



17_52_UR_FAG	Marzo 2018	ELENCO ELABORATI	DOTT. ANGELO LEGGIERI	ING. LEONARDO FILOTICO	ING. LEONARDO FILOTICO
N. ELABORATO	DATA EMISSIONE	DESCRIZIONE	ESEGUITO	CONTROLLATO	APPROVATO

PROGETTO:

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI FAGGIANO (TA)

TITOLO:

RAPPORTO PRELIMINARE AI FINI DELLA VERIFICA DI ASSOGGETABILITÀ A VAS

COMMITTENTE:

COMUNE DI FAGGIANO (TA)
Via Schkandeberg, 28, 74020 Faggiano TA



PRO **ETTO** engineering s.r.l.
società d'ingegneria

Direttore tecnico
Ph.D. Ing. LEONARDO FILOTICO

Sede Legale: Via dei Mille, 5 74024 Manduria
Sede Operativa: Z.I. Lotto 31 74020 San Marzano di S.G. (TA)
tel./Fax: 099 9574694 cell. 331.6116403
studio@progetto.eu
web site: www.progetto.eu



P.IVA: 02658050733

TIMBRO:

SOSTITUISCE:

SOSTITUITO DA:

CARTA: A4

NOME FILE:
17_52_UR_FAG_03_RE_00

SCALA: ELAB:
03

Tutti i diritti di autore sono riservati a termine di legge. E' vietata la riproduzione senza autorizzazione.



INDICE

1. PREMESSA	2
2. PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	2
2.1 SCOPO DEL DOCUMENTO	2
2.2 AUTORITÀ COMPETENTE	3
2.3 CENNI METODOLOGICI: IL PROCEDIMENTO DI VAS	4
3. DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO E ASPETTI PROGRAMMATICI	5
3.1 OBIETTIVI E PRIORITÀ	5
3.2 STRATEGIE DEL PUMS	6
4. CARATTERISTICHE DEL PIANO	8
4.1 RILEVANZA DEL PIANO PER L'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AMBIENTE	9
5. I POSSIBILI IMPATTI SUL TERRITORIO	10
5.1 INDICATORI	10
5.2 CLIMA ACUSTICO E INQUINAMENTO ATMOSFERICO	11
5.3 SICUREZZA E SALUTE	14
5.4 IMPATTO SOCIALE	15
6. IL MONITORAGGIO	16
7. VALUTAZIONI CONCLUSIVE	18
8. ELENCO SOGGETTI INTERESSATI	20





1. PREMESSA

L'iter procedurale di approvazione del PUMS deve essere coordinato con la normativa nazionale e regionale in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e programmi, contenuta nella parte II del D.Lgs n. 152/2006 e s.m.i. e nella LEGGE REGIONALE 14 dicembre 2012, n. 44 “Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica”, come modificata e integrata dalla LEGGE REGIONALE 12 febbraio 2014, n. 41. Il presente documento, come previsto dalla normativa Regionale, ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. costituisce il Rapporto Preliminare, ai fini della Verifica di Assoggettabilità a VAS.

2

2. PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

2.1 SCOPO DEL DOCUMENTO

La verifica è attivata allo scopo di valutare se il piano può avere effetti significativi sull'ambiente e debba essere sottoposto alla fase di valutazione secondo le disposizioni della legge regionale, considerato il diverso livello di sensibilità ambientale delle aree interessate. Il Rapporto, facendo riferimento ai criteri dell'Allegato I del Decreto, comprende una descrizione del Piano con le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente. Sulla base del rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano infatti il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, con l'autorità competente e con gli altri soggetti competenti in materia ambientale. Il rapporto preliminare è quindi uno strumento di supporto per lo svolgimento delle consultazioni dei soggetti con competenze ambientali in riferimento alla stesura del Rapporto Ambientale, in caso di assoggettabilità a VAS. Il rapporto preliminare di verifica costituisce dunque parte integrante del piano e i relativi provvedimenti di adozione e approvazione daranno evidenza dell'iter procedurale e del risultato della verifica, comprese le motivazioni in caso di esclusione dalla VAS e le modalità di ottemperanza da parte dell'autorità procedente, alle prescrizioni impartite dall'autorità competente con il provvedimento di verifica.





2.2 AUTORITÀ COMPETENTE

La L.R. 44/2012 definisce i Soggetti coinvolti nel procedimento di VAS all' art. 2 comma 1, come di seguito riportato:

- a) **Autorità Competente:** la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;
- b) **Autorità procedente:** la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, nel caso in cui il soggetto che predispone il piano o programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma
- c) **Proponente:** il soggetto pubblico o privato che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge;
- d) **Soggetti competenti** in materia ambientale: le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani o programmi;
- e) **Pubblico:** una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone;
- f) **Pubblico interessato:** il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure; ai fini della presente definizione le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali, economiche e sociali maggiormente rappresentative nel territorio regionale, sono considerate come aventi interesse.

3

L'Art. 10 della LEGGE REGIONALE 12 febbraio 2014, n. 4 modifica e integra l'Art. 4 della L.R. 44/2012, come segue:

“Ai comuni è delegato l'esercizio, anche nelle forme associative disciplinate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, emanato con decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 8 per i piani o programmi approvati in via definitiva dai comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS di cui agli articoli 9 e seguenti rivenienti da provvedimenti di assoggettamento di piani o programmi di cui sopra.”

“Nell'esercizio della delega i Comuni devono garantire il soddisfacimento dei requisiti di cui al comma I.” A tal proposito di seguito si riporta quanto previsto al suddetto comma 1 dell'Art. 4 della L.R. n. 44 del 14 dicembre 2012: *“L'autorità competente per la VAS è individuata nel rispetto dei principi generali stabiliti dalla normativa statale. Essa deve possedere i seguenti requisiti: a) separazione dall'autorità procedente, condizione che si intende soddisfatta anche se l'autorità procedente e quella competente sono diversi organi o articolazioni della stessa amministrazione; b) adeguato grado di autonomia amministrativa; c) opportuna competenza tecnica e amministrativa in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale”.*



2.3 CENNI METODOLOGICI: IL PROCEDIMENTO DI VAS

La VAS, avviata dall'autorità procedente, è costituita dalle seguenti fasi, secondo le disposizioni definite dalla L.R. 44/2012 agli articoli da 8 a 15:

- a) svolgimento di una verifica di assoggettabilità, limitatamente ai casi definiti dall'articolo 3 della norma , con la predisposizione di un rapporto preliminare di verifica che costituisce parte integrante del programma e ne accompagna l'intero processo fino all' approvazione;
- b) l'impostazione della VAS, attraverso la collaborazione fra autorità competente, autorità procedente e proponente, e la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati, sulla base di un rapporto preliminare di orientamento;
- c) l'elaborazione del rapporto ambientale;
- d) lo svolgimento di consultazioni;
- e) la valutazione del piano o programma, tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, che si conclude con espressione del parere motivato;
- f) la decisione, ovvero l'atto di approvazione del piano o programma;
- g) l'informazione sulla decisione;
- h) il monitoraggio.

4

La verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'Art. 8 della L.R. 44/2012 prevede che l'Autorità procedente formalizzi con atto amministrativo la proposta di piano comprendente il rapporto preliminare di verifica e presenti all'Autorità competente un'istanza corredata della seguente documentazione, su supporto informatico, ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo:

- a) il rapporto preliminare di verifica;
- b) copia dell'atto amministrativo di formalizzazione della proposta di piano o programma comprensiva del rapporto preliminare di verifica di cui alla lettera a);
- c) elaborati del piano o programma utili alla valutazione dei possibili impatti significativi sull'ambiente
- d) proposta di elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare;
- e) i contributi, i pareri e le osservazioni pertinenti al piano o programma, eventualmente già espressi dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli enti territoriali interessati, nonché gli esiti di qualsiasi altra forma di consultazione e partecipazione pubblica già effettuata.





3. DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO E ASPETTI PROGRAMMATICI

Il presente piano è stato elaborato secondo una visione strategica, che attraverso un preciso obiettivo generale si articola in obiettivi concreti e misurabili che forniscono la dimensione dei cambiamenti, così come indicato dalle “Linee guida - Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Sostenibile” della Comunità Europea.

Con delibera del 20 febbraio 2018, n. 193, la Regione Puglia ha emanato specifiche Linee Guida per la redazione del PUMS.

Il PUMS ha lo scopo di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, di assicurare l’abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, di ridurre i consumi energetici, di aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, di minimizzazione l’uso individuale dell’automobile privata e di moderazione del traffico (Legge Nazionale 340/2000).

Le strategie del PUMS di Foggiano sono definite considerando un articolato insieme di elementi che, a partire dagli esiti del quadro conoscitivo e dai suoi punti di forza e di debolezza, promuovono la visione della mobilità nel comune per il prossimo decennio. In particolare le strategie tengono conto di un insieme di fattori sintetizzati di seguito.

Le strategie del PUMS di Foggiano sono definite considerando un articolato insieme di elementi che, a partire dagli esiti del quadro conoscitivo e dai suoi punti di forza e di debolezza, promuovono la visione della mobilità nel comune per il prossimo decennio. In particolare le strategie tengono conto di un insieme di fattori sintetizzati di seguito.

3.1 OBIETTIVI E PRIORITÀ

Delineare le linee di indirizzo del PUMS richiede di individuare gli obiettivi che il PUMS si prefigge di conseguire nel corso del prossimo decennio. Obiettivi che dovranno riflettere due aspetti fondamentali, ovvero essere in grado di rappresentare:

- ✓ il criterio di sostenibilità con specifica attenzione al tema mobilità nel contesto locale;





- ✓ gli obiettivi, che tenuto conto della dimensione del contesto e delle sue caratteristiche, dovranno per quanto possibile essere rappresentati da indicatori quali/quantitativi. Ciò al fine di garantire sia nell'ambito del processo di elaborazione del piano che nella sua fase di implementazione una valutazione di efficacia delle misure che ne comporranno lo scenario.

Il sistema degli obiettivi del PUMS, presentato di seguito, si articola quindi in quattro macrocategorie, che si richiamano alle quattro dimensioni ormai consolidate del concetto di sostenibilità (sviluppo, ambiente, società, economia), si declinano sullo specifico del tema mobilità nella realtà foggianese, e hanno lo scopo di massimizzare le ricadute positive reciproche e le coerenze interne al sistema, secondo il principio di sostenibilità.



Le quattro macrocategorie sono le seguenti:

- 1) Mobilità sostenibile
- 2) Equità, sicurezza e inclusione sociale
- 3) Qualità ambientale
- 4) Innovazione ed efficienza economica

Ognuna delle dimensioni di sostenibilità corrisponde ad un set di obiettivi generali e specifici. Il successivo passaggio richiede la rappresentazione dei singoli obiettivi attraverso indicatori (quantitativi o qualitativi) da impiegare sia nella fase di valutazione ex-ante delle alternative di piano che nella successiva fase di monitoraggio.

3.2 STRATEGIE DEL PUMS

Declinare le strategie per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile nell'ambito di un comune di piccole dimensioni come Foggiano, richiede di assumere una sfida di grande rilievo. Da un lato dotarsi di uno strumento di pianificazione strategica come il PUMS dall'altro confrontarsi con le aspettative della comunità locale e al con tempo con le risorse materiali e immateriali a disposizione del territorio.

Le strategie del PUMS di Foggiano sono quindi costruite considerando le risultanze del quadro conoscitivo, la restituzione dei punti di forza e di debolezza riportati più sopra, l'articolazione degli obiettivi più sopra indicati, ma soprattutto sono commisurate e riflettono la dimensione e le caratteristiche dell'ambito locale di riferimento.

1. Foggiano sicura e vivibile: messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di rilevanza locale e sovra





locale;

2. Foggiano a favore della mobilità ciclabile e pedonale;
3. Qualità dello spazio pubblico, riqualificare il patrimonio storico naturalistico del territorio, migliorando la fruibilità degli spazi pubblici anche attraverso interventi di moderazione del traffico (ZONE 30, spazio condiviso);
4. Sviluppo di infrastrutture e servizi alla ciclabilità sia in ambito urbano che di relazione con il territorio del GAL Colline Joniche;
5. La politica della sosta come strumento per governare la mobilità interna all'area urbana e mettere in campo regole chiare;
6. Innalzare gli standard di qualità dei servizi TPL sul territorio: messa a norma delle fermate TPL (condizioni di accessibilità messa in sicurezza e riconoscibilità delle fermate TPL);
7. Foggiano accessibile a tutti: eliminazione delle barriere architettoniche di accesso ai servizi;
8. Favorire interventi innovativi a favore della mobilità condivisa e promozione della mobilità elettrica;
9. Contribuire alla costruzione di un PUMS di area vasta armonizzando le scelte di Foggiano con quelle dei Comuni appartenenti al GAL Colline Joniche.





4. CARATTERISTICHE DEL PIANO

Il PUMS è elaborato secondo gli indirizzi strategici del P.R.T. 2015-2019 ed in coerenza con gli strumenti di pianificazione vigenti. In particolare la verifica di coerenza e congruità è stata effettuata rispetto a quei piani che definiscono una strategia di sviluppo e trasformazione del territorio foggianese. In particolare, la coerenza è stata effettuata rispetto al:

- Piano Regolatore Generale (P.R.G.)
- Piano territoriale di coordinamento provinciale
- Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019 (P.R.T. 2015-2019)
- Piano paesaggistico territoriale regionale
- Piano regionale della qualità dell'aria
- Piano di assetto idrogeologico dell'Autorità di bacino regionale

Le strategie di sviluppo sostenibile definiscono il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali di cui al D.lgs 152/2006. Dette strategie, definite coerentemente ai diversi livelli territoriali, attraverso la partecipazione dei cittadini e delle loro associazioni, in rappresentanza delle diverse istanze, assicurano la dissociazione fra la crescita economica ed il suo impatto sull'ambiente, il rispetto delle condizioni di stabilità ecologica, la salvaguardia della biodiversità ed il soddisfacimento dei requisiti sociali connessi allo sviluppo delle potenzialità individuali quali presupposti necessari per la crescita della competitività e dell'occupazione⁴. Il presente rapporto preliminare contiene l'individuazione degli obiettivi ambientali specifici per il PUMS in oggetto, che derivano dagli obiettivi generali di sostenibilità ambientale contestualizzati rispetto agli aspetti ambientali interessati dal PUMS stesso e alle caratteristiche del territorio interessato.

Di seguito si riporta l'elenco degli obiettivi di sostenibilità suddivisi per tema:

Mobilità e trasporto	Garantire a tutti i cittadini modalità di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave; migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci; incoraggiare la scelta delle modalità di trasporto più sostenibili; sviluppare alternative alla domanda di mobilità; facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza
Qualità dell'aria	Ridurre emissioni di gas clima alteranti nel settore dei trasporti; limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale- generale; migliorare il profilo ecologico del parco veicolare; ridurre le emissioni di gas serra e ridurre consumi energetici
Inquinamento acustico	Ridurre il rumore ambientale laddove necessario o preservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona





Sicurezza salute e Ambiente urbano	Migliorare le condizioni di sicurezza; limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale-generale (Dir. 2008/50/CE); incrementare la vivibilità dei territori e delle città decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree favorendo la mobilità non motorizzata
Aspetti economici	Contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme; migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci; garantire che le soluzioni adottate facciano un uso il più possibile efficiente dei fondi disponibili

4.1 RILEVANZA DEL PIANO PER L'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AMBIENTE

In linea con quanto previsto dalla normativa comunitaria che individua nel PUMS uno strumento di pianificazione settoriale nel campo della mobilità per il raggiungimento degli obiettivi generali in materia ambientale, il PUMS di Foggiano fa propri tali obiettivi ed è pertanto rilevante per l'attuazione della normativa comunitaria in materia ambientale poiché riprende, per attuarli a livello locale, gli indirizzi di tutela ambientale individuati dall'UE.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, per sua natura, mira ad una complessiva ridefinizione del sistema trasportistico urbano che dia risposte ai bisogni di mobilità attuali e futuri, garantendo al tempo stesso il raggiungimento di specifici obiettivi climatici ed energetici fissati dai leader europei; punta alla cooperazione di tutti i soggetti coinvolti, al fine di trovare un equilibrio fra le varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo quelle più sostenibili.





5. I POSSIBILI IMPATTI SUL TERRITORIO

5.1 INDICATORI

Al fine di monitorare e verificare l'attuazione del Piano, e successivamente anche di valutarne le procedure e gli effetti, vengono proposti nel PUMS alcuni indicatori. Nel PUMS sono stati identificati obiettivi specifici che devono essere realistici rispetto allo stato di fatto descritto nell'analisi iniziale dell'area urbana ma al contempo ambiziosi rispetto agli obiettivi strategici del piano. Gli obiettivi dovranno pertanto essere misurabili, basati su una valutazione realistica e credibile del quadro di partenza e delle risorse disponibili perché l'implementazione del PUMS possa essere monitorata e i progressi verso gli obiettivi possano essere valutati regolarmente sulla base degli indicatori selezionati.

10

Set di indicatori adottati

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di Misura
Trasporti (offerta)	TPL	Fermate attrezzate intelligenti	Numero
		Bus Elettrici	Numero
	Mobilità alternativa	Postazioni Bike sharing	Numero
		Biciclette elettriche	Numero
	Viabilità	Nuova rete viaria urbana	m
		Densità di piste ciclabili	Km/Km ²
		Densità Zona a Traffico Limitato (ZTL)	m ²
		Posti auto a sosta libera viabilità	Numero
		Posti auto a sosta libera area parcheggio	Numero
	Zona 30	m ²	
	Parco veicolare comunale	Auto elettriche	Numero
		Incontri annuali con associazioni di categoria, portatori di interesse	Numero/anno





Governance	Attuazione, comunicazione e sensibilizzazione	Campagne di comunicazione	Numero/ anno
		Educazione alla mobilità sostenibile	Numero/ anno

5.2 CLIMA ACUSTICO E INQUINAMENTO ATMOSFERICO

INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Il traffico urbano costituisce una delle fonti dei principali inquinanti atmosferici e delle sostanze cancerogene presenti nelle città. Proprio in ambito urbano si registrano i tassi di emissione più alti a causa sia delle basse velocità, sia dei viaggi relativamente brevi che comportano una maggiore incidenza delle percorrenze con motore a freddo.

Gli indicatori della qualità dell'aria oggetto del monitoraggio delle centraline dell'ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale) sono selezionati tra quelli più attinenti e in diretta dipendenza con il trasporto e la mobilità delle persone e delle merci; lo scopo è mostrare l'andamento tendenziale della qualità dell'aria. Per questo vengono monitorate in termini di concentrazioni le medie annuali di PM10, biossido di azoto (NO2) e benzene (C6H6) ed il numero di superamenti annuali del limite giornaliero di PM10 E NO2.

Per quanto riguarda Foggiano e i comuni limitrofi, ad oggi, non esistono stazioni di monitoraggio ARPA adibite al rilevamento degli inquinanti atmosferici.

Le condizioni climatiche ed orografiche, nonché la bassa concentrazione della popolazione e più in generale dell'attività antropica come la circolazione automobilistica, non determinano condizioni di criticità derivanti dalla presenza di inquinanti in atmosfera.

Infatti, secondo il Piano Regionale della qualità dell'aria della Regione Puglia (PRQA) vigente dal 2007, Foggiano rientra tra i comuni della provincia di Taranto con un inquinamento da traffico veicolare non rilevante o nullo.

INQUINAMENTO ACUSTICO

L'adozione della zonizzazione acustica è il primo passo concreto con il quale il Comune può esprimere le proprie scelte in relazione alla qualità acustica da preservare o da raggiungere nelle differenti porzioni del territorio comunale e presuppone la tempestiva attivazione delle funzioni pianificatorie, di





programmazione, di regolamentazione, autorizzatorie, ordinatorie, sanzionatorie e di controllo nel campo del rumore indicate nella "Legge Quadro sul Rumore", n° 447 del 26/10/1995 e ss.mm.ii.

A livello regionale si può fare riferimento alla L.R. 12 febbraio 2002, N. 3 “Norme di indirizzo per il contenimento e la riduzione dell’inquinamento acustico” che fornisce norme di indirizzo per la tutela dell’ambiente esterno e abitativo, per la salvaguardia della salute pubblica da alterazioni conseguenti all’inquinamento acustico proveniente da sorgenti sonore, fisse o mobili, e per la riqualificazione ambientale. Tali finalità vengono operativamente perseguite attraverso la zonizzazione acustica del territorio comunale con la classificazione del territorio medesimo mediante suddivisione in zone omogenee. L’art. 8 della L.R. 3/2002 stabilisce che tra i diversi compiti i Comuni debbano procedere:

- alla zonizzazione acustica del territorio, provvedendo alla sua trasmissione alla Provincia per l’approvazione;
- esercitare le funzioni di vigilanza e controllo su sorgenti sonore mobili e temporanee;
- eseguire campagne di misura del rumore procedendo all’analisi dei dati raccolti e alla valutazione del disturbo, con lo scopo di individuare la tipologia e l’entità dei rumori presenti sul territorio.

I livelli di emissione sonora di un’infrastruttura stradale dipendono da due categorie di fattori: i dati relativi al flusso di traffico e le caratteristiche geometriche e strutturali dell’infrastruttura.

<u>Dati di traffico</u>	<u>Caratteristiche geometriche/strutturali dell’infrastruttura</u>
1) Entità dei flussi di traffico (n° veicoli/ora)	1) Numero di corsie per senso di marcia
2) Velocità media di percorrenza (km/h)	2) Dimensioni della carreggiata
3) Composizione del traffico (% di VL, VP)	3) Profilo strada (pendenza %)
4) Tipo di flusso (continuo, accelerato, decelerato, interrotto)	4) Tipologia di manto stradale
	5) Forma della sezione trasversale (strada in piano campagna, in trincea o in rilevato)

Utilizzando modelli indiretti è possibile elaborare scenari di riferimento dell’inquinamento da rumore e verificare l’impatto del PUMS su tale fonte di inquinamento.

Il D.Lgs. 194/05 recepisce nell’ordinamento italiano la Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale. Il decreto ha l’obiettivo di evitare, prevenire o





ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale e di assicurare l'informazione e la partecipazione del pubblico in merito all'inquinamento acustico ed ai relativi effetti. A tal fine è prevista l'elaborazione della mappatura acustica per le infrastrutture principali in carico agli enti gestori, la predisposizione da parte delle Autorità competenti individuate dalle regioni delle mappe acustiche strategiche degli agglomerati, l'elaborazione e l'adozione dei piani di azione. ARPA Puglia con D.G.R. n.1009 del 26.06.2007 è stata indicata dalla Regione Puglia quale Autorità competente per l'attuazione degli adempimenti previsti dal D.Lgs. n. 194/05.

Le immagini seguenti rappresentano le mappe acustiche strategiche elaborate dall'ARPA per il periodo diurno e notturno nelle arterie stradali principali nel territorio di Foggiano.

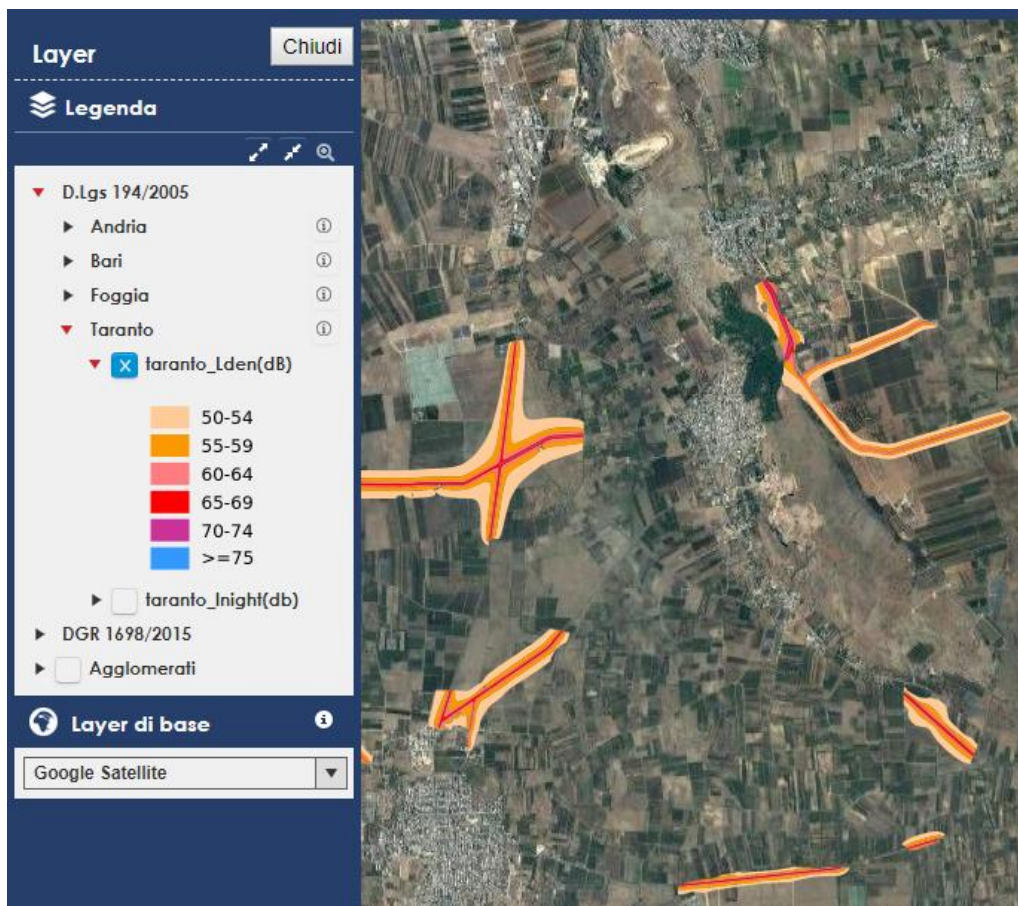


Figura 1: Mappa acustica sulle arterie stradali principali nel periodo diurno





Figura 2: Mappa acustica sulle arterie stradali principali nel periodo notturno

5.3 SICUREZZA E SALUTE

Le strategie che si propongono nel PUMS per rispondere alle criticità emerse dalla ricostruzione della mobilità dovranno conseguire, tra gli altri, obiettivi specifici di tutela della salute e della sicurezza. Più precisamente le strategie di:

- riduzione nelle quote di ripartizione modale dell'uso dell'autovettura privata favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale, della bicicletta, del mezzo pubblico e più in generale della mobilità ecocompatibile;
- protezione delle zone residenziali dalla pervasività del traffico automobilistico favorendo la fluidificazione della circolazione nelle intersezioni maggiormente congestionate al fine di ridurre la concentrazione d'immissione degli agenti inquinanti nelle zone di traffico maggiormente coinvolte;
- riqualificazione, sotto il profilo ambientale, dei veicoli in circolazione tramite



l'incentivazione dell'uso di carburanti ecologici o di veicoli ad emissioni ridotte o nulle a partire dalla flotta comunale;

- connessione alla rete regionale e nazionale delle ciclovie turistiche.
- Interventi puntuali di incremento della sicurezza stradale con particolare riguardo agli utenti deboli e di incremento dell'accessibilità degli spazi urbani con creazione di percorsi pedonali urbani, perseguono obiettivi di elevati livelli di sicurezza per i pedoni, ciclisti e per gli automobilisti.

5.4 IMPATTO SOCIALE

15

In linea con gli obiettivi primari di accessibilità e qualità della vita in un quadro di sostenibilità economica, equità sociale, salute pubblica e qualità ambientale, il PUMS pone al centro della pianificazione non più il traffico motorizzato ma le persone. L'approccio partecipativo delle persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità sono una prerogativa del PUMS. Le politiche che vengono sviluppate nel PUMS sono il risultato di una pianificazione partecipata con cittadini e stakeholders. Questo coinvolgimento è stato attivato infatti, sin dalla fase iniziale di predisposizione del Piano, attraverso un percorso di informazione e partecipazione che ha riunito i portatori di interesse attraverso tavoli di concertazione dedicati ed accompagnerà l'implementazione dell'intero processo fino all'approvazione del Piano.





6. IL MONITORAGGIO

Il PUMS per definizione si propone di raggiungere obiettivi ambiziosi e misurabili di breve e medio termine, inseriti però in una visione di pianificazione di lungo periodo, che veda la mobilità come parte integrante di una strategia complessiva di sviluppo sostenibile. L'implementazione di un PUMS viene monitorata attentamente e i progressi verso gli obiettivi vengono valutati sulla base degli indicatori selezionati. Sono pertanto necessarie azioni appropriate per garantire l'accesso in tempi utili a dati e informazioni rilevanti. La revisione del PUMS e la sua implementazione potranno così suggerire eventuali azioni correttive o eventuali modifiche negli obiettivi e la relazione sul monitoraggio dovrà essere condivisa con i cittadini e i portatori di interesse al fine di fornire ai soggetti interessati importanti informazioni sullo sviluppo e l'implementazione del PUMS.

16

Il PUMS in oggetto presenta una struttura tale da poter essere monitorato e verificato nella sua attuazione e successivamente valutato nella sua interezza in termini di processo e di impatto. Infatti, per ogni azione sono stati definiti dei target che indicano il livello di cambiamento auspicato in un determinato periodo di tempo. Essi sono inoltre necessari per valutare se un provvedimento adottato raggiunge davvero il risultato desiderato. I target sono stati determinati secondo una logica SMART ovvero sono specifici, misurabili ed effettivamente raggiungibili e coerenti con gli obiettivi concordati così come indicato dalle "Linee guida- Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile" della CE.

Per tutti gli indicatori si è proceduto dapprima a quantificare il valore attuale per il comune di Foggiano corrispondente allo scenario zero (senza interventi) e poi in base alla strategia delineata dal PUMS sono stati definiti i target di riferimento. L'orizzonte temporale del piano, così come indicato dalle linee guida della UE, è di dieci anni dalla sua definitiva approvazione. Conseguentemente gli scenari di riferimento sono:

- Scenario 0 – Scenario dello stato di fatto (SF).
- Scenario 1 – Scenario di breve periodo (BP). Azioni da attuarsi nell'arco temporale che va dall'anno 0 a all'anno 4.
- Scenario 2 – Scenario di medio periodo (MP). Azioni da attuarsi nell'arco temporale che va





dall'anno 3 all' anno 8.

- Scenario 3 – Scenario di lungo periodo (LP). Azioni da attuarsi nell'arco temporale che va dall'anno 6 all'anno 10.

Il piano, oltre ad essere articolato in azioni tra loro integrate, prevede interventi snelli e di facile attuazione, proprio per avere un più rapido raggiungimento dell'obiettivo generale.

Set di indicatori adottati

17

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di Misura	SF	BP	MP	LP
Trasporti (offerta)	TPL	Fermate attrezzate intelligenti	Numero	0	1	2	3
		Bus Elettrici	Numero	0	0	0	1
	Mobilità alternativa	Bike sharing	Numero	0	1	1	1
		Biciclette elettriche	Numero	0	5	8	10
	Viabilità	Nuova rete viaria urbana	m	0	0	0	1500
		Densità di piste ciclabili	Km/Km ²	0,057	0,52	1,03	1,43
		Densità Zona a Traffico Limitato (ZTL)	m ²	10750	10750	10750	10750
		Posti auto a sosta libera viabilità	Numero	500	500	500	500
		Posti auto a sosta libera area parcheggio	Numero	50	100	100	100
		Zona 30	m ²	10750	10750	10750	10750
	Parco veicolare comunale	Auto elettriche	Numero	0	1	1	3
Governance	Attuazione, comunicazione e sensibilizzazione	Incontri annuali con associazioni di categoria, portatori di interesse	Numero/anno	2	2	2	4
		Campagne di comunicazione	Numero/anno	1	2	3	4
		Educazione alla mobilità sostenibile	Numero/anno	1	2	2	5



7. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

La pianificazione della mobilità in chiave sostenibile, come proposta nel PUMS, induce un miglioramento nelle condizioni di mobilità dei cittadini offrendo sia ai residenti che ai pendolari la possibilità di privilegiare gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici a basso impatto ambientale. Attraverso le strategie di piano previste dal PUMS non si introducono impatti negativi diretti riferiti ai parametri di durabilità.

In particolare, gli interventi proposti nel campo della viabilità, della circolazione stradale e della mobilità dolce contribuiscono a ridurre significativamente le emissioni, sia acustiche che di inquinanti, nonché i consumi energetici (in particolare di combustibili fossili) dovuti alla mobilità urbana, consentendo di sostituire quote parti di spostamenti oggi effettuati con mezzi motorizzati con spostamenti a piedi o in bicicletta.

Il PUMS contribuisce, attraverso il complesso di strategie di seguito sintetizzate, a risolvere le criticità connesse alla mobilità urbana (ambientali, di sicurezza, sociali ed economiche) alle diverse scale e migliora la qualità dell'ambiente urbano, contribuisce in maniera significativa ad aumentare la tutela della salute umana (rispetto alla sicurezza stradale) e dell'ambiente (rispetto ad emissioni e consumi energetici) e contribuisce in misura significativa a garantire un miglior uso delle risorse ambientali (ambiente urbano, territorio, aria, suolo, ecc.) garantendone una maggior tutela nel tempo.



**Benefici attesi per ogni intervento**

Intervento	Benefici attesi
Percorsi ciclopedonali e sviluppo della rete sentieristica locale	Riconoscimento della mobilità ciclabile come effettiva alternativa di spostamento in sicurezza, riduzione della congestione stradale e miglioramento della qualità dell'aria. Incremento della mobilità dolce in ambito urbano ed extraurbano e incremento del livello di attrattività turistica dell'area periurbana del comune. Riduzione di tempi sprecati nel traffico, minore rumore, migliore accessibilità al centro storico, possibilità di utilizzare il mezzo alternativo e riconsegnarlo anche presso una stazione diversa da quella di partenza, con conseguente ottimizzazione dei tempi di spostamento, utilizzo efficace e sicuro della bicicletta che induce una serie di interventi sull'ambiente urbano che ne migliora l'estetica e la vivibilità, maggiore ordine nell'ambiente urbano perchè pensato non per le sole automobili ma piuttosto per favorire i pedoni e le biciclette. Miglioramento dell'accessibilità degli spazi urbani con incremento del confort e creazione di percorsi pedonali urbani di connessione tra le zone di traffico
Fermate TPL	Sfruttare la potenzialità del TPL e far percepire alla collettività che esso può essere utilizzato come trasporto pubblico locale a tutti gli effetti in sostituzione del mezzo privato.
ZTL e Zone 30	Riduzione del traffico veicolare e delle emissioni di CO ₂ in un'area di elevato valore storico e naturalistico; facilitazione dell'accesso e della sosta per i residenti; valorizzazione delle piazze presenti ed incremento dell'attrattività del centro storico.
Sosta e Parcheggi	Incremento della potenziale dotazione di posti auto a disposizione dei residenti del Centro storico e dei turisti. Incremento della dotazione di posti auto e regolamentazione della circolazione veicolare.
Bike sharing e mezzi elettrici	Incremento del livello di comfort fornito dai nuovi mezzi per gli utenti e riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico.
Governance di attuazione del processo	Efficacia dell'attuazione della strategia complessiva del PUMS.





8. ELENCO SOGGETTI INTERESSATI

Perché l'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, possa individuare i soggetti competenti in materia ambientale tenendo conto delle specifiche caratteristiche del piano e delle peculiarità del territorio interessato, si riporta di seguito l'elenco degli enti sempre individuati dalla LEGGE REGIONALE 14 dicembre 2012, n. 44 come soggetti competenti in materia ambientale:

- a) Servizi regionali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
- b) Servizi provinciali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
- c) Autorità idrica pugliese;
- d) Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente della Puglia (ARPA);
- e) Autorità di bacino competente per il territorio interessato;
- f) Azienda sanitaria locale competente per il territorio interessato;
- g) Ministero per i beni e le attività culturali, strutture competenti per il territorio interessato.

Laddove il territorio su cui esercitano le rispettive competenze risulta interessato, anche parzialmente, dalle previsioni di un piano o programma, i seguenti enti sono sempre individuati come soggetti competenti in materia ambientale:

- a) Consorzi di bonifica;
- b) Autorità portuali o marittime;
- c) Enti Parco;
- d) Enti di Gestione dei siti della Rete Natura 2000.

Il contributo richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale è finalizzato a evidenziare le eventuali criticità ambientali nell'ambito territoriale interessato, nonché i potenziali impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale che potrebbero derivare dall'attuazione del Piano, e le relative misure di prevenzione, mitigazione e compensazione.