*
- *Sarebbe, inoltre, opportuno prevedere delle premialità per progetti che, attraverso ipotesi alternative, dimostrino di aver ridotto le interferenze negative con gli elementi qualificanti il paesaggio agrario presenti sui siti interessati (muretti a secco, alberature stradali e poderali, ulivi monumentali etc). (Par.9.6 del RA)*

**SI OSSERVA che:**

- (O13) **le misure proposte sono generali e riguardano le successive fasi realizzative degli interventi proposti, pertanto non è possibile stabilire in questa sede se le stesse siano adeguate e sufficienti per mitigare gli effetti negativi previsti; inoltre pur essendo richiamate nella RDT (pagg. 266 ess.) non è chiara la coerenza, le responsabilità e la modalità per loro attuazione, in particolare nel caso ci siano interventi attuati senza essere prima inseriti in Piani della Mobilità ciclistica locale o provinciale.**
- (O14) **non avendo indicato in che modo si è tenuto conto nel piano degli “obiettivi di protezione ambientale” nell’elaborazione del piano (come rilevato al punto O10), non è possibile verificare se e in che proporzione le misure/indicazioni proposte consentiranno di promuovere un maggiore sviluppo sostenibile del territorio, secondo gli obiettivi di sostenibilità selezionati.**
- (O15) **SI OSSERVA che fra le misure proposte non è si prevede dare alle ciclovie anche il ruolo di “infrastrutture verdi” “coerenti con i caratteri ambientali, storici, sociali ed economici del contesto 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); in particolare esse sarebbero in grado di assolvere molteplici funzioni, che concorrono al raggiungimento di numerosi obiettivi di protezione ambientale:**
- i. **conservare la biodiversità e creare 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;**
  - ii. **migliorare la qualità dell’aria e la mitigazione delle temperature estive,**
  - iii. **ridurre l’abbagliamento, la temperatura, il rumore del traffico e l’inquinamento atmosferico,**
  - iv. **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);**

- 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. garantire la sicurezza e la salute dei ciclisti (protezione, mitigazione dall'inquinamento acustico, migliorare le condizioni microclimatiche degli utenti, generare benessere e favorire l'esercizio fisico),
- iii. collegare e valorizzare gli elementi del paesaggio (culturali, storici, naturali).

**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 capitolo 8 del RA è dedicato alle alternative di piano. *Rispetto ai tracciati così definiti, nell'ambito della VAS sono state considerate alternative scenariali e alternative puntuali.* Come riportato al par. 8.1.1 *le alternative scenariali individuate derivano dalla considerazione che il PRMC per la sua completa attuazione avrà bisogno di un impegno finanziario considerevole e di tempi lunghi. E' pertanto, prevedibile che esso verrà realizzato per stralci successivi anche in relazione alle priorità e agli impegni finanziari definiti in ambito regionale nonché a eventuali possibili aggiornamenti del Piano visto che la LR 1/2013 precisa che il PRMC "è aggiornato di norma ogni tre anni" (Art. 3, co. 1).*

Le alternative sono:

- *Alternativa 0: Corrisponde allo scenario di riferimento (o scenario 0) di mancata attuazione del PRMC,*
- *Alternativa 1: Prevede la realizzazione delle sole ciclovie appartenenti al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (1° priorità regionale), comprensiva degli interventi puntuali per la messa in sicurezza delle relative intersezioni*
- *Alternativa 1 bis: Comprende gli interventi infrastrutturali di cui all'Alternativa 1 + gli interventi di potenziamento dei servizi in favore della mobilità ciclistica...*
- *Alternativa 2: Comprende tutti gli interventi infrastrutturali dell'Alternativa 1 + la realizzazione della Ciclovia Eurovelo RP01/BI3 - Ciclovia Francigena (2° priorità regionale), comprensiva degli interventi puntuali per la messa in sicurezza delle relative intersezioni*
- *Alternativa 2 bis: Comprende gli interventi infrastrutturali di cui all'Alternativa 2 + gli interventi di potenziamento dei servizi in favore della mobilità ciclistica*
- *Alternativa 3: Comprende la realizzazione di tutte le 16 ciclovie del PRMC*
- *Alternativa 3 bis: Comprende gli interventi infrastrutturali di cui all'Alternativa 3 + gli interventi di potenziamento dei servizi in favore della mobilità ciclistica.*

Al par. 8.1.2 sono descritte invece alcune alternative puntuali, considerate *nella fase di valutazione delle osservazioni presentate nel processo di consultazione per la VAS*, e che riguardano le seguenti ciclovie: RP01 – Ciclovia Francigena; RP02 – Ciclovia Adriatica; RP09 – Ciclovia del Tavoliere; RP10 – Ciclovia Candela-Foggia. In fase di revisione sono state, dunque, proposte delle alternative, delle modifiche o della aggiunte ai tracciati esistenti, allo scopo di ridurre gli interventi di ampliamento delle sezioni stradali esistenti.

*Le alternative scenariali individuate corrispondono a scenari incrementali di attuazione del PRMC (par. 8.2.1. del RA). Per ognuna delle alternative scenariali così definite è stato, quindi, valutato il differente grado di "impattività" sull'ambiente, utilizzando gli stessi criteri già applicati per la valutazione degli effetti del piano ..., e, se del caso, possibili misure di mitigazione (par. 1.3.6 del RA)*

Come riportato al par. 8.2.1. del RA, *nel breve termine le Alternative più probabili sono le Alternative 1/1bis. Tra le due è ovviamente da preferire la 1bis in quanto gli interventi di potenziamento dei servizi in favore della mobilità ciclistica di per sé non producono effetti ambientali negativi mentre sono in grado di incrementare di molto gli effetti ambientali positivi prodotti dagli interventi infrastrutturali del Piano.*

*Con la progressione dell'attuazione del Piano secondo gli scenari attuativi indicati (passaggio da Alternativa 1/1bis a Alternativa 2/2bis e Alternativa 3/3bis) tuttavia, va segnalato un miglioramento degli effetti*

ambientali complessivi del Piano.

Per le alternative scenariali del Piano, si può affermare che l'Alternativa migliore sotto il profilo ambientale sia l'Alternativa 3 bis che corrisponde alla realizzazione del PRMC nella sua interezza. In subordine, considerato il fatto che il Piano sarà attuato per fasi e in tempi abbastanza lunghi, si raccomanda di procedere scartando le alternative 1 e 2 e progredendo, invece, lungo le direzioni indicate dalle Alternative 1bis e 2bis.

Si ritiene di raccomandare di scartare l'Alternativa 0 in quanto incapace di rispondere agli obiettivi strategici che la L.R. n. 1/2013 definisce per il PRMC. (par. 8.2.1 del RA)

Per le alternative puntuali invece, le ragioni delle scelte delle alternative individuate in sede di revisione del Piano, sono le seguenti:

RP01 – Ciclovía Francigena, RP09 – Ciclovía del Tavoliere e RP10 – Ciclovía Candela-Foggia: a parità di effetti positivi raggiunti, consentirà non trascurabile riduzione di consumo di suolo, producendo, di conseguenza, un miglioramento apprezzabile anche sull'impatto su biodiversità, risorse idriche e rifiuti.

RP02 – Ciclovía Adriatica: contribuirà a rendere fruibili aree di pregio naturalistico mediante la riqualificazione di percorsi esistenti e la riduzione del traffico veicolare attualmente previsto sui tratti in sede promiscua mentre non aggiungerà ulteriore consumo di suolo.

#### **SI OSSERVA che**

(O16) **pur avendo esposto sinteticamente le ragioni che hanno guidato la scelta degli scenari indicati, la valutazione delle alternative "scenariali" e "puntuali" è stata effettuata in modo qualitativo e generico, in modo da poterle confrontare tra loro e con lo scenario di riferimento (rif. osservazione O9) al fine di verificare effettivamente quella/e con minori impatti ambientali, più coerenti ai criteri di sostenibilità e agli obiettivi del Piano stesso;**

(O17) **non sono illustrate le "soluzioni alternative" relativamente a diverse localizzazioni/riassetto dei tracciati o dei punti di interscambio (fra l'altro oggetto delle fasi di consultazione citate) e con riferimento a:**

1. **riutilizzazione dei seguenti manufatti e/o infrastrutture come indicati dalla L.r. 1/2013:**

- **le aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso e ritenute definitivamente non recuperabili all'esercizio ferroviario;**
- **le aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso;**
- **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);**
- **le altre opere infrastrutturali lineari come condotte fognarie, cablaggi;**
- **i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali;**
- **i tratturi.**

2. **elusione delle 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. **connessione con i poli/attrattori turistici, commerciali e artigianali (rif. osservazione O8).**

**(DS3) Si rammenta infine che la Dichiarazione di sintesi di cui all'art. 15 della L.R. 44/2012 e smi, dovrà illustrare, alla luce delle condizioni e osservazioni contenute nel presente parere motivato, le ragioni per le quali sono state effettuate le scelte di Piano, in considerazione delle alternative possibili che erano state individuate.**

**Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del Variante proposta 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.)**

Il capitolo 10 del RA è dedicato al piano di monitoraggio del PRMC, che è correlato verticalmente con il PMA del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti e con i PMA dei futuri Piani Urbani della Mobilità Ciclabile provinciali e comunali (PUMC). (pag. 567 RA). Pertanto, al paragrafo 10.2 vengono evidenziati gli indicatori del RMA del PA-PRT 2015-2019, che riguardano, in toto o in parte, la mobilità ciclistica e che verranno ripresi nel RMA del PRMC.

Gli indicatori sono stati suddivisi in “indicatori di contesto”, “indicatori di performance” e “indicatori di impatto e di contributo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità” e rappresentati sotto forma matriciale, specificando per ciascuno di essi *l’unità di misura da utilizzare e la fonte del dato*. Solo per gli indicatori di contesto è indicato l’andamento del trend dello stesso, mentre ... *data la natura del Piano, nella maggior parte dei casi si è ritenuto opportuno associare ad un indicatore quantitativo anche la produzione di una cartografia che consenta la localizzazione degli interventi portati a compimento. I dati dovranno convergere all’interno del Sistema Informativo Territoriale della rete dei percorsi, previsto dal PRMC.* (Par. 10.3 del RA)

*Gli indicatori dovranno essere aggiornati con cadenza triennale e raccolti dalla Regione Puglia/ASSET, che terrà una banca dati aggiornata per evitare una dispersione delle informazioni. Questo permetterà agli enti preposti di analizzare i dati e di mettere in atto meccanismi di retroazione per riorientare il Piano qualora si dovessero verificare incongruenze rispetto agli obiettivi stabiliti o effetti negativi sull’ambiente. Lo stesso Ufficio avrà la responsabilità di redigere un Report di monitoraggio con cadenza almeno triennale, che verrà pubblicato nel sito web dell’Autorità Procedente... Sarà auspicabile un coordinamento, in sede di redazione dei Rapporti di Monitoraggio, tra PA-PRT, PRMC e i vari PUMC al fine di ottenere un quadro completo del perseguimento degli obiettivi di sostenibilità e degli effetti ambientali dell’intera rete ciclabile multilivello realizzata. I soggetti responsabili dell’attuazione del PRMC e del suo monitoraggio saranno, in ottemperanza a quanto specificatamente previsto dalla LR 1/2013, art. 3, co. 4, lett. a), la Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza TVPL della Regione Puglia e l’Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET). Essi, pertanto, dedicheranno personale interno e/o stipuleranno appositi contratti per lo svolgimento delle attività di monitoraggio previste nel presente PMA.* (pg. 576 del RA)

*Gli indicatori di contesto dovranno essere utilizzati solo per valutare le modifiche del contesto ambientali di riferimento e non come strumento per verificare le ricadute ambientali dell’attuazione del Piano,... poiché sono frutto dell’attuazione di tutte le politiche che agiscono sul territorio.*(pg. 567 del RA) *Nell’ottica di un auspicabile coordinamento, in sede di redazione dei Rapporti di Monitoraggio, tra PRMC e PA-PRT (di cui il PRMC costituisce Piano Attuativo), si ritiene necessario che per questa sezione il PRMC utilizzi gli stessi indicatori del PMA del PA-PRT 2015-2019, che sono riportati nel RA in forma tabellare per ciascuna componente ambientale.*

*Gli indicatori di performance... sono individuati tenendo conto delle specifiche azioni di piano da attuare mediante il PRMC e della loro prevedibile temporizzazione secondo le priorità dell’Amministrazione, mentre gli indicatori d’impatto e di contributo sono sviluppati tenendo conto delle analisi effettuate nel presente RA in relazione ai prevedibili effetti ambientali prodotti dal PRMC sulle componenti ambientali e alla definizione di obiettivi di sostenibilità piano-specifici* (pg. 567 del RA). Si segnalano solamente due criticità:

- *al momento non sono disponibili i dati necessari per popolare l’indicatore “Presenze turistiche legate al cicloturismo”*

- *per l’obiettivo specifico “Contribuzione alla diffusione di stili di vita sani” nella componente “Salute umana e benessere”, non è stato possibile definire un indicatore poiché al momento non ci sono rilevazioni specifiche sugli effetti sulla salute umana della diffusione del ciclismo in Puglia.*

*Tuttavia, si auspica ... che a seguito della firma del Protocollo d’intesa tra ASSET, Pugliapromozione e l’Osservatorio sulla Bikeconomy possano essere raccolti e resi disponibili una serie di dati per monitorare anche questi aspetti. Ciò dovrà essere rivalutato in sede di redazione del primo rapporto di monitoraggio.* (pg. 607 del RA).

#### **SI OSSERVA che:**

**(O18) pur apprezzando la bontà degli indicatori proposti, SI OSSERVA che il piano di monitoraggio proposto, per la quantità degli indicatori presenti, non permette di rilevare in modo chiaro:**

- **lo stato del contesto ambientale, con riferimento al contributo del piano al miglioramento/ peggioramento delle criticità rilevate nell’analisi (rif osservazione O9), misurando gli elementi direttamente e indirettamente connessi all’attuazione degli interventi previsti dal Piano (indicatori di contesto) anche con riferimento alla evoluzione dell’ambiente senza l’attuazione dello stesso,**
- **il controllo degli impatti negativi rilevati,**

- (O19) non sono esplicitati i target di riferimento per la verifica di quanto alla precedente osservazione, nonché al fine di comprendere il perseguimento efficace degli obiettivi del Piano e degli “obiettivi di protezione ambientale”;
- (O20) con particolare riferimento al monitoraggio di cui alla precedente (O19), non sono esplicitate le eventuali e necessarie azioni da intraprendere (cd. misure correttive/meccanismi di riorientamento), nel caso si verificassero scostamenti rispetto ai target prefissati, esplicitando anche quali sono “gli enti preposti” ad “analizzare i dati e mettere in atto meccanismi di retroazione per riorientare il Piano qualora si dovessero verificare incongruenze rispetto agli obiettivi stabiliti o effetti negativi sull’ambiente”.

**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.)**

Il Rapporto Ambientale è corredato della Sintesi non Tecnica.

#### **VALUTAZIONE D’INCIDENZA**

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica è uno strumento di pianificazione introdotto, nel quadro degli strumenti regionali, dalla LR 1/2013 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”. Esso è finalizzato a una “migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell’uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi” (LR 1/2013, art. 2, co. 1).

Gli obiettivi strategici definiti dalla LR 1/2013 per la mobilità ciclistica extraurbana sono:

- la formazione di una rete interconnessa, sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidano con le ciclovie delle reti Bicitalia ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture a esse connesse;
- la formazione di percorsi con fruizione giornaliera o plurigiornaliera, connessi alla mobilità collettiva e, in particolare, alle stazioni del trasporto su ferro, ai porti e agli aeroporti, e di una rete di strutture di assistenza e ristoro;
- la promozione di strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili;
- la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione dell’intermodalità bici+treno, bici+bus.

All’interno di questo quadro di riferimento, gli obiettivi generali che si è dato il PRMC sono:

- la creazione di una rete ciclabile sicura, accessibile e diffusa;
- un aumento dello share modale per quanto riguarda la mobilità ciclistica;
- la promozione e la diffusione del cicloturismo;
- una maggiore qualità di vita.

Per la realizzazione dei suddetti obiettivi e finalità, il PRMC ha effettuato una serie di elaborazioni di seguito riassunte.

1) Identificazione dei tracciati ciclabili di interesse regionale:

I tracciati proposti recepiscono i tracciati già individuati dal Piano Attuativo 2015-2019 del PRT che fanno riferimento alle reti europee (EuroVelo), nazionali (Bicitalia) e regionali (progetto CYRONMED) di cui forniscono una localizzazione più precisa grazie a dettagliate verifiche condotte in sede di elaborazione del Piano.

Complessivamente, le ciclovie individuate dal PRMC sono sedici, comprese le varianti ai percorsi principali. Di queste 16 ciclovie:

1) 1 ciclovie appartiene alla rete degli itinerari di valenza Europea in quanto coincidente con il tratto pugliese della EuroVelo 5 – Nel PRMC denominata RP01/ BI3 - Ciclovie Francigena.

2) 2 ciclovie appartengono al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, la RP03/BI 11 - Ciclovie dell’AQP e di parte della RP02/BI6 - Ciclovie Adriatica (tratto dal confine con il Molise a Vieste, anche se ci si auspica che a breve venga inclusa nel SNCT anche il restante tratto della ciclovie Adriatica, da Vieste a S. Maria di Leuca).

Le altre 13 ciclovie sono in parte coincidenti con itinerari nazionali della rete Bicitalia e in parte costituiscono percorsi di interesse regionale.

2) Definizione degli interventi lineari per la realizzazione delle ciclovie

Per ogni tracciato è stato condotto uno studio accurato della situazione esistente con riferimento alla tipologia di strada su cui – o in adiacenza alla quale – verrà realizzata la ciclovia, alle dimensioni delle carreggiate esistenti, alle condizioni del traffico veicolare sulla strada esistente, e alle macro-interferenze individuabili nella loro estensione. Tali dati hanno fornito indicazioni progettuali sugli interventi lineari necessari per la realizzazione delle ciclovie, diversificati secondo quattro tipologie:

- ciclovia naturalistica/greenway (strade con divieto di accesso a mezzi non autorizzati o in zona protetta);
- ciclovia in sede promiscua con possibili interventi di traffic calming;
- ciclovia in sede propria su strada esistente senza necessità di ampliamenti/espropri;
- ciclovia in sede propria con necessità di espropri per la realizzazione di ampliamenti della strada carrabile esistente

Tipologia di strada interessata dalla ciclovia	Tipologia di soluzione	Tipologia di intervento prevalente	Tipologia dei materiali di finitura
Strade con divieto di accesso a mezzi non autorizzati o in zona protetta	Ciclovia naturalistica – Greenway (veicoli motorizzati autorizzati: Enti gestori, Forze dell'ordine ed Emergenza, Biciclette)	Rifacimento pavimentazione / segnaletica turistica	Inerti naturali / conglomerati drenanti cementizi o resinosi
Strade ad una carreggiata e a traffico nullo	Ciclovia in sede promiscua con veicoli autorizzati (frontisti, biciclette)	Opere di segnaletica e di pavimentazione / segnaletica / controllo delle velocità veicolari	Conglomerato bituminoso
Strade ad una carreggiata e a basso traffico	Ciclovia in sede promiscua	Opere di segnaletica / Opere di traffic calming / controllo delle velocità veicolari	Conglomerato bituminoso
Strade ad una carreggiata e a traffico moderato (V< 50 km/h)	Ciclovia in sede promiscua	Opere di segnaletica / Opere di traffic calming / controllo delle velocità veicolari	Conglomerato bituminoso
Strade ad una carreggiata e a traffico moderato (V>50 km/h)	Ciclovia in sede propria	Opere stradali / espropri / segnaletica	Conglomerato bituminoso
Strade ad una carreggiata e a traffico elevato	Ciclovia in sede propria	Opere stradali / espropri / segnaletica	Conglomerato bituminoso
Strade a due carreggiate	Ciclovia in sede propria, a tergo del solido stradale	Opere stradali / espropri / segnaletica	Conglomerato bituminoso

Complessivamente il PRCM ha valutato in 2.296,80 Km l'estensione degli interventi lineari da realizzare, al netto delle sovrapposizioni. Solo il 10% circa dei percorsi è previsto su strade a traffico nullo o su strade private (come per esempio il tracciato della Ciclovia AQP).

Il PRMC ha, invece, previsto la realizzazione di circa il 90% della rete individuata su strade esistenti, prevalentemente comunali e provinciali, in alcuni casi su strade statali ad una carreggiata.

Ai fini della valutazione degli effetti ambientali del Piano, gli interventi sopra descritti sono stati aggregati/disaggregati nel modo seguente per essere sottoposti a valutazione:

- Realizzazione di Ciclovie appartenenti al SNCT (1° priorità regionale), comprensiva degli interventi puntuali per la messa in sicurezza delle relative intersezioni:
  - RP02/BI6 - Ciclovia Adriatica
  - RP03/BI11 - Ciclovia degli Appennini – Ciclovia dell'AQP
- Realizzazione delle Ciclovie Eurovelo (2° priorità regionale), comprensiva degli interventi puntuali per la messa in sicurezza delle relative intersezioni:

- RP01/BI3 - Ciclovie Francigena
- Realizzazione di altre ciclovie (3° priorità regionale), comprensiva degli interventi puntuali per la messa in sicurezza delle relative intersezioni:
  - RP01a/BI3 – Ciclovie Francigena – Variante Gravina-Altamura
  - RP02a/BI6 – Ciclovie Adriatica – Variante del Tavoliere
  - RP03a/BI11 – Ciclovie degli Appennini – Ciclovie dell’AQP / Bretella Bari – Gioia del Colle
  - RP04/BI10 – Ciclovie dei Borboni
  - RP04a/BI10 – Ciclovie dei Borboni – Variante Altamura-Matera
  - RP04b/BI10 – Ciclovie dei Borboni – Variante Gioia del Colle-Matera
  - RP05/BI11 – Ciclovie degli Appennini – Variante del Gargano
  - RP06/BI14 – Ciclovie dei Tre Mar
  - RP07 – Ciclovie Costa Merlata-Locorotondo
  - RP08 – Ciclovie Monopoli-Alberobello
  - RP09 – Ciclovie del Tavoliere
  - RP10 – Ciclovie Candela-Foggia
  - RP11 – Ciclovie Valle dell’Ofanto
- potenziamento dei servizi in favore della mobilità ciclistica
- Realizzazione di velostazioni nei principali nodi intermodali (stazioni ferroviarie e fermate del trasporto pubblico) in connessione con la rete delle ciclovie
- Altri interventi immateriali (Interventi per favorire l’intermodalità con altre modalità di trasporto; Azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile; Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica)

Il piano è composto dai seguenti elaborati agli atti del Servizio:

- o Relazione tecnico - descrittiva;
- o i tracciati relativi alle singole ciclovie in scala 1:100.000:
  - TAV. 0100 Ciclovie regionale a valenza europea RP01 – “EUROVELO 5 – BICITALIA 3 – Ciclovie Romea Francigena”
  - TAV. 0200 Ciclovie regionale a valenza nazionale RP02 – “BICITALIA 6 – Ciclovie Adriatica”
  - TAV. 0300 Ciclovie regionale RP02a – “BICITALIA 6 – Ciclovie Adriatica – Variante del Tavoliere”
  - TAV. 0400 Ciclovie regionale a valenza nazionale RP03 – “BICITALIA 11 – Ciclovie degli Appennini- Ciclovie AQP”
  - TAV. 0500 Ciclovie regionale RP03a – “BICITALIA 11 – Ciclovie degli Appennini – Ciclovie AQP / Bretella Bari – Gioia del Colle”
  - TAV. 0600 Ciclovie regionale a valenza nazionale RP04 – “BICITALIA 10 – Ciclovie dei Borboni”
  - TAV. 0700 Ciclovie regionale RP04a – “BICITALIA 10 – Ciclovie dei Borboni – Variante Altamura - Matera”
  - TAV. 0800 Ciclovie regionale RP04b – “BICITALIA 10 – Ciclovie dei Borboni – Variante Gioia del Colle - Matera”
  - TAV. 0900 Ciclovie regionale a valenza nazionale RP05 – “BICITALIA 11 – Ciclovie degli Appennini – Variante Gargano”
  - TAV. 1000 Ciclovie regionale a valenza nazionale RP06-“BICITALIA 14-Ciclovie dei Tre Mari”
  - TAV. 1100 Ciclovie regionale RP07 - “Ciclovie Costa Merlata - Locorotondo”
  - TAV. 1200 Ciclovie regionale RP08 - “Ciclovie Monopoli - Alberobello”
  - TAV. 1300 Ciclovie regionale RP09 - “Ciclovie del Tavoliere”
  - TAV. 1400 Ciclovie regionale RP10 - “Ciclovie Candela - Foggia”
  - TAV. 1500 Ciclovie regionale RP11 - “Ciclovie Valle dell’Ofanto”

- TAV. 1600 Ciclovía regionale RP01a-“EUROVELO 5-BICITALIA 3-Ciclovía Romea Francigena-Variante Gravina - Altamura”
- le tavole tematiche relative ai tracciati in scala 1:300.000:
  - TAV. 0000 – Tracciati del PRMC
  - TAV. 0001a – Tracciati del PRMC e ambiti paesaggistici del PPTR
  - TAV. 0001b – Tracciati del PRMC e componenti geomorfologiche del PPTR
  - TAV. 0001c – Tracciati del PRMC e componenti idrologiche del PPTR
  - TAV. 0001d – Tracciati del PRMC e componenti botanico-vegetazionali del PPTR
  - TAV. 0001e – Tracciati del PRMC e componenti delle aree protette e dei siti naturalistici del PPTR
  - TAV. 0001f – Tracciati del PRMC e componenti culturali e insediative del PPTR
  - TAV. 0001g – Tracciati del PRMC e componenti dei valori percettivi del PPTR
  - TAV. 0002a – Tracciati del PRMC e pericolosità idraulica del PAI
  - TAV. 0002b – Tracciati del PRMC e pericolosità geomorfologica del PAI
- Rapporto Ambientale e VINCA;
- Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

Il Piano regionale della mobilità ciclistica interessa 48 ZSC e 15 ZPS, peraltro con un’incidenza rilevante della lunghezza dei tracciati all’interno di Rete Natura 2000 (654,99 km su 2.231,28 km di lunghezza complessiva delle ciclovie).

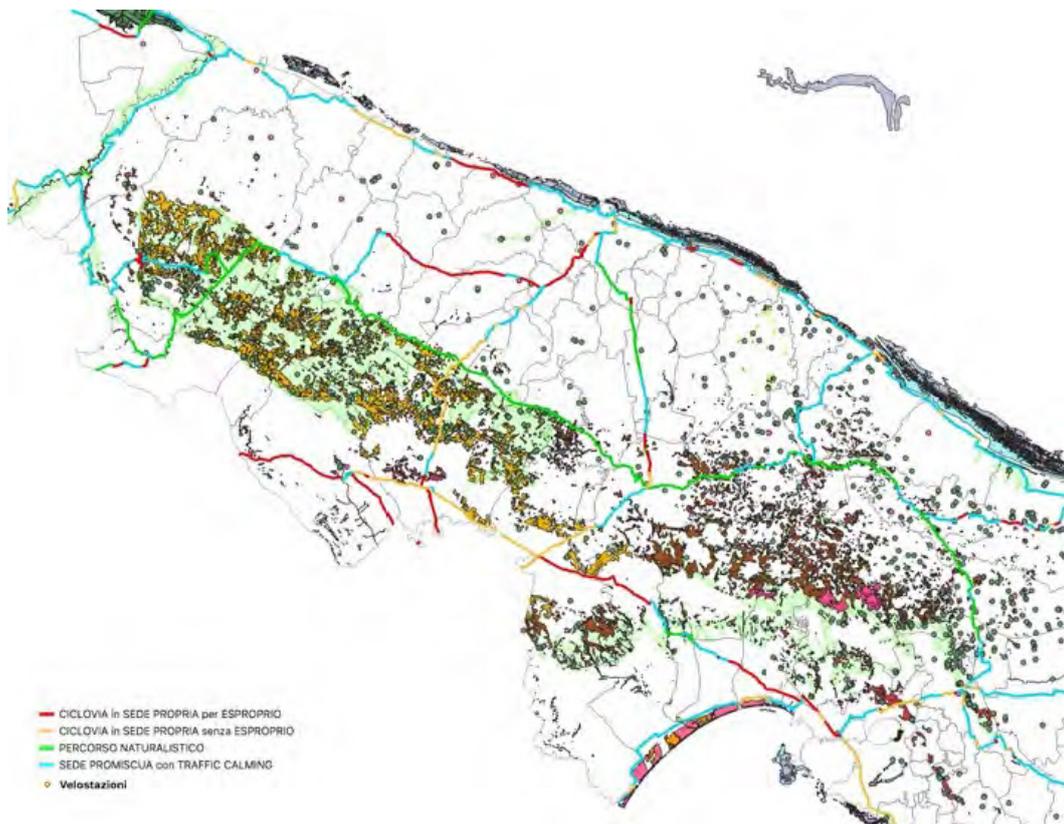
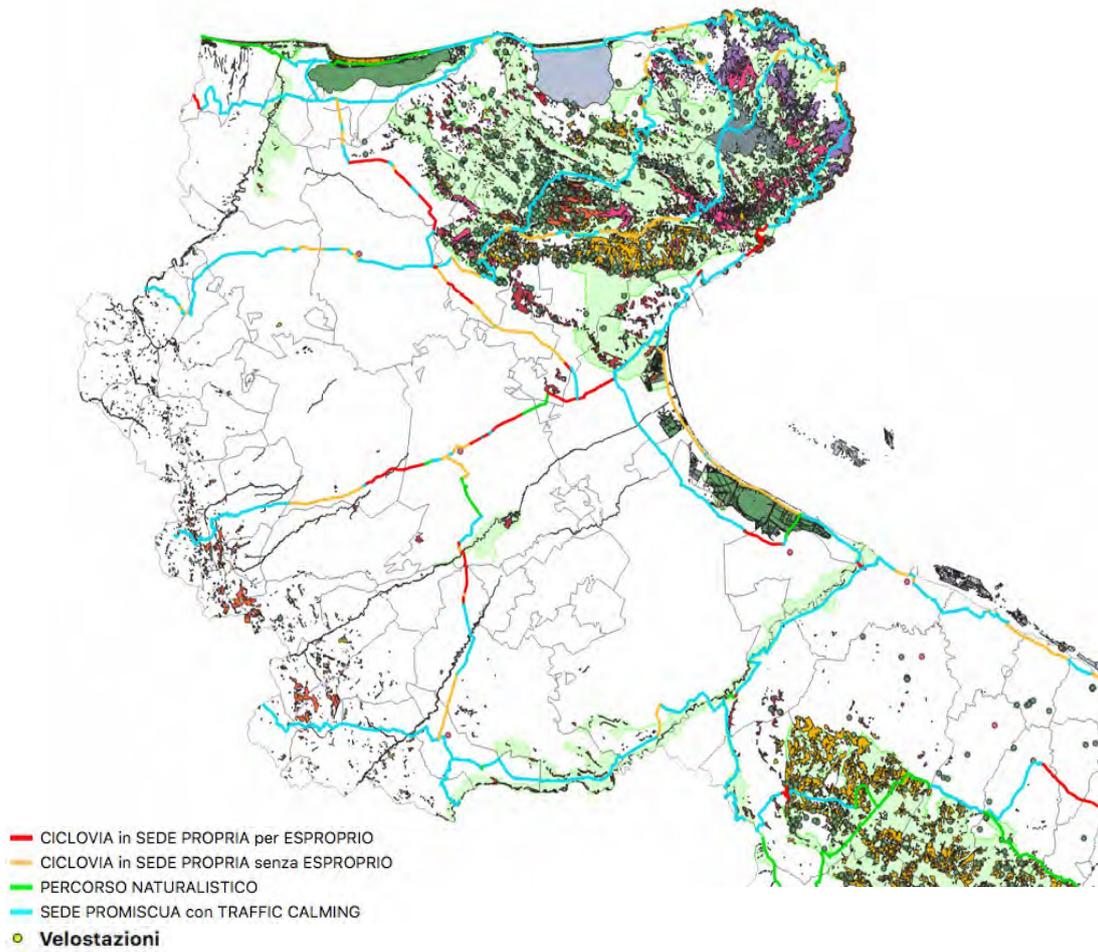
Nell’elenco che segue si riporta l’elenco dei Siti della Rete Natura 2000 interessati dalla realizzazione dei tracciati delle ciclovie del PRMC.

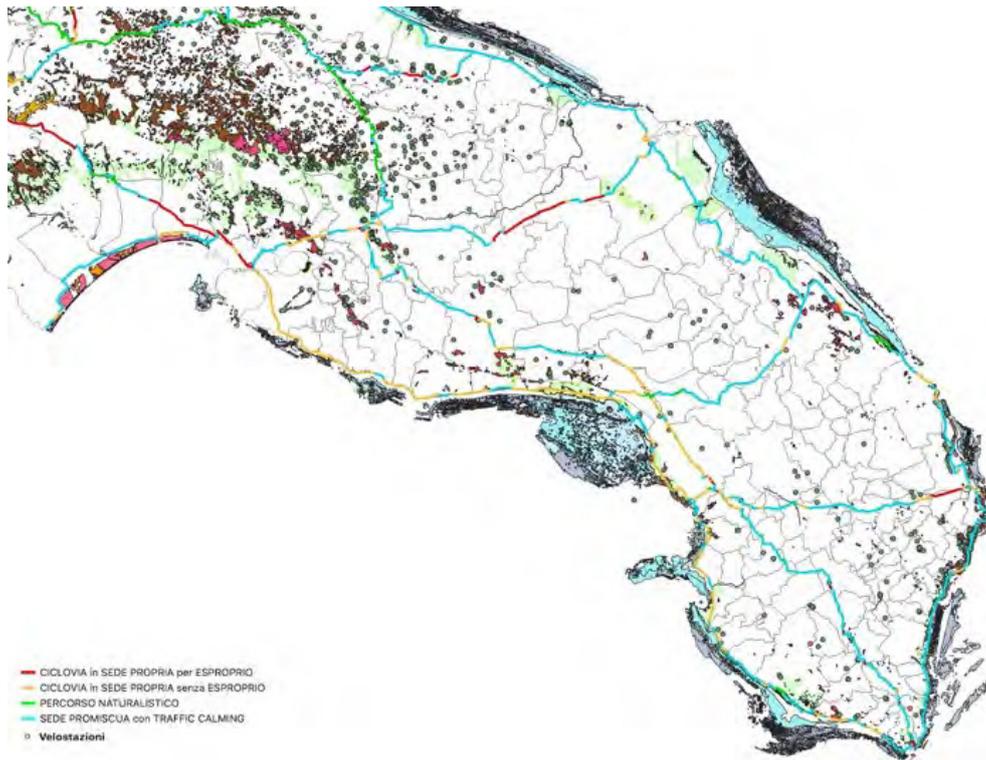
IT9110033 Accadia - Deliceto RP01 2,65  
 IT9150011 Alimini RP02 7,19  
 IT9130007 Area delle Gravine RP01 8,97  
 IT9130007 Area delle Gravine RP01 8,97  
 IT9150012 Bosco di Cardigliano RP03 0,08  
 IT9120003 Bosco di Mesola RP03 4,23  
 IT9110027 Bosco Jancuglia - Monte Castello Rp02a, RP05 3,32  
 IT9150021 Bosco le Chiuse RP02 10,46  
 IT9110030 Bosco Quarto - Monte Spigno RP05 5,18  
 IT9140001 Bosco Tramazzone RP02 0,25  
 IT9150002 Costa Otranto - Santa Maria di Leuca RP02 21,72  
 IT9130003 Duna di Campomarino RP06 6,36  
 IT9110015 Duna e Lago di Lesina - Foce del Fortore RP02 34,78  
 IT9110017 Falascone RP05 0,08  
 IT9140009 Foce Canale Giancola RP02 0,61  
 IT9110004 Foresta Umbra RP05 32,05  
 IT9110018 Foresta Umbra RP05 6,35  
 IT9110001 Isola e Lago di Varano RP02 13,90  
 IT9110037 Laghi di Lesina e Varano RP02 32,73  
 IT9150032 Le Cesine RP02 5,84  
 IT9150014 Le Cesine RP02 5,27  
 IT9140002 Litorale brindisino RP02 3,52  
 IT9150015 Litorale di Gallipoli e Isola S. Andrea RP06 3,32  
 IT9150015 Litorale di Gallipoli e Isola S. Andrea RP06 3,32  
 IT9150009 Litorale di Ugento RP06 5,57

IT9110025 Manacore del Gargano RP02 15,69  
IT9130004 Mar Piccolo RP01 0,85  
IT9130002 Masseria Torre Bianca RP01 0,99  
IT9150031 Masseria Zanzara RP03 0,82  
IT9150008 Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro RP06 1,48  
IT9110010 Monte Barone RP02 3,61  
IT9110026 Monte Calvo - Piana di Montenero RP05 9,43  
IT9110041 Monte Calvo - Piana di Montenero RP05 9,43  
IT9110003 Monte Cornacchia - Bosco Faeto RP09 10,89  
IT9110014 Monte Saraceno RP02 1,34  
IT9120007 Murgia Alta RP01, RP01a, RP03, RP03a, RP04, RP04a, RP04b 147,49  
IT9120002 Murgia dei Trulli RP03 5,82  
IT9130005 Murgia di Sud - Est RP03 2,21  
IT9150013 Palude del Capitano RP06 0,48  
IT9150027 Palude del Conte, Dune di Punta Prosciutto RP06 3,50  
IT9110038 Paludi presso il Golfo di Manfredonia RP02, RP02a 41,69  
IT9130006 Pineta dell'arco ionico RP06 2,87  
IT9110016 Pineta Marzini RP02 5,97  
IT9150028 Porto Cesareo RP06 0,80  
IT9110039 Promontorio del Gargano RP02, RP02a, RP05, RP09 93,32  
IT9110006 Saline di Margherita di Savoia RP02, RP02a 6,74  
IT9110012 Testa del Gargano RP02 21,42  
IT9130001 Torre Colimena RP06 5,05  
IT9150004 Torre dell'Orso RP02 0,04  
IT9140008 Torre Guaceto RP02 2,95  
IT9140005 Torre Guaceto e Macchia S. Giovanni RP02 0,24  
IT9150024 Torre Inserraglio RP06 1,46  
IT9150007 Torre Uluzzo RP06 1,70  
IT9150025 Torre Veneri RP02 0,01  
IT9110032 Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata RP10 0,20  
IT9110002 Valle Fortore, Lago di Occhito RP02, RP05 3,78  
IT9120011 Valle Ofanto - Lago di Capaciotti RP01, RP02, RP11 26,77  
IT9110009 Valloni di Mattinata - Monte Sacro RP02, RP05 10,22  
IT9150041 Valloni di Spinazzola RP03, RP11 6,59  
IT9110008 Valloni e steppe Pedegarganiche RP02a, RP05, RP09 22,58  
IT9110005 Zone umide della Capitanata RP02, RP02a 41,65

Sono state analizzate le intersezioni e adiacenze delle azioni previste dal PMRC con gli habitat individuati a livello regionale con la DGR 1442/2018.

Nelle figure riportate sono evidenziate le sovrapposizioni dei tracciati delle ciclovie e delle velostazioni previste dal PRMC con la carta di tutti gli habitat di interesse comunitario presenti in Puglia. I tracciati sono stati classificati non in base alla denominazione della ciclovia ma al tipo di intervento previsto per la loro realizzazione (ciclovia in sede propria con esproprio, ciclovia in sede propria senza esproprio, percorso promiscuo, percorso naturalistico) in ragione del fatto che ciò ha una forte influenza sugli effetti ambientali prodotti.





Il piano, per ogni tipologia di intervento ha valutato in maniera puntuale i potenziali impatti che le azioni, una volta realizzate, potranno avere sugli habitat intersecati o adiacenti.

Su tutti i tratti in cui vi è interferenza tra ciclovie e habitat la realizzazione dei tracciati non comporterà sottrazione di habitat in quanto essi saranno realizzati o in sede promiscua o in sede propria senza espropri o tramite un percorso naturalistico.

L'unico caso rilevante (lunghezza >500 m.) in cui, per la realizzazione di una ciclovie, è previsto un ampliamento viario potenzialmente interferente con gli habitat di interesse comunitario è quella tra la ciclovie RP02/BI6 - Ciclovie Adriatica e l'habitat 6220\* nel territorio del comune di Mattinata, dove è previsto, per una lunghezza complessiva inferiore a 1 km, un ampliamento della carreggiata esistente che interferirà con detto habitat.

Il piano ha esaminato gli impatti potenziali sulle specie di interesse comunitario. A fronte delle azioni di disturbo dovute alle fasi di cantiere, contenibili attraverso accortezze volte a limitare le emissioni sonore, l'attuazione del PRMC "porterà effetti tendenzialmente positivi sulla conservazione delle specie presenti". L'attuazione del Piano, infatti, favorirà una riduzione del traffico veicolare e, nel caso di regolamentazione con zone 30 della viabilità esistente, una riduzione delle velocità di percorrenza delle strade extraurbane anche in attraversamento dei Siti Natura 2000, con conseguente riduzione della rumorosità/emissività inquinante del traffico veicolare.

Nella Sintesi non tecnica sono state rilevate le potenziali pressioni esercitate dal piano le quali risultano trascurabili in quanto la rete di ciclovie proposta è in quasi la totalità degli interventi adiacenza (o in sovrapposizione nel caso di infrastrutture ad uso promiscuo e/o di sedi proprie senza ampliamenti) a reti stradali esistenti che, quindi, già hanno un loro impatto sulle reti ecologiche e sugli habitat.

Al contrario si deve considerare il fatto che, la realizzazione delle ciclovie, favorirà la diversificazione modale della fruizione di tali percorsi, con presumibile impatto positivo sullo stato degli ecosistemi in generale.

L'intersezione delle ciclovie con i territori ricompresi all'interno di Aree Naturali Protette e dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000 costituirà un elemento importante per la valorizzazione di tali aree e per la promozione di forme di turismo sostenibile all'interno delle stesse. La realizzazione di percorsi ciclopedonali è auspicata in quasi tutti i piani dei parchi e piani di gestione delle aree Natura 2000 esaminati quale azione strategica da promuovere per la promozione di forme di fruizione ecocompatibile delle aree.

Pertanto dall'analisi della documentazione agli atti di questo Servizio, e in relazione alla natura di area vasta

del PRMC (Piano regionale) e del fatto che esso incide su un numero estremamente elevato di Siti Natura 2000 (48 ZSC e 15 ZPS), peraltro con un'incidenza rilevante della lunghezza dei tracciati all'interno di dette aree (654,99 km su 2.231,28 km di lunghezza complessiva delle ciclovie), la Valutazione di Incidenza Ambientale effettuata è stata effettuata a livello di scala vasta ed in particolare:

- la caratterizzazione dei Siti è stata fatta mediante un'analisi delle valenze naturalistiche e delle principali vulnerabilità delle varie tipologie di habitat presenti ma non ha avuto una focalizzazione Sito-specifica. L'attenzione è stata, inoltre, rivolta ai soli habitat interessati dall'attuazione del Piano;
- la valutazione degli effetti del Piano sugli habitat è stata fatta in relazione alle diverse tipologie di habitat e non in relazione al singolo Sito della Rete;
- la caratterizzazione dei Siti con riferimento alle specie è stata fatta in riferimento alle sole specie faunistiche e si è basata su rilevazioni di presenze fatte a scala regionale (griglia 10 kmx10km) senza approfondimenti Sito-specifici;
- la valutazione degli effetti del Piano sulle specie faunistiche è stata focalizzata sulle specie ritenute, a seguito di una valutazione preliminare, maggiormente interessate dall'attuazione del piano;
- sono stati, tuttavia, effettuati degli approfondimenti nelle aree in cui è più probabile che gli interventi previsti possano produrre effetti significativi;
- la valutazione degli effetti è stata ristretta alle sole azioni di piano di tipo infrastrutturale, ovvero alla realizzazione delle 16 ciclovie (comprendenti delle relative opere puntuali di messa in sicurezza delle intersezioni) e delle velostazioni.

Sulla base della documentazione agli atti e alle valutazioni effettuate, ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97 e s.m.i, si ritiene che si possa esprimere **parere favorevole al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica**, con le seguenti prescrizioni:

- **tutti gli interventi puntuali infrastrutturali che si andranno a realizzare, così come previsti dal Piano e che ricadono in Rete Natura 2000, dovranno necessariamente acquisire il parere di Valutazione di Incidenza Ambientale;**
- **per la realizzazione degli interventi previsti vi sia il recepimento preventivo delle misure di conservazione previste dai R.R. 28/08 e R.R. 6/16 e s.m.i. oltre che le misure previste nei piani di gestione dei Siti Natura 2000 dotati di regolamenti specifici, ed in particolare:**
- **Divieto di realizzazione di nuova viabilità negli habitat: 1310, 1410, 1420, 1430, 2110, 2120, 2210, 2230, 2240, 2250\*, 2260, 3120, 3140, 3150, 3170\*, 4090, 5210, 5230\*, 5320, 5330, 5420, 6210\*, 6220\*, 62A0, 6420, 7210\*;**
- **gli interventi a prevedersi in ambito extraurbano sui tracciati esistenti, non determinino variazioni/ampliamento delle sezioni stradali su superfici ad habitat e non prevedano impianti di illuminazione;**
- **le aree di cantiere siano previste, organizzate e realizzate in maniera tale da non comportare occupazione, anche temporanea, di aree coperte da habitat, prevedendo tutte le misure per ridurre la produzione di polveri e rumore, e rispettando le stagioni riproduttive della fauna presente.**

**SI RITIENE pertanto che la procedura di VAS della proposta di Piano in oggetto possa essere effettivamente efficace e quindi contribuire a garantire il più elevato livello possibile di protezione dell'ambiente e di promozione dello sviluppo sostenibile, a condizione che si considerino puntualmente le osservazioni sopra riportate (dalla O1 alla O21), dandone evidenza nella Dichiarazione di Sintesi, ex art. 13 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., unitamente a quanto rammentato ai punti (DS1), (DS2) e (DS3).**

**Pertanto, alla luce degli approfondimenti e delle considerazioni di cui al presente provvedimento, si dovrà, prima dell'approvazione del Piano in oggetto:**

- A. recepire negli elaborati le prescrizioni della Valutazione d'Incidenza, come riportate nello specifico paragrafo dedicato;**
- B. completare le informazioni relative ai contenuti del PRMC secondo quanto osservato ai punti (O3) e (O4) e esplicitare in modo chiaro le modalità di attuazione dello stesso con riguardo sia agli interventi/**

attività da realizzarsi per via diretta, sia a quelli che necessitano di piani attuativi (provinciali/comunali), precisando le relazioni fra questi e la pianificazione territoriale/di settore del medesimo livello (provinciale e comunale),

- C. focalizzare l'analisi del contesto alla luce di quanto osservato al punto (O8), indicando le possibili situazioni di interferenza fra le tipologie di interventi lineari e puntuali e la pianificazione vigente,
- D. evidenziare con maggior chiarezza gli aspetti legati agli obiettivi di protezione ambientale secondo quanto osservato al punto (O9), considerando nel caso eventuali riallineamenti del Piano per permettere il loro perseguimento;
- E. con riferimento a quanto osservato ai punti (O1), (O10), (O11) e (O12), aggiornare l'analisi degli impatti derivanti dalle azioni/interventi del Piano di cui alla suddetta lettera B, tenendo conto dell'analisi del contesto di cui alla lettera C e degli obiettivi di cui alla suddetta lettera D;
- F. alla luce di quanto osservato ai punti (O6), (O13), (O14) e (O15) dettagliare le misure di mitigazione che si intendono adottare al fine di mitigare/ridurre gli impatti negativi di cui alla lettera E, di favorire un maggior perseguimento degli obiettivi di cui alla lettera D e risolvere le situazioni di interferenza di cui alla lettera B, indicandone la coerenza, le modalità e le responsabilità della loro attuazione;
- G. sviluppare l'analisi delle alternative alla luce di quanto ai punti (O7), (O16) e (O17), tenendo conto del perseguimento degli obiettivi di cui alla lettera D e dell'analisi del contesto di cui alla lettera C;
- H. rivedere il piano di monitoraggio VAS, alla luce dell'analisi del contesto di cui alla lettera C e degli impatti di cui alla lettera E, integrandolo con gli elementi mancanti di cui alle osservazioni (O18), (O19) e (O20),
- fornire, tenendo conto delle valutazioni di cui alla lettere precedenti, indicazioni puntuali per i piani attuativi e le relative VAS, alla luce delle osservazioni (O6) e (O15).

Tutto quanto innanzi detto costituisce il **parere motivato relativo alla Valutazione Ambientale Strategica della "Piano Regionale di Mobilità Ciclistica".**

**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"*,
- 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"*,
- 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"*.
- Ai sensi dell'art.17 del TUA e dell'art.14 della L.R. n. 44/2012 ss.mm.ii., *"La decisione finale e' pubblicata nei siti web delle autorità interessate, con indicazione del luogo in cui e' possibile prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria; sono inoltre rese pubbliche attraverso la pubblicazione sui siti web della autorità interessate:*
  - a. *il parere motivato espresso dall'autorità competente;*
  - b. *una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si e' tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali e' stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;*

*c. le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 18".*

**SI PRECISA, infine, che il presente provvedimento si riferisce esclusivamente alla VAS del Piano in oggetto, pertanto non esime le autorità procedenti e/o i proponenti dall'acquisizione di pareri, autorizzazioni, nulla osta, assensi comunque denominati in materia ambientale, con particolare riferimento alla VIA relativa agli interventi attuativi del Piano stesso, ove prescritta.**

**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**

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

*Ai fini della pubblicazione legale, l'atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati.*

**"COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R. 28/01 E S.M. E I."**

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

**DETERMINANO**

- **di dichiarare** quanto espresso in narrativa parte integrante del presente provvedimento;
- **di esprimere** ai sensi del art. 12 della L.R. 44/2012 e s.m.i., **il parere motivato** di Valutazione Ambientale Strategica relativo alla **"Piano Regionale di Mobilità Ciclistica"** con tutte le osservazioni e prescrizioni, riportate in narrativa, che qui si intendono richiamate;
- **di esprimere parere favorevole di VINCA** con le prescrizioni riportate nel relativo paragrafo che si intendono qui integralmente richiamate;
- **di precisare** il presente provvedimento si riferisce esclusivamente alla VAS e alla VINCA del Piano in oggetto in oggetto, pertanto non esime l'autorità procedente e/o i proponenti dall'acquisizione di pareri, autorizzazioni, nulla osta, assensi comunque denominati in materia ambientale, con particolare riferimento alla VAS/VINCA dei piani attuative e alla VIA/VINCA relative agli interventi attuativi del piano, ove prescritte;
- **di notificare** il presente provvedimento a mezzo PEC all'autorità procedente del Regione Puglia – Sezione regionale Mobilità e Vigilanza TPL;
- **di demandare** all'autorità procedente comunale l'assolvimento degli obblighi stabiliti dagli artt.13-14-15 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii, secondo quanto riportato in narrativa;
- il presente provvedimento, composto da n. 38 facciate dattiloscritte, firmato digitalmente ai sensi del Testo Unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 e del D.Lgs. 7 marzo 2005, n.82:
  - è pubblicato all'Albo Telematico Unico Regionale delle Determinazioni Dirigenziali, nell'apposita sezione del portale istituzionale [www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it), ai sensi del comma 3 art. 20 DPGR n. 22/2021;
  - 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*;
  - è trasmesso, ai sensi dell'art. 6 comma quinto della L.R. n.7/97 e del Decreto del Presidente della G.R. n. 443/2015, al Segretariato Generale della Giunta Regionale;
  - è trasmesso all'ufficio regionale competente alla pubblicazione sul BURP.

- Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. 241/90 e ss.mm. ii., può proporre nei termini di legge dalla notifica dell'atto ricorso giurisdizionale amministrativo o, in alternativa, ricorso straordinario (ex D.P.R. 1199/1971).

***la Dirigente ad interim della Sezione Autorizzazioni Ambientali***

***Dott. A. Riccio***

***il Dirigente ad interim del Servizio VIA-VINCA***

***Arch. V. Lasorella***