



## CITTA' DI MOLFETTA

Settore Territorio



**<PUMS** VERSO IL  
PIANOURBANO  
DELLA MOBILITÀ  
SOSTENIBILE **>**

### DICHIARAZIONE DI SINTESI - MISURE PER IL MONITORAGGIO

art. 13 Legge Regionale 44/2012 e s.m.i.

Data: agosto 2018

Sindaco <b>Tommaso Minervini</b>	RUP <b>Ing. Alessandro Binetti</b>	Progetto di Piano <b>Ing. Stefano Ciurnelli</b>
Assessore all'Urbanistica <b>Pietro Mastropasqua</b>		Indagini di Traffico <b>TPS Srl</b>
Assessore ai Lavori Pubblici <b>Mariano Caputo</b>		VAS <b>Ing. Laura Grassini</b>
		Partecipazione <b>Dott.ssa Eleonora Adesso</b>

## Indice

Premessa .....	3
Percorso di Valutazione del PUMS .....	3
Integrazione delle considerazioni ambientali e del RA nel PUMS .....	7
Integrazione degli esiti delle consultazioni della VAS nel PUMS .....	8
Motivazioni della scelta del PUMS adottato in considerazione delle alternative possibili .....	12
Parere Motivato espresso dall’Autorità Competente .....	14
Considerazioni e riscontro alle osservazioni contenute nel Parere Motivato.....	15
<i>A. Priorità di intervento</i> .....	17
<i>B. Misure di mitigazione</i> .....	22
<i>C. Piano di Monitoraggio</i> .....	23
Tab. 1.....	26

### Allegato 01:

Regione Puglia – Dipartimento Agricoltura – Servizio Foreste (prot. 16966 del 10/03/2016)

### Allegato 02:

Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio (prot. 21027 del 15/04/2016)

### Allegato 03:

Regione Puglia – Dip. Agricoltura – Servizio Risorse Idriche (prot. 22970 del 26/04/2016)

### Allegato 04:

nota del Ministero dei Beni ed Attività Culturali e Turismo – Segretariato Regionale per la Puglia (prot. 4101 del 25 gennaio 2016)

## **Premessa**

Il presente elaborato costituisce “dichiarazione di sintesi” redatta ai sensi dell’art. 9 Direttiva 2001/42/CE: è un documento *“in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto, ai sensi dell’articolo 8, del rapporto ambientale redatto ai sensi dell’articolo 5, dei pareri espressi ai sensi dell’articolo 6 e dei risultati delle consultazioni avviate ai sensi dell’articolo 7, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”*.

L’articolo 9 della direttiva è stato trasfuso nell’art. 17 comma 1, lettera b) del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., che descrive la “dichiarazione di sintesi” come un documento *“in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”*.

Anche la normativa regionale definisce la “dichiarazione di sintesi” all’art. 13, comma 1, della L.R. n. 44/2012 e s.m.i. secondo cui:

*“L’autorità procedente e il proponente provvedono alla redazione della dichiarazione di sintesi, che costituisce parte integrante del piano o programma, tenendo conto di tutti gli elementi emersi durante la valutazione e descrivendo le modalità con cui l’intero processo ha influenzato i contenuti del piano o programma. In particolare, la dichiarazione di sintesi illustra, alla luce delle condizioni e osservazioni contenute nel parere motivato:*

- a) in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma;*
- b) come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni;*
- c) le ragioni per le quali è stato scelto il piano o programma adottato, in considerazione delle alternative possibili che erano state individuate”*.

## **Percorso di Valutazione del PUMS**

Secondo la letteratura tecnica un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (nel seguito PUMS) è un “piano strategico, costruito su strumenti di pianificazione esistenti, che tiene conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro quartieri”. Esso ha come obiettivo la creazione di un sistema dei trasporti sostenibile che: garantisca a tutti una adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi; migliori la sicurezza; riduca inquinamento, emissioni di gas serra e consumo di energia; aumenti efficienza ed economicità del trasporto di persone e merci; aumenti l’attrattività e la qualità dell’ambiente urbano.

Il percorso di valutazione è stato integrato nel percorso di formazione del Piano, sin dalle prime fasi di elaborazione di quest’ultimo. Di seguito si riportano le principali fasi relative alla formazione del Piano e della concomitante procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Il comune di Molfetta con Deliberazione di Giunta Comunale n. 144 del 5 giugno 2014 ha approvato le linee di indirizzo e gli obiettivi per la redazione del PUMS: garantire e migliorare l'accessibilità al territorio; garantire e migliorare l'accessibilità alle persone; migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano; aumentare l'efficacia del trasporto pubblico; garantire efficienza e sicurezza al sistema della viabilità e dei trasporti; definire il sistema di governo del Piano.

Con lo stesso atto sono state previste le linee di attività che avrebbero portato alla elaborazione del PUMS, come di seguito descritte, demandando al Dirigente del Settore Territorio l'adozione dei conseguenti atti gestionali:

1. Indagini e analisi per la ricostruzione del funzionamento del sistema della mobilità e delle sue criticità.
2. Redazione del Progetto di Piano.
3. Redazione della valutazione ambientale strategica, come accompagnamento e supporto alla redazione del PUMS.
4. Partecipazione, attraverso un percorso che si compone di eventi e strumenti appropriati per coinvolgere Stakeholders e cittadini.

Con successivi e distinti atti dirigenziali, il Settore Territorio ha individuato le professionalità esterne in grado di attuare e supportare le diverse fasi di redazione del PUMS.

In particolare nel periodo luglio-ottobre 2014 sono state effettuate le indagini per la ricostruzione del funzionamento del sistema della mobilità, attraverso indagini sulle zone di sosta, sul traffico e sul trasporto pubblico locale.

I risultati delle indagini e una prima interpretazione degli stessi, con l'individuazione di alcune criticità sono stati presentati durante un incontro pubblico, tenutosi il 16 dicembre 2014, cui è seguita una fase di ascolto partecipativo concretizzatosi nella possibilità di formulare osservazioni, segnalazioni e proposte attraverso una apposita sezione del sito web istituzionale.

Un secondo incontro pubblico con la presentazione delle proposte dei cittadini e di possibili scenari alternativi si è tenuto il 4 marzo 2015, cui è seguito lo svolgimento di una serie di incontri con associazioni e portatori di interesse nel mese di giugno 2015. Una specifica attività di partecipazione è stata attivata con la rete scolastica presente sul territorio (luglio-settembre 2015).

Tutte le attività partecipative, accompagnate dal coinvolgimento del "forum Agenda XXI", sono state raccolte in un report trasmesso in data 7 dicembre 2015, con nota prot. 75082.

Contestualmente si è proceduto a elaborare e valutare i diversi scenari alternativi, a costruire un efficace modello di simulazione, a definire ed affinare lo scenario di progetto.

Con determinazione dirigenziale del Settore Territorio n.gen. 925 del 7 agosto 2015 è stata "formalizzata" la proposta di Piano ai fini dell'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica ed il 27 agosto 2015 è stata avviata la procedura di VAS attraverso la trasmissione della documentazione relativa al PUMS, unitamente al Rapporto Preliminare di Orientamento, all'Autorità Competente per la VAS e ai Soggetti competenti in materia ambientale e Enti territoriali interessati, che hanno avuto un periodo di novanta giorni, scadenti il 27 novembre 2015,

per inviare i propri contributi, anche attraverso un questionario all'uopo predisposto, per la definizione del Rapporto Ambientale.

In data 11 dicembre 2015, con nota prot. 76488, è stata trasmessa al comune di Molfetta la bozza di PUMS redatta dal professionista incaricato ed in data 24 dicembre 2015, con nota prot. 79284, è stato trasmesso il modello di simulazione, unitamente alle indagini già esperite e trasmesse a novembre 2014.

In data 19 gennaio 2016, con nota prot. 2827, è stato trasmesso il Rapporto Ambientale ed una Sintesi non tecnica dello stesso, parte integrante del PUMS.

Lo scenario definito dal PUMS per perseguire gli obiettivi prefissati individua una serie di proposte di intervento che coinvolgono:

- la mobilità pedonale e ciclistica;
- il trasporto autoveicolare motorizzato;
- la sosta veicolare;
- il trasporto pubblico e l'intermodalità;
- le politiche di accompagnamento.

La redazione del PUMS è stata preceduta e accompagnata dall'implementazione e applicazione di un modello di simulazione del traffico realizzato in ambiente VISUM (lo stesso adottato dalla regione Puglia in modo da rendere immediata ogni interlocuzione su dati e progetti da valutare).

Il confronto fra scenario attuale e scenario di progetto, implementato nel modello di simulazione, consente di verificare l'efficacia delle azioni proposte con riferimento a specifici indicatori, anche con riferimento alle componenti "ambientali" legate alla mobilità (emissioni CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, ecc.)

Il Rapporto Ambientale, redatto secondo quanto stabilito nell'art. 10 della L.R. n. 44/2012, individua, descrive e valuta gli impatti significativi che l'attuazione del PUMS potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Esso dà atto degli esiti della consultazione preliminare ed evidenzia come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti.

Per facilitare l'informazione e la partecipazione del pubblico, il Rapporto Ambientale è accompagnato da una "Sintesi non tecnica" che illustra con linguaggio non specialistico i contenuti del piano o programma e del Rapporto Ambientale.

In particolare il contributo della VAS appare utile nel definire le misure e gli indirizzi atti a mitigare l'impatto sulle componenti ambientali delle strutture e/o delle azioni previste dal Piano, nella scelta delle alternative e nella definizione del piano di monitoraggio.

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 12 del 26 gennaio 2016 è stato "adottato" il PUMS di Molfetta. La stessa deliberazione individua e definisce l'iter procedurale per l'approvazione dello strumento, coordinandolo con la procedura di Valutazione Ambientale Strategica contenuta nella parte II del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. e, a livello locale, nella L.R. 14 dicembre 2012, n. 44 e s.m.i. (cfr. Tab. 1)

A seguito della formale adozione del PUMS, con avviso pubblicato il 19 febbraio 2016, è stata avviata la fase di consultazione del pubblico, dei Soggetti competenti in materia ambientale e degli Enti territoriali interessati, mettendo a disposizione gli elaborati del Piano comprensivi di Rapporto Ambientale e disponendo che, entro il termine di sessanta giorni, avrebbero potute essere presentate osservazioni. L'avviso è stato pubblicato all'Albo on.line dell'Ente e sul Burp n. 19 del 25 febbraio 2016, nonché inoltrato all'Autorità Competente in materia ambientale ed ai Soggetti competenti in materia ambientale e Enti territoriali interessati già individuati nel Rapporto Preliminare di Orientamento.

Elenco Soggetti Competenti in materia ambientale ed Enti territoriali interessati:

Regione Puglia – Servizio Ecologia	pec: <a href="mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it">servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Servizio Urbanistica	pec: <a href="mailto:serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it">serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Servizio Assetto del Territorio	pec: <a href="mailto:servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it">servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Servizio Difesa Suolo	pec: <a href="mailto:serviziodifesasuolo.regione@pec.rupar.puglia.it">serviziodifesasuolo.regione@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Servizio Lavori Pubblici	pec: <a href="mailto:servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it">servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Servizio Ciclo Rifiuti e Bonifica	pec: <a href="mailto:serv.rifiutiebonifica@pec.rupar.puglia.it">serv.rifiutiebonifica@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Servizio Tutela delle Acque	pec: <a href="mailto:servizio.tutelacque@pec.rupar.puglia.it">servizio.tutelacque@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia - Servizi forestali	pec: <a href="mailto:pianificazione.foreste@pec.rupar.puglia.it">pianificazione.foreste@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Ufficio Provinciale Agricoltura	pec: <a href="mailto:upa.bari@pec.rupar.puglia.it">upa.bari@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Servizio Risorse Naturali	pec: <a href="mailto:servizio.risorsenaturali@pec.rupar.puglia.it">servizio.risorsenaturali@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Politiche mobilità	pec: <a href="mailto:area.mobilitaequalitaurbana@pec.rupar.puglia.it">area.mobilitaequalitaurbana@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Servizio Beni Culturali	pec: <a href="mailto:beniculturali.regione@pec.rupar.puglia.it">beniculturali.regione@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Servizio Turismo	pec.: <a href="mailto:servizioturismo@pec.rupar.puglia.it">servizioturismo@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Servizio Demanio e Patrimonio	pec: <a href="mailto:serviziodemaniopatrimonio.bari@pec.rupar.puglia.it">serviziodemaniopatrimonio.bari@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia – Servizio Energie rinnovabili, reti ed efficienza energetica	pec: <a href="mailto:servizio.energieinnovabili@pec.rupar.puglia.it">servizio.energieinnovabili@pec.rupar.puglia.it</a>
Città Metropolitana di Bari – Servizio Agricoltura, Caccia, Pesca e Risorse marine	pec: <a href="mailto:agricolturacaccia.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it">agricolturacaccia.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it</a>
Città Metropolitana di Bari – Servizio Beni ed attività culturali, Biblioteca, Orchestra, Sport e Turismo	pec: <a href="mailto:beniattivita-culturali.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it">beniattivita-culturali.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it</a>
Città Metropolitana di Bari – Servizio Ambiente	pec: <a href="mailto:ambienterifiuti.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it">ambienterifiuti.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it</a>
Comune di Giovinazzo	pec: <a href="mailto:protocollo@pec.comune.giovinazzo.ba.it">protocollo@pec.comune.giovinazzo.ba.it</a>
Comune di Terlizzi	pec: <a href="mailto:protocollo.comuneterlizzi@pec.rupar.puglia.it">protocollo.comuneterlizzi@pec.rupar.puglia.it</a>
Comune di Bisceglie	pec: <a href="mailto:protocollogenerale@cert.comune.bisceglie.bt.it">protocollogenerale@cert.comune.bisceglie.bt.it</a>
Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell' Ambiente della Puglia - ARPA Puglia	pec: <a href="mailto:info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it">info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it</a>
Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia – AREM	pec: <a href="mailto:arem.puglia@pec.it">arem.puglia@pec.it</a>
Consorzio ASI	pec: <a href="mailto:segreteria generale@pec.consorzioasibari.it">segreteria generale@pec.consorzioasibari.it</a>
Autorità di Bacino della Puglia	pec: <a href="mailto:segreteria@pec.adb.puglia.it">segreteria@pec.adb.puglia.it</a>
Autorità Idrica Pugliese	pec: <a href="mailto:protocollo@pec.aip.gov.it">protocollo@pec.aip.gov.it</a>
Autorità di Ambito Territoriale Ottimale della Puglia per la gestione del Servizio Idrico Integrato	pec: <a href="mailto:protocollo@pec.aip.gov.it">protocollo@pec.aip.gov.it</a>

MIBACT – Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia  
 pec: [mbac-sbap-ba@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sbap-ba@mailcert.beniculturali.it)  
 MIBACT Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia pec: [mbac-sba-pug@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sba-pug@mailcert.beniculturali.it)  
 MIBACT Segretariato Regionale per La Puglia pec: [mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it)  
 Azienda Sanitaria Locale ASL BA Distretto SS 1 - MOLFETTA  
 e-mail: [SEGRETERIA.DISTRETTOUNO@ASL.BARI.IT](mailto:SEGRETERIA.DISTRETTOUNO@ASL.BARI.IT)  
 Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia pec: [cbta@terreapulia.it](mailto:cbta@terreapulia.it)  
 Autorità Portuale del Levante pec: [protocollo@pec.apelevante.org](mailto:protocollo@pec.apelevante.org)  
 Capitaneria di Porto di Molfetta pec: [cp-molfetta@pec.mit.gov.it](mailto:cp-molfetta@pec.mit.gov.it)

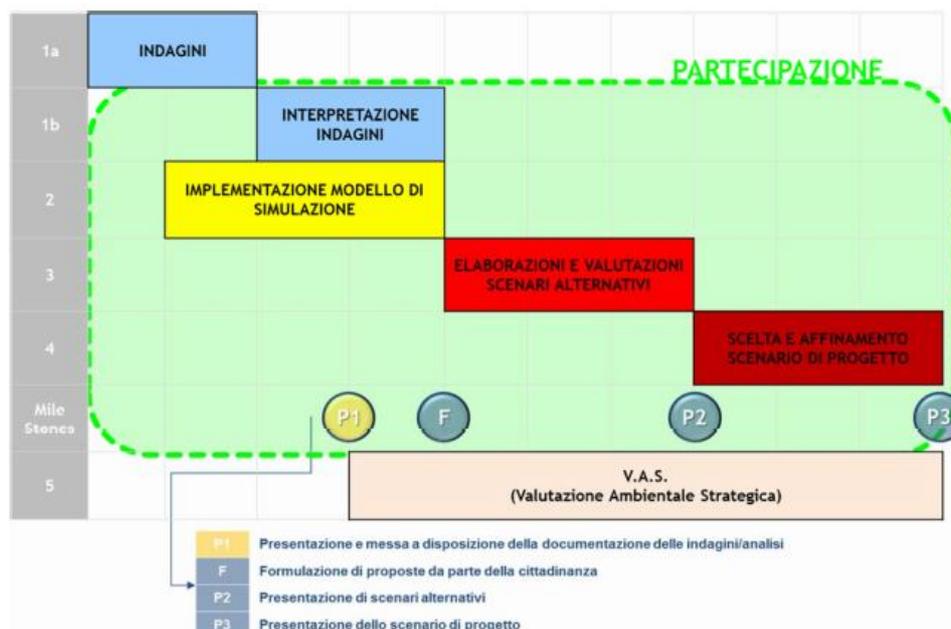
Con nota interna prot. 12742 del 3 marzo 2016 sono stati coinvolti tutti i Settori comunali ed i rispettivi Assessori di riferimento, trasmettendo gli elaborati del PUMS, comprensivi di Rapporto Ambientale, ed invitando a voler fornire eventuali contributi utili al processo di approvazione. Indi il Piano adottato è stato presentato al Consiglio Comunale durante la seduta del 14 marzo 2016, il cui resoconto è contenuto nella deliberazione n. 9, attraverso una dettagliata esposizione da parte del progettista.

Al termine della fase di “consultazione” risultano pervenuti i seguenti contributi:

- Regione Puglia – Dipartimento Agricoltura – Servizio Foreste (prot. 16966 del 10/03/2016)
- Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio (prot. 21027 del 15/04/2016)
- Regione Puglia – Dip. Agricoltura – Servizio Risorse Idriche (prot. 22970 del 26/04/2016)

### Integrazione delle considerazioni ambientali e del RA nel PUMS

Le valutazioni del Rapporto Ambientale del PUMS sono state recepite direttamente nel Piano nella versione adottata, attraverso un intimo raccordo con la redazione del Piano come risulta dal seguente grafico tratto dalla Relazione generale del PUMS.



### **Integrazione degli esiti delle consultazioni della VAS nel PUMS**

Tutti i contributi pervenuti in esito alle consultazioni sono stati trasmessi ai professionisti esterni incaricati (nota prot. 25449 del 10 maggio 2016) per le valutazioni di competenza e per eventuali proposte di modifica al Piano.

Il “progettista” del PUMS, con nota acquisita al prot. 28314 del 24 maggio 2016, ha rilevato che le osservazioni pervenute *“non contengono elementi che direttamente o indirettamente mettono in discussione previsioni generali o specifiche del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e, pertanto, non si rendono necessari approfondimento o modifiche della documentazione progettuale”*.

Il “professionista incaricato per la VAS”, con nota acquisita al prot. 32040 del 14 giugno 2016, ha fornito puntuale riscontro alle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione, nonché alla nota del Ministero dei Beni ed Attività Culturali e Turismo – Segretariato Regionale per la Puglia, pervenuta in data 25 gennaio 2016, acquisita al prot. 4101 che, tuttavia, contiene osservazioni sulla preliminare fase di “scoping” giunte ormai tardivamente.

In particolare viene precisato quanto di seguito:

a) Nota della Regione Puglia -Dipartimento Agricoltura - Servizio Foreste

In questa nota il Servizio in oggetto *“comunica che la zona d'intervento prevista, per i lavori in oggetto, non risulta ubicata in zona soggetta al vincolo per scopi idrogeologici ai sensi all'art.1 del R.D.L. n.3267/23, per cui tali lavori non necessitano di nulla osta forestale da parte di questo Ufficio. Per quanto riguarda invece le competenze di questa Sezione Foreste, inerenti eventuali tagli di piante d'interesse forestale, valgono le norme di cui all'art.3 del Regolamento Regionale n.10 del 30/06/2009 e ss.mm.ii .”*

Nessuna modifica del Rapporto Ambientale e/o degli altri elaborati del PUMS risulta necessaria in base ai contenuti di tale nota.

b) Nota della Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province Bari, BAT e Foggia

In questa nota la Soprintendenza alle Belle Arti e Paesaggio informa il comune di Molfetta di aver comunicato il proprio parere per via endoprocedimentale al Segretariato Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici, cui demanda la chiusura del procedimento. Nessun parere è stato, tuttavia, inoltrato all'Amministrazione Comunale di Molfetta dal Segretariato Regionale nel periodo previsto per le Osservazioni.

c) Nota della Regione Puglia - Dipartimento Agricoltura - Sezione Risorse Idriche

In questa nota la Sezione Risorse Idriche della Regione Puglia esamina il regime vincolistico imposto dal Piano di Tutela delle Acque sul territorio di Molfetta, elencando le prescrizioni previste per le “aree soggette a contaminazione salina” e per le “aree soggette a tutela qualitativa”. Dando, quindi, atto che il PUMS si pone in prevalenza obiettivi di tipo organizzativo e che la sua finalità principale *“è quella di garantire l'accessibilità al territorio oltre a quella di garantire e migliorare l'accessibilità all'interno della città di Molfetta”*, la Sezione scrivente

*“rappresenta che dal rapporto preliminare prodotto e, acquisto agli atti, non si evincono elementi evidenti di contrasto con il PTA”.*

In aggiunta, tale Sezione richiama l’attenzione dell’Amministrazione Comunale di Molfetta su alcune questioni e in particolare *“sulla necessità che nell’attuazione del piano in oggetto, il PTA preveda, in ogni caso, l’obbligo di attenersi alla normativa del regolamento regionale n.26/2011 che disciplina gli scarichi delle acque reflue domestiche o assimilate provenienti da insediamenti isolati in attuazione delle disposizioni dell’art.100, comma 3, del D.Lgs.152/2006, ove non fosse possibile l’allacciamento alla rete fognaria cittadina esistente. In relazione, poi, al trattamento delle acque meteoriche, si evidenzia che nulla viene riferito nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di cui trattasi. A questo proposito si evidenzia che sussiste l’obbligo di attenersi alle disposizioni contenute nel “regolamento regionale n. 26/2013 che disciplina le acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia”.*

*“Con riferimento, infine, alle politiche di risparmio idrico e di eventuale riuso, si evidenzia che il citato Piano non ha espressamente fatto richiamo a possibili risparmi idrici e ad eventuali riusi, né tantomeno ha predisposto un’analisi delle quantità di risorsa idrica necessaria, nei diversi periodi dell’anno, anche al mantenimento da destinare a standard opportunamente attrezzati e delle corrispondenti fonti di approvvigionamento di acqua (pozzi esistenti).*

*Inoltre, atteso che il Rapporto Preliminare non argomenta sul recupero delle acque piovane di prima pioggia e sul loro riutilizzo ad usi consentiti, questa Sezione fa obbligo affinché il riutilizzo delle stesse avvenga così come disciplinato dal regolamento regionale n. 26/2013.”*

Sulla base di tali osservazioni si ritiene di poter confermare le azioni proposte dal PUMS e il contenuto delle valutazioni ambientali contenute nel Rapporto Ambientale, fatta salva la necessità di ottemperare in fase attuativa alle prescrizioni indicate dalla Sezione Risorse Idriche e, in particolare:

- al regolamento regionale n.26/2011 che disciplina gli scarichi delle acque reflue domestiche o assimilate provenienti da insediamenti isolati in attuazione delle disposizioni dell’art.100, comma 3, del D.Lgs.152/2006, ove non fosse possibile l’allacciamento alla rete fognaria cittadina esistente;
- al Regolamento regionale n. 26/2013 che disciplina le acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia, anche in relazione ad eventuali riutilizzi delle stesse ad usi consentiti.

Tali prescrizioni appaiono, infatti, assolutamente condivisibili per quanto applicabili ad un numero molto ridotto di interventi. Si fa, infatti, notare che nessun intervento previsto dal PUMS appare riconducibile alla previsione di insediamenti isolati per i quali è necessario prevedere una disciplina degli scarichi delle acque reflue domestiche o assimilate conforme alla legislazione regionale e nazionale in materia. D’altro canto, in relazione alla disciplina di smaltimento e/o recupero delle acque meteoriche, gli unici interventi infrastrutturali che sono potenzialmente in grado di incrementare i volumi delle acque di dilavamento e di prima pioggia sono costituiti dagli interventi di realizzazione di svincoli e rotatorie e dagli interventi di realizzazione di nuove aree di sosta. Per questi ultimi, nel caso di parcheggi su suolo non precedentemente antropizzato (aree incolte residuali, già sottratte alla possibilità di conservazione in stato naturale – come nel caso dei

parcheggi previsti nel nodo ferroviario, ricavati su aree dismesse di RFI – o aree con presenza di vegetazione – è questo il caso del parcheggio previsto in prossimità di via XXV Aprile) il Rapporto Ambientale ha specificatamente raccomandato l'utilizzo di superfici permeabili o semi-permeabili al fine di minimizzare l'impatto sulla componente suolo e assetto idrogeomorfologico (cfr. p. 234). L'uso di materiali permeabili esclude la possibilità di raccolta e riutilizzo delle acque meteoriche e l'applicazione delle previsioni su di cui al RR. 26/2013.

Infine, in riferimento alla mancanza di analisi relative alle *“quantità di risorsa idrica necessaria, nei diversi periodi dell'anno, anche al mantenimento da destinare a standard opportunamente attrezzati e delle corrispondenti fonti di approvvigionamento di acqua (pozzi esistenti)”*, si rappresenta che il PUMS ha il compito di definire le strategie di sviluppo sostenibile della mobilità senza entrare nella progettazione di dettaglio degli interventi, sebbene esso si sia spinto a suggerire una serie di schemi geometrico funzionali di riferimento riguardanti la riorganizzazione di alcuni nodi o porzioni di rete in modo da garantire coerenza rispetto al complessivo scenario di Piano.

d) Nota del Ministero Beni e Attività Culturali e Turismo - Segretariato Regionale per la Puglia

In questa nota il Segretariato Regionale per la Puglia del MIBACT ripropone il parere sul Rapporto Preliminare di Orientamento espresso per via endoprocedimentale dalla Soprintendenza alle Belle Arti e Paesaggio per le province Bari, BAT e Foggia. Tale parere, oltre a evidenziare un generale accordo con quanto contenuto nel RPO, fornisce alcuni elementi per l'individuazione di possibili impatti ambientali riferiti alla componente paesaggio e tutela monumentale. A tale riguardo, esso raccomanda quanto segue:

- i. *In generale, le scelte pianificatorie dovranno tendere a perseguire una mirata riduzione del consumo di suolo, soprattutto in corrispondenza di aree vincolate ai sensi della parte II e III del D.Lgs. 42/04;*
- ii. *in relazione alla definizione di aree a traffico limitato, si suggerisce la possibile estensione delle stesse al complesso degli ambiti interni alla città consolidata meritevoli di attenta tutela e valorizzazione ed in particolare alla zona del nucleo storico;*
- iii. *in relazione alla previsione di eventuali nuove pavimentazioni delle aree da destinarsi a specifici utilizzi per la mobilità, si suggerisce che il piano contenga puntuali indicazioni dei materiali da utilizzare, che possano costituire di fatto delle vere e proprie linee-guida atte a garantire il rispetto non solo di una consona integrazione estetico-percettiva delle stesse rispetto allo stato dei luoghi, ma anche il mantenimento delle caratteristiche di permeabilità del suolo delle aree interessate dagli interventi;*
- iv. *particolare attenzione si dovrà porre al bene “costa-fascia costiera”, regolamentando opportunamente la riduzione quantitativa delle aree di sosta in tale zona e possibilmente riducendo allo stretto indispensabile la circolazione veicolare all'interno delle suddette aree da riversare alternativamente su direttrici parallele;*
- v. *si precisa che le aree tutelate ope legis, ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004, dovranno essere oggetto di una puntuale e specifica pianificazione mirata alla riduzione dell'invasività*

*materiale oltre che percettiva legata agli specifici utilizzi per la mobilità (aree di sosta veicolare, fermate autobus, etc.).*

Premesso che di tale nota, che pure intendeva fornire indicazioni per la redazione del Rapporto Ambientale, non si è potuto tener conto nella fase di redazione di detto Rapporto a causa della sua tardiva trasmissione all'Amministrazione Competente, si rappresenta una sostanziale congruità delle azioni del PUMS e delle valutazioni contenute nel RA rispetto a quanto richiesto.

In relazione al punto i, si rappresenta che il PUMS persegue una mirata riduzione del consumo di suolo, testimoniata anche dal fatto che, come illustrato nei vari elaborati del PUMS e nel Rapporto Ambientale, gli interventi infrastrutturali sono stati ridotti al minimo. Gli interventi di costruzione di opere viarie nel loro complesso comporteranno, infatti, l'aggiunta di solo 1 km circa di viabilità extraurbana principale e di 1 km circa di viabilità interquartiere rispetto allo scenario "di riferimento", ovvero quello derivante dalla sola attuazione dei due interventi di realizzazione degli svincoli Molfetta sud e Molfetta nord già programmati da ANAS. Come già detto in precedenza, inoltre, per le nuove aree di sosta previste dal PUMS in aree non precedentemente urbanizzate è stato specificatamente richiesto di utilizzare superfici permeabili o semi- permeabili al fine di ridurre l'impatto sulla componente suolo.

In relazione al punto ii, si sottolinea che il PUMS prevede l'estensione della ZTL, oggi presente solo nel quartiere Catacombe, al nucleo antico a sud di via Dante, fino a piazza Paradiso. In aggiunta, il PUMS prevede la definizione di zone a sosta regolamentata che coprono le restanti parti delle zone A e parte del tessuto compatto della zona B del PRG.

In relazione al punto iii, il Rapporto Ambientale ha chiaramente richiesto di utilizzare materiali permeabili e semi-permeabili per le nuove pavimentazioni delle aree a parcheggio sebbene non sia giunto a elaborazioni di dettaglio tale da specificare i materiali e le tecniche costruttive da utilizzare. Analogamente, esso ha demandato le scelte tecniche per il rifacimento dei tratti di viabilità interessati da interventi di adeguamento/modifica alla fase di progettazione di maggiore dettaglio. Tale fase successiva appare, infatti, la più opportuna per valutare compiutamente le soluzioni tecniche da utilizzare e la loro integrazione estetico-percettiva rispetto allo stato dei luoghi, anche in considerazione del fatto che gli interventi più "delicati" saranno assoggettati a Autorizzazione Paesaggistica o Accertamento di Compatibilità Paesaggistica in quanto ubicati all'interno della fascia costiera e/o all'interno della zona vincolata ex lege 1497/39 (*"fascia costiera e del centro storico nel comune di Molfetta"*), o lungo strade a valenza paesaggistica.

In relazione al punto iv, la strategia d'azione del PUMS è specificatamente volta alla riduzione della circolazione veicolare lungo la fascia costiera che verrà parzialmente riconvertita a viabilità per la mobilità lenta. L'impatto positivo che ciò avrà sulla tutela paesaggistica del bene costa-fascia costiera è stato specificatamente illustrato nel Rapporto Ambientale, con particolare approfondimento in relazione alla zona vincolata ex lege 1497/39 all'interno della quale il PUMS

contribuisce a contrastare i fattori di rischio e le dinamiche di trasformazione in atto producendo vari effetti positivi quali: il recupero del rapporto tra la città e il mare, l'eliminazione di alcuni detrattori paesaggistici sulla linea di costa, il ripristino della bellezza di taluni luoghi oggi sottratti alla libera fruizione a causa del traffico autoveicolare (cfr. p. 154 e p. 212). Si precisa, infine, che le aree di sosta che il PUMS ha individuato lungo la linea di costa derivano dalla semplice trasposizione nel PUMS di quanto è stato previsto dal Piano Comunale delle Coste e non già da un'autonoma decisione pianificatoria del PUMS.

Si rimanda al PCC per una valutazione dell'opportunità di tali scelte e per l'individuazione di possibili misure di mitigazione/compensazione.

Infine, in relazione al punto v, pur concordando con quanto richiamato, si rappresenta l'impossibilità per il PUMS di spingere le elaborazioni progettuali alla scala di dettaglio necessaria per effettuare quanto richiesto. Si ritiene, pertanto, necessario che la richiesta di elaborazione di *“puntuale e specifica pianificazione mirata alla riduzione dell'invasività materiale oltre che percettiva legata agli specifici utilizzi per la mobilità (aree di sosta veicolare, fermate autobus, etc.)”* relativamente alle aree tutelate *ope legis* ai sensi dell'art. 10 del D. lgs. 42/2004 sia demandata alla fase di progettazione dei singoli interventi.

In definitiva l'esame dei contributi pervenuti ed i riscontri dei professionisti non hanno fatto emergere elementi utili a determinare modifiche al PUMS ed al Rapporto Ambientale adottato, pertanto tutta la documentazione è stata trasmessa all'Autorità Competente (nota prot. 32293 del 15 giugno 2016) chiedendo di esprimere il “parere motivato” che conclude la procedura di VAS.

### **Motivazioni della scelta del PUMS adottato in considerazione delle alternative possibili**

L'analisi dettagliata delle alternative e dei loro impatti è contenuta nel Rapporto Ambientale. In particolare, sono stati considerati quattro possibili scenari:

1. Scenario di riferimento: costituisce lo scenario rappresentativo dell'assetto della rete stradale comprensivo degli interventi già programmati da ANAS Puglia relativi alla realizzazione di due nuovi svincoli e relative aste di collegamento tra la SS16 bis e la SS16 a nord e a sud dell'abitato di Molfetta (allo stato già realizzate);
2. Scenario di progetto base: costituisce lo scenario rappresentativo dell'assetto risultante dalla combinazione dello scenario di riferimento con gli interventi infrastrutturali previsti dal PUMS;
3. Scenario di progetto base + Park&Ride: costituisce lo scenario rappresentativo della combinazione tra interventi infrastrutturali del PUMS e gli interventi sui servizi e le politiche riguardanti, rispettivamente, l'entrata in funzione della nuova rete di TPL che garantisce collegamenti ogni 30' dai parcheggi di interscambio al centro durante tutto l'arco della giornata e l'attuazione dell'estensione della ZTL come misura di restrizione dell'accessibilità automobilistica alle aree centrali da parte di non residenti;

4. Scenario di progetto completo: costituisce l'attuazione completa del PUMS in tutte le sue componenti che includono, in aggiunta a quanto già inserito nello "Scenario di progetto base + Park&Ride" anche l'attuazione di tutti gli interventi sulla mobilità ciclo-pedonale, tutti gli interventi di potenziamento e di riorganizzazione del TPL in aggiunta al servizio Park&rRide, l'istituzione della ZSR e l'attuazione di tutte le azioni immateriali previste nel piano.

Trattandosi di scenari incrementali, le differenze di impatti tra tali scenari sono chiaramente attribuibili all'attuazione di specifiche azioni di piano di cui si è fatta una dettagliata valutazione nel capitolo 7 del Rapporto Ambientale, cui si rimanda per una trattazione dettagliata.

In estrema sintesi ricordiamo qui che lo scenario 1 a fronte della realizzazione di infrastrutture che produrranno un incremento complessivo della lunghezza direzionale della rete extraurbana pari a 6,5 km, produrrà effetti positivi ambientali solo sul miglioramento della sicurezza stradale riferito alle sole aree di svincolo.

I benefici ambientali aumentano con l'aggiunta degli interventi infrastrutturali previsti dal PUMS (area Trasporto autoveicolare motorizzato) che, con la sola aggiunta di 1 km di lunghezza della rete extraurbana e 1 km di lunghezza della viabilità urbana interquartiere, consentono una redistribuzione del traffico veicolare su percorsi alternativi a quello centrale di attraversamento della città per gli spostamenti est-ovest e realizzano importanti obiettivi di messa in sicurezza stradale, riduzione della congestione del centro urbano, riduzione delle emissioni inquinanti derivanti dal traffico veicolare.

I benefici ambientali aumentano ancora con l'aggiunta degli interventi sui servizi e le politiche riguardanti, rispettivamente, l'entrata in funzione della nuova rete di TPL che garantisce collegamenti ogni 30' dai parcheggi di interscambio al centro durante tutto l'arco della giornata e l'attuazione dell'estensione della ZTL come misura di restrizione dell'accessibilità automobilistica alle aree centrali da parte di non residenti. Tali interventi non comportano, di contro, un incremento di impatti ambientali negativi.

L'attuazione, in aggiunta agli interventi già inseriti nello "Scenario di progetto base + Park&Ride", anche di tutti gli interventi sulla mobilità ciclo-pedonale, degli interventi di riorganizzazione delle aree di sosta, di tutti gli interventi di potenziamento e di riorganizzazione del TPL, dell'istituzione della ZSR e di tutte le azioni immateriali previste nel piano comportano, a fronte di limitati impatti negativi derivanti dall'attuazione delle azioni materiali, producono numerosi altri effetti ambientali positivi derivanti dalla diversione modale da trasporto automobilistico a trasporto ciclo-pedonale e TPL da questi complessivamente favorito.

In considerazione di tali valutazioni, appare decisamente preferibile l'alternativa 4 "Scenario di progetto completo". Le altre alternative sono da preferirsi in subordine, in ordine inverso a quello di enumerazione.

### **Parere Motivato espresso dall’Autorità Competente**

Con nota acquisita al prot. 3078 del 18 gennaio 2017, la Regione Puglia – Servizio VAS, in qualità di Autorità Competente ha notificato la determinazione dirigenziale n. 227 del 23 dicembre 2016 con la quale è stato espresso il “Parere Motivato” sulla procedura di VAS del PUMS di Molfetta che, a valle di una articolata argomentazione sui contenuti del Piano e sulle implicazioni ambientali dello stesso, così in definitiva si esprime:

#### **CONCLUSIONI**

*In conclusione si ritiene che il RA abbia compiutamente descritto lo stato dell’ambiente, le analisi svolte abbiano tracciato un quadro delle criticità presenti sul territorio ed abbiano dato conto degli obiettivi di sostenibilità prefissi e delle azioni tese al loro raggiungimento. Si ritiene, inoltre, che si sia efficacemente illustrato come gli obiettivi di sostenibilità ambientali siano stati presi in considerazione e introiettati all’interno del processo complessivo di pianificazione in atto. Come già detto, l’illustrazione delle priorità degli interventi da realizzare e i criteri sottesi alla scelta di tali priorità, non potranno che rendere ancor più evidente quanto le considerazioni ambientali siano state integrate nella pianificazione presentata.*

*Pertanto, ritenuto di dover dare seguito a quanto sopra riportato, si rileva che:*

- *l’analisi di coerenza ha valutato i rapporti fra la proposta di Piano e la pianificazione vigente ai diversi livelli istituzionali, evidenziando, in particolare, alcune interferenze/incoerenze con il PRT-PA 2015-2019, con il PRP, con il PAI, il PPTR ed il PGRC per cui si ha la “la necessità di ottenimento di specifici provvedimenti autorizzativi in sede di progettazione di maggior dettaglio. In relazione a ciò si segnala che il RA dà già conto della necessità di coordinare alcuni degli interventi previsti con gli enti ed i soggetti competenti.*
- *l’analisi effettuate dall’autorità precedente ha efficacemente:*
  - *illustrato i contenuti e gli obiettivi principali del piano ed il rapporto con altri pertinenti piani e programmi (lettera a);*
  - *descritto tutte le caratteristiche ambientali culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate(lettera c);*
  - *qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all’art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228;*
  - *esplicitato gli 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 (lettera e);*
  - *specificato e valutato in maniera completa il peso degli interventi previsti in termini di impatto sulle componenti ambientali (lettera f);*

- descritto le alternative possibili ed esposto le ragioni della scelta (lettera h) tenendo conto anche dell'ipotesi "0" ovvero l'evoluzione dell'ambiente senza l'attuazione del piano (lett. b);
- redatto la sintesi non tecnica secondo quanto disposto dal D. lgs 152/2006 e ss.mm.ii.
- il piano di monitoraggio necessita di alcune informazioni atte a garantire la sua efficacia.
- le misure di mitigazione necessitano di alcuni approfondimenti in relazione alla non completa attuazione del Piano.

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

*In particolare l'Autorità procedente dovrà provvedere a:*

- A. definire le priorità di intervento tenendo conto degli obiettivi di sostenibilità individuati, delle criticità ambientali, delle competenze dei vari Enti/soggetti titolari di alcuni interventi previsti, inserendo tali considerazioni nella Dichiarazione di Sintesi;*
- B. integrare le misure di mitigazione eventualmente necessarie a seguito di una parziale o differente realizzazione degli interventi previsti;*
- C. integrare il piano di monitoraggio proposto, indicando quanto richiesto dalla norma.*

### **Considerazioni e riscontro alle osservazioni contenute nel Parere Motivato**

Con riferimento a quanto contenuto nel "Parere Motivato" dell'Autorità Competente si svolgono le seguenti considerazioni, tenuto conto di quanto espresso dal professionista incaricato per la VAS con nota acquisita al prot. 18703 del 3 aprile 2017.

Si prende atto preliminarmente del fatto che l'Autorità Competente per la VAS abbia pienamente concordato sull'impostazione e sui contenuti delle valutazioni contenute nel RA concludendo che "si ritiene che il RA abbia compiutamente descritto lo stato dell'ambiente, le analisi svolte abbiano tracciato un quadro delle criticità presenti sul territorio ed abbiano dato conto degli obiettivi di sostenibilità prefissi e delle azioni tese al loro raggiungimento. Si ritiene, inoltre, che si sia efficacemente illustrato come gli obiettivi di sostenibilità ambientali siano stati presi in considerazione e introiettati all'interno del processo complessivo di pianificazione in atto." (p. 784).

Tuttavia, in virtù della tipologia di Piano oggetto di valutazione e delle numerose azioni da questo previste, l'Autorità Competente per la VAS ha chiesto, nella citata DD 227/2016, di fornire alcune specificazioni finalizzate a:

- a. far comprendere meglio i possibili effetti del Piano sull'ambiente in relazione ai possibili scenari attuativi del PUMS;
- b. mostrare l'attuabilità del piano di monitoraggio.

In particolare, in relazione al primo punto (valutazione degli effetti ambientali del Piano) le valutazioni contenute nel RA hanno già evidenziato i differenti effetti ambientali determinati da possibili attuazioni parziali del PUMS coincidenti con 4 possibili macro-scenari mostrando con chiarezza che l'alternativa 4 "Scenario di progetto completo" è quella preferibile.

Nel RA, inoltre, è stato evidenziato che i vari scenari comprendono azioni e interventi che potranno non realizzarsi congiuntamente anche perché non tutti gli interventi sono di diretta competenza dell'Amministrazione Comunale (vi sono vari interventi di competenza di ANAS, Consorzio ASI e operatori in esso presenti, Regione Puglia, scuole, etc.). Ciò significa che nella fase di attuazione del PUMS le proposte contenute nel Piano dovranno essere oggetto di specifici tavoli tecnici con vari soggetti istituzionali, peraltro in buona parte già coinvolti nel processo di redazione del PUMS di cui hanno condiviso obiettivi e strategie.

D'altro canto, la necessità di attuare il PUMS in un periodo di tempo medio-lungo dipende anche dal fatto che le risorse finanziarie necessarie per la realizzazione dei vari interventi non saranno disponibili tutte nello stesso momento ma per fasi successive. L'impossibilità di realizzare tutte le azioni congiuntamente dipende, infine, anche dal fatto che la realizzazione di alcune azioni costituisce una necessaria condizione per la realizzabilità di altre. Per esempio, le azioni che riguardano l'ampliamento delle ZTL e la definizione di ZSR richiedono una serie di azioni propedeutiche che vanno dalla capacità di controllo (ausiliari della sosta e controllo elettronico dei varchi) al potenziamento del Trasporto Pubblico Locale oltre alla necessità che esse vengano attentamente vagliate e recepite nell'ambito di un aggiornamento del PGTU. La completa pedonalizzazione di via Dante, d'altro canto, rappresenta uno scenario di lungo termine, che potrà realizzarsi in toto solo dopo che saranno stati completati gli interventi previsti sui nodi della viabilità perimetrale alle aree centrali (ivi compreso lo spostamento del mercato settimanale), dopo che sarà stato riorganizzato il servizio di trasporto pubblico urbano per offrire modalità di accesso alternative all'area centrale e dopo che sarà stata riorganizzata la sosta su strada anche mediante l'estensione della ZTL e la creazione di parcheggi di interscambio collegati alla nuova rete di TPL. Ciò al fine di evitare fenomeni di congestione eccessiva sulla viabilità urbana.

Nel RA è stata, infine, sottolineata l'esistenza di forti interdipendenze tra gli interventi previsti dal Piano. La possibilità, ad esempio, che i parcheggi intermodali funzionino effettivamente come parcheggi di interscambio tra trasporto automobilistico e trasporto pubblico dipenderà dalla possibilità che, accanto agli interventi infrastrutturali, vengano contemporaneamente avviati anche gli interventi di potenziamento e di razionalizzazione del TPL. Solo tali interventi saranno, infatti, in grado di garantire una frequenza di collegamento adeguata tra i parcheggi di interscambio e il centro della città, così offrendo un'alternativa reale agli automobilisti per l'accesso alle aree centrali (è questo lo scenario che il PUMS definisce "scenario di progetto base + Park&Ride").

Tali considerazioni sono servite, in fase di valutazione, per analizzare i potenziali effetti del Piano in dipendenza di potenziali scenari attuativi di cui ho indicato potenzialità e criticità ambientali.

L'Autorità Competente per la VAS ha condiviso questa impostazione ma ha ritenuto che: *“in virtù delle numerose azioni messe in campo dal PUMS e della loro forte interconnessione sarebbe stato opportuno elaborare un elenco di priorità di interventi da realizzare, in maniera che risultasse chiaro da dove il Piano intende iniziare la sua azione per poter ottenere, quasi in un sistema a cascata, gli effetti positivi previsti. Ciò avrebbe permesso, anche, di esplicitare quanto le considerazioni ambientali, avessero influito nella valutazione delle priorità e di definire eventuali impatti e conseguenti misure di mitigazione dovute alla parziale o differente realizzazione degli interventi previsti.*

*Pertanto, l'amministrazione comunale dovrà illustrare nella Dichiarazione di sintesi le priorità e le modalità di realizzazione delle azioni, in considerazione della ricaduta in termini ambientali di tali scelte e della programmazione delle opere comunali.”* (cfr. p. 783 del parere motivato)

In considerazione di ciò, nel parere motivato l'Autorità Competente ha richiesto all'Autorità precedente di:

- A. definire le priorità di intervento tenendo conto degli obiettivi di sostenibilità individuati, delle criticità ambientali, delle competenze dei vari Enti/soggetti titolari di alcuni interventi previsti, inserendo tali considerazioni nella Dichiarazione di Sintesi;*
- B. integrare le misure di mitigazione eventualmente necessarie a seguito di una parziale o differente realizzazione degli interventi previsti.*

In aggiunta, e anche in considerazione della possibile non attuazione completa del piano, l'Autorità Competente ha chiesto di:

- C. integrare il piano di monitoraggio proposto, indicando quanto richiesto dalla norma.*

#### **A. Priorità di intervento**

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile rappresenta lo strumento cardine, a carattere strategico di pianificazione e programmazione, relativo al sistema della mobilità locale e ai suoi rapporti con il territorio che va ad integrarsi in maniera coordinata con gli altri strumenti di pianificazione previsti dalla normativa vigente per il medesimo ambito territoriale.

Pertanto il PUMS non è uno strumento urbanistico attuativo del PRG, né esso può incidere, allo stato, sulle previsioni urbanistiche della strumentazione vigente. Esso definisce uno scenario strategico e non ha valore prescrittivo per l'attuazione delle azioni previste dal piano che possono, in fase attuativa, subire adeguamenti ed attualizzazioni in relazione agli atti di programmazione dell'Ente.

La tabella che segue mostra il complesso degli interventi previsti dal PUMS, raggruppati in macro interventi e organizzati in 5 sezioni tematiche (Mobilità pedonale e ciclistica, Trasporto auto veicolare motorizzato, Sosta veicolare, Trasporto pubblico e intermodalità, Politiche di accompagnamento), con l'indicazione delle priorità di intervento.

Area di intervento	Macro-intervento	Interventi puntuali		
		N.	Denominazione	Prior.
1. Mobilità pedonale e ciclistica	Bicitalia 6	Int. 24.	Tratti in variante della Ciclovía Adriatica BICITALIA 6 (oltre al tratto in variante previsto dal PUMS è stato programmato un tratto in coerenza con la Ciclovía adriatica in corrispondenza della SS 16 adriatica nel tratto Molfetta-Giovinazzo. E' stato, altresì, programmato nell'ambito del Biciplan Metropolitano di Bari il tratto ciclabile Ruvo-Molfetta-Pulo)	B
		Int. 4	Sottopasso ciclopedonale su strada vicinale Padula (sono programmati interventi di ciclopedonalità in prossimità di Lama Scorbeto e Lama Marcinase, polifunzionali rispetto agli interventi di mitigazione idraulica previsti)	B
	Percorso ciclopedonale in coordinamento con PCC	Int. 41.	Percorso ciclopedonale in coordinamento con il Piano Comunale delle Coste (sono programmati interventi di ciclopedonalità su waterfront di levante con riqualificazione area retrostante lo stadio Paolo Poli)	B
	Rete urbana ciclabile	Int. 23.	Rete urbana di percorsi ciclabili (intervento già in gara)	A
	ASI Bike	Int. 33	ASI Bike: Interventi per il miglioramento dei collegamenti ciclabili tra area produttiva-commerciale e centro città	C
	MetroBike scuola	Int. 30.	Progetto Metro Bike Scuola	C
	Pedibus	Int. 28.	Progetti Pedibus	C
	Pedonalizzazione progressiva via Dante	Int. 29.	Pedonalizzazione progressiva di via Dante	B
	Accessibilità pedonale scuole via Giovinazzo	s.n.	Miglioramento accessibilità pedonale alle scuole di via Giovinazzo	A
Estensione ZTL	Int. 26.	Estensione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL)	C	

	Rifunionalizzazione dell'accesso multimodale da Nord all'area ASI	Int. 1	Adeguamento delle rampe di ingresso e di uscita dello svincolo Bisceglie Sud in direzione della SS 16	C
		Int. 2	Sistema di rotatorie su strada comunale Lama di Macina nei pressi dello svincolo Bisceglie Sud	C
		Int. 3	Allargamento della strada comunale Lama di Macina (è stato programmato, inoltre, in collaborazione con ANAS Spa, il collegamento/bretella tra Via Olivetti e	B



2. Trasporto auto-veicolare motorizzato		SS 16bis, oltre alle complenari, lato mare, della SS 16bis nei comparti 24 e 25 di PRGC per interconnessione zona PIP)		
	Int. 25 A	Nodo tra SS16 e strada vicinale Palombaro nei pressi del confine comunale di Molfetta	C	
	Int. 25 B	Messa in sicurezza degli accessi ai parcheggi privati previsti dal PCC nei pressi della zona Nettuno	C	
	Nodo di porta Bisceglie	Int. 5 Nodo intermodale di porta Bisceglie (l'accesso e lo svincolo per le aree portuali è stato oggetto di specifico accordo con ANAS Spa per la realizzazione della rotonda già prevista dal PRGC. Tale accordo costituisce attualizzazione delle previsioni del PUMS)	B	
	Lungomare di Ponente e comparto della Madonna dei Martiri	Int. 24 (*) Tratti in variante della Ciclovía Adriatica BICITALIA 6 (oltre al tratto in variante previsto dal PUMS è stato programmato un tratto in coerenza con la Ciclovía adriatica in corrispondenza della SS 16 adriatica nel tratto Molfetta-Giovinazzo - già finanziato)	B	
		s.n. Parziale pedonalizzazione dello slargo antistante la basilica Madonna dei Martiri	B	
		Int. 6 Rotatoria tra via Salvatore Mininni e via Bisceglie (l'intersezione delle aste di collegamento ANAS con la SS 16 è stato realizzato in modalità differente in quanto intervento già programmato da ANAS)	A	
		Int. 7 Rotatorie tra via Molfetta, viale dei Crociati e via caduti sul lavoro (anche come collegamento con la zona dei Cantieri Navali, il waterfront di ponente ed il Viale Margherita, di accesso al cimitero)	B	
	Svincolo Molfetta Centro	Int 14 A Nodo intermodale di Porta Terlizzi	C	
	Interventi su via Giovinazzo a servizio del lungomare e del polo scolastico	s.n.	Pedonalizzazione della prima cala; realizzazione di nuove fermate per il TPL	C
		Int. 19 A	Coppia di rotonde che connettono la strada vicinale Torre Rotonda e via Giovinazzo	A
		Int. 19 B	Rotatoria sull'asta del nuovo svincolo Molfetta sud (l'intersezione delle aste di collegamento ANAS con la SS 16 è stato realizzato in modalità differente in quanto intervento già programmato da ANAS)	A
		Int. 21	Sistemazione dell'intersezione tra la strada vicinale Torre Rotonda e via Giovinazzo in corrispondenza della seconda cala	C
		Int. 22 A	Rotatoria lungo via Giovinazzo presso la seconda cala	C
		Int. 22 B	Rotatoria lungo via Giovinazzo presso la terza cala	C
	Interventi su viale XXV aprile e intersezioni connesse	Int. 18	Sistema di circonvallazione intorno alla caserma dei Carabinieri all'intersezione tra via XXV Aprile e via Giovinazzo	C
		Int. 17	Intersezione tra via Enrico Berlinguer e viale Martiri della Resistenza e viale XXV Aprile	C



	Nodo ferroviario	Int. 12	Nodo intermodale della stazione	B
	Miglioramento dei collegamenti dei quartieri Madonna della Rosa – Lama Sinistra Martina	Int. 11 A	Rotatoria tra via Berlinguer e via Madonna della Rosa	B
		Int. 16	Semaforo a chiamata sulla strada provinciale 55 - accesso da nord al quartiere di Madonna della Rosa (è stata programmata la realizzazione di una passerella ciclo-pedonale in affiancamento al ponte esistente e collegamento con Via Spadolini)	B
		Int. 15	Adeguamento della complanare SS 16 bis di accesso al quartiere Madonna della Rosa	C
		Int. 13 A	Rotatoria tra via Terlizzi, via Molfettesi d'Argentina via Salvador Allende e via L. Azzarita	B
		Int. 13 B	Accesso al parcheggio dell'Ospedale da via Bettino Craxi	C
	Riorganizzazione della circolazione nella zona ovest di Molfetta (Lamascotella – via Mons. Salvucci – via Cavalieri di Vittorio Veneto)	Int. 10	Rotatorie di interconnessione tra via Mons. Salvucci, via Gioacchino Rubino, via Luigi Einaudi, via Papa Montini e via Mons. Pasquale Gioia	B
		Int. 38	Due rotatorie su via Togliatti	B
		Int. 39	Nodo tra la strada provinciale 56 e via Monsignor Picone	B
		Int. 37	Realizzazione di una rotatoria tra via Cavalieri di Vittorio Veneto e via Giovanni XXIII	C
		Int. 40	Spostamento del mercato settimanale lungo via parallela prolungamento A. Fontana e nel tratto parallelo di via Mons.A.Bello	B
		Int. 36	Completamento di Via dei Cavalieri di Vittorio Veneto	C
		Int. 8 A	Regolazione semaforica lungo via Salvemini all'intersezione con via Prolungamento Caduti sul Mare (in fase attuativa potranno essere previste rotatorie)	C
	Int. 8 B	Regolazione semaforica lungo via Salvemini all'intersezione con via Giovanni XXIII (in fase attuativa potranno essere previste rotatorie)	C	
	Pedonalizz. Via Dante	Int. 29 (*)	Pedonalizzazione progressiva di via Dante	B
	ITS	s.n.	Intelligent Traffic System	C

3. Sosta veicolare	Sistema dei parcheggi di interscambio	Int. 35	Parcheggio di lunga sosta da 200 posti a Porta Bisceglie	C
		Int. 5 (*)	Il nodo di porta Bisceglie (l'accesso e lo svincolo per le aree portuali è stato oggetto di specifico accordo con ANAS Spa per la realizzazione della rotatoria già prevista dal PRGC. Tale accordo costituisce attualizzazione delle previsioni del PUMS)	B
		Int. 14 B	Parcheggio di lunga sosta con 136 posti a Porta Terlizzi	C
		Int. 14 A(*)	Parcheggio di lunga sosta con 225 posti a Porta Terlizzi	C
		Int. 20	Il nodo intermodale di Porta Giovinazzo	C
		Int. 12 (*)	Nodo intermodale della stazione (è stata programmata e finanziata con bando regionale)	B

Parcheggi operativi in aree concentrate		la realizzazione di una velostazione nell'area di proprietà del Comune di Molfetta, adiacente alla Stazione Ferroviaria)	
	Int. 17 (*)	Intersezione tra via Enrico Berlinguer e viale Martiri della Resistenza e viale XXV Aprile	C
	Int. 40	Spostamento del Mercato Settimanale (è stato programmato oltre allo spostamento previsto un parcheggio a servizio della nuova area del Mercato Settimanale)	B
	s.n.	Riorganizzazione parcheggi esistenti lungo la costa (si prevede il futuro potenziamento delle aree a parcheggio in fase di pianificazione attuativa del PRGC nella zona turistico ricettiva sul litorale di levante)	C
	Coord. PCC suparcheggi	s.n.	Coordinamento con il PCC per l'accessibilità ai parcheggi del lungomare (sono programmati ulteriori interventi per l'incremento degli spazi di sosta in zona Piazza Garibaldi, anche attraverso un contratto di locazione di un'area di proprietà privata nel Seminario Vescovile)
Estensione ZTL	Int. 26 (*)	Estensione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL)	C
ZSR	Int. 27	Istituzione di Zone a Sosta Regolamentata	C

4. Trasporto pubblico e inter-modalità	Terminal e fermate attrezzate	s.n.	Terminal e fermate attrezzate (è stato programmato un terminal bus di linee urbane ed extraurbane lungo la Via Berlinguer di fronte al polo scolastico)	B
	Nodo intermodale della stazione	Int. 12 (*)	Nodo intermodale della stazione (è stata programmata e finanziata con bando regionale la realizzazione di una velostazione nell'area di proprietà del Comune di Molfetta, adiacente alla Stazione Ferroviaria)	B
		Int. 11 A(*)	Rotatoria tra via Berlinguer e via Madonna della Rosa	B
		Int. 17 (*)	Intersezione tra via Enrico Berlinguer e viale Martiri della Resistenza e viale XXV Aprile	C
		Int. 11 B	Istituzione di un senso unico lungo un tratto di via M. della Rosa	C
	Linee extraurbane in zona ASI	s.n.	Transito delle linee extraurbane e suburbane in ASI	C
	Riorganizzazione percorsi TP extraurbano	s.n.	Spunti per la Riorganizzazione dei percorsi e degli approdi della rete di trasporto automobilistico extraurbano a Molfetta	C
	Nodo intermodale di Porta Bisceglie	Int. 5	Nodo intermodale di Porta Bisceglie	B
	Nodo Porta Terlizzi	Int. 14 A	Il nodo intermodale di via Porta Terlizzi	C
	Parcheggio P. Terlizzi	Int. 14 B(*)	Parcheggio di lunga sosta a 225 posti a Porta Terlizzi	C
	Int. 19 A(*)	Coppia di roatorie che connettono la strada vicinale Torre Rotonda e via Giovinazzo	A	

	Nodo porta Giovinazzo	Int. 19 B(*)	Rotatoria sull'asta del nuovo svincolo Molfetta sud (l'intersezione delle aste di collegamento ANAS con la SS 16 è stato realizzato in modalità differente in quanto intervento già programmato da ANAS)	A
		Int. 20 (*)	Il nodo intermodale di Porta Giovinazzo	C
	Esercizio TPL	s.n.	Modello di esercizio di riferimento per la Nuova rete di trasporto pubblico urbano (è stato programmato il nuovo Piano Industriale di TPL)	B
	Accompagnamento TPL	s.n.	Misure di accompagnamento per il TPL	B

5. Politiche di Accompagnamento	Educazione alla mobilità	s.n.	Educazione alla mobilità sostenibile nelle scuole	C
	Collaborazione con le scuole	s.n.	Collaborazione con le scuole superiori di indirizzo tecnico	C
	App Molfetta Mobile	s.n.	App «Molfetta Mobile» (MM) (programmate anche con interventi di Smart City)	B
	Azioni generali	s.n.	Azioni di carattere generale per garantire l'attuazione del PUMS (programmate anche con interventi di Smart City)	B

(\*)interventi già considerati nelle aree di intervento precedenti

Le priorità di intervento sono definite dagli atti generali di programmazione dell'Ente, come di seguito specificato:

- A. Intervento già realizzato e/o in corso di completamento
- B. Intervento programmato/progettato, finanziato e/o in fase di finanziamento
- C. Intervento da programmare o programmato da progettare

### ***B. Misure di mitigazione***

In relazione allo stato di attuazione del Piano e degli interventi già programmati, viste le priorità di realizzazione dell'Ente, si può concludere che l'attuazione del Piano avverrà in maniera incrementale ma in modo sufficientemente bilanciato tra le varie tipologie di azioni così da garantire effetti ambientali coerenti con quelli stimati nel Rapporto Ambientale e evitare sbilanciamenti e effetti ambientali non previsti.

Le misure di mitigazione previste nel Rapporto Ambientale risultano, pertanto, coerenti e sufficientemente idonee a garantire il massimo livello di protezione dell'Ambiente nel presumibile scenario attuativo sopra descritto.

### **C. Piano di Monitoraggio**

Il piano di monitoraggio definito nel RA comprende una serie di indicatori “minimi” necessari al monitoraggio degli effetti dell’attuazione del PUMS sulle varie componenti ambientali. Di tali indicatori sono state indicate le fonti di rilevamento dei dati. Nel RA sono stati, altresì, suggeriti una serie di “ulteriori indicatori” (definiti “facoltativi”) in quanto servirebbero per garantire un monitoraggio ancora più efficace che potranno troveranno la loro elaborazione in corso di attuazione del PUMS.

Per quanto riguarda il piano di monitoraggio vero e proprio (pp. 253 e ss.del RA) la maggior parte degli indicatori individuati è già attualmente popolabile con dati rilevati da vari Enti (ARPA Puglia, APT, Carabinieri e polizia municipale, Gestore TPL). Solo alcuni indicatori sono indicati come di competenza diretta del Comune di Molfetta. Si tratta di:

<b>Fattore</b>	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Fonte</b>	<b>Dettaglio</b>
<b>Uso del suolo</b>	Incremento della superficie urbanizzata dovuta dall’attuazione degli interventi del PUMS	ha	Comune Molfetta	Cartografico
<b>Rumore</b>	Livello di rumorosità in corrispondenza di punti critici della rete	dB	Comune Molfetta	puntuale
<b>Biodiversità</b>	Incremento della superficie urbanizzata dovuta dall’attuazione degli interventi del PUMS	ha	Comune Molfetta	Cartografico
<b>Rifiuti speciali</b>	Quantità di rifiuti classificabili come “provenienti da attività di costruzione e demolizione” prodotti dal PUMS	Peso (t)	Comune Molfetta	Cantiere
<b>Regolamentazione accessibilità automobilistica</b>	Superficie complessiva di nuove ZTL introdotte	ha	Comune Molfetta	Cartografico
	Superficie complessiva di nuove ZSR introdotte	ha	Comune Molfetta	Cartografico

Tali indicatori, con l’esclusione dell’indicatore relativo al rumore, sono già attualmente popolabili con dati a disposizione dell’Ente in quanto parte di attività di rilevazione in corso e/o desumibili da dati già disponibili. Solo l’indicatore “*Livello di rumorosità in corrispondenza di punti critici della rete*” necessiterà l’effettuazione di una specifica attività di raccolta e elaborazione dati in corrispondenza di punti critici della rete dove si prevede che possano realizzarsi incrementi nei flussi di traffico.

Tale piano di monitoraggio è stato considerato adeguato dall’Autorità Competente che, tuttavia, “*prescrive di integrare lo stesso con le indicazioni relative all’ente preposto a tale attività, alle modalità con cui si intende svolgerlo ed alla sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio*” (cfr. p. 784 del parere motivato).

In risposta a tali richieste si rappresenta quanto segue.

Il Comune di Molfetta avrà un ruolo preminente nell'implementazione del Piano di monitoraggio, a tal proposito, con deliberazione di Giunta Comunale n. 29 del 19 gennaio 2018, è stata approvata la nuova Macrostruttura dell'Ente che prevede, in capo al V Settore: Attività Produttive - Ambiente, il Servizio di Mobilità e Piani, composto dalle Unità Operative di Mobilità Urbana Sostenibile; Piano Urbano Mobilità, Trasporti e Parcheggi.

Attraverso il coordinamento di tale Servizio e con la collaborazione degli altri Settori dell'Ente interessati, tra cui il Comando di Polizia Locale Municipale, oltre che la Società che gestisce il Trasporto Pubblico Locale, sarà possibile raccogliere e verificare i dati necessari a popolare gli indicatori del piano di monitoraggio.

Inoltre gli altri soggetti istituzionali, con competenze relative alla raccolta, produzione, archiviazione e diffusione di informazioni di tipo ambientale, potranno collaborare con il Comune, per l'implementazione del sistema di monitoraggio, in particolare ARPA Puglia.

Al fine di implementare l'efficacia del monitoraggio potranno essere sottoscritti specifici protocolli o accordi fra il Comune, attuatore del Piano, e gli Enti preposti alla raccolta di dati ambientali.

Durante l'attuazione del Piano, l'Amministrazione Comunale di Molfetta garantirà la funzionalità e l'efficacia del Piano di Monitoraggio allegato al Rapporto Ambientale.

Al fine di divulgare gli esiti delle attività di monitoraggio, il Comune, anche attraverso il coinvolgimento dei soggetti con competenze ambientali, redigerà rapporti di monitoraggio periodici, utili anche a supporto delle eventuali modifiche da apportare al Piano.

Particolare attenzione dovrà essere posta nell'elaborazione dei rapporti di monitoraggio al fine di renderli documenti accessibili a tutti, oltre che ai soggetti competenti. Al fine di dare la massima diffusione alle informazioni contenute nei rapporti periodici, dovranno essere resi disponibili anche attraverso il web.

In considerazione della natura e dei contenuti del PUMS, si ipotizza che i rapporti di monitoraggio siano articolati in un *rapporto sintetico*, con cadenza annuale, e di un *rapporto completo*, con cadenza triennale.

Di seguito si propone uno schema di massima dei contenuti del *rapporto completo* di monitoraggio:

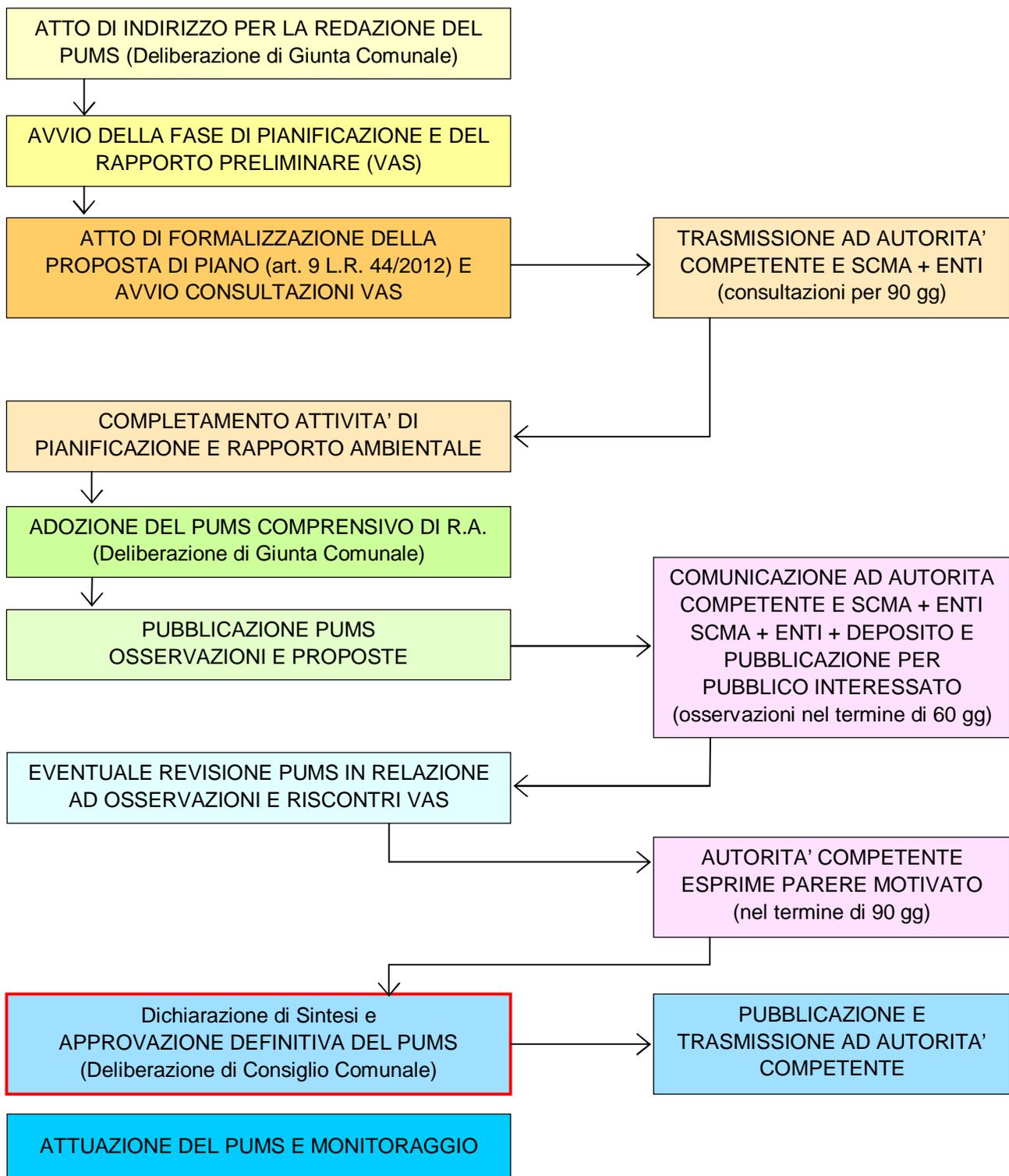
- Aggiornamento dello scenario di riferimento attraverso:
  - a) la descrizione dell'evoluzione delle condizioni normative, delle politiche e delle strategie ambientali, in particolare a livello regionale e comunale;
  - b) l'analisi di piani, programmi, progetti attivi sul territorio di riferimento del PUMS;
  - c) il popolamento e l'aggiornamento degli indicatori del Piano di Monitoraggio in riferimento a tutte le componenti ambientali individuate;
  - d) verifica degli effetti del piano desumibili dagli indicatori raccolti in relazione alle valutazioni effettuate nel Rapporto Ambientale.



- Verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e degli effetti ambientali prodotti dal piano.
- Individuazione delle possibili cause di eventuali scostamenti degli effetti del piano rispetto alle previsioni.
- Indicazioni per le successive fasi di attuazione, con riferimento ad un possibile riorientamento dei contenuti, della struttura del PUMS o dei criteri per l'attuazione, in tutti i casi in cui si verificano scostamenti sensibili rispetto a quanto previsto in sede di pianificazione e di VAS (ad esempio mancata realizzazione delle azioni, mancato raggiungimento degli obiettivi, variazione dello scenario di riferimento, mancata efficacia degli strumenti per l'integrazione ambientale, ecc).

Alla luce e sulla scorta della valutazione degli esiti del Piano di monitoraggio ambientale si potranno proporre eventuali azioni finalizzate al riorientamento del PUMS.

Tab. 1 - PROCEDURA DI FORMAZIONE ED APPROVAZIONE DEL PUMS





REGIONE  
PUGLIA

DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, SVILUPPO RURALE  
E TUTELA DELL'AMBIENTE  
SEZIONE FORESTE

Sede Provinciale di B A R I  
Responsabile del Procedimento  
VINCOLO IDROGEOLOGICO

data 10/3/2016  
AOO\_036 / 000 5062  
PROTOCOLLO USCITA

Trasmissione a mezzo fax e  
posta elettronica ai sensi  
dell'art.47 del D. Lgs n. 82/2005

Destinatario:

Al Dirigente del Settore Territorio  
della Città di MOLFETTA  
Pec: [sue@cert.comune.molfetta.ba.it](mailto:sue@cert.comune.molfetta.ba.it)

e, p.c. al Dirigente del Servizio Pianificazione  
e Coord. Servizi Forestali-SEDE-

**OGGETTO:** Comune di Molfetta – V.A.S. per Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Comunicazione ai sensi dell'art.1 del RDL n.3267/1923 e del R.R. n.9 dell'11/03/2015.

In riferimento alla Vs. comunicazione di avvio della consultazione n.9821 del 19/02/2016, per quanto in oggetto, acquisita al Prot. n.4384/2016 di questa sede provinciale di Bari della Sezione Foreste, si comunica che la zona d'intervento prevista, per i lavori in oggetto, non risulta ubicata in zona soggetta al vincolo per scopi idrogeologici ai sensi all'art.1 del R.D.L. n.3267/23, per cui tali lavori non necessitano di nulla osta forestale da parte di questo Ufficio.

Per quanto riguarda invece le competenze di questa Sezione Foreste, inerenti eventuali tagli di piante d'interesse forestale, valgono le norme di cui all'art.3 del Regolamento Regionale n.10 del 30/06/2009 e ss.mm.ii..

L'Istruttore  
Donato Antonio SPORTELLI

A.P. (Raccordo Politiche Forestali)  
Dott. Vincenzo DI CANIO



*Ministero dei beni e delle attività culturali  
e del turismo*

Soprintendenza Belle arti e paesaggio  
per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia  
**Bari**

Prot. n. 5482  
el 30.04.02/42.126

14 APR. 2016

Al Dirigente del  
Settore Territorio  
del Comune di  
**MOLFETTA (BA)**  
Pec:  
urbanistica@cert.comune.molfetta.  
ba.it

*Risposta al Foglio del 19.02.2016*

*Dir. .... Sez. .... N. 9821*

**Oggetto:** D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. – L.R. 44/2012 e s.m.i. Valutazione Ambientale Strategica Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Molfetta.  
Avvio della consultazione.  
Autorità Procedente: Comune di Molfetta  
**Comunicazione di parere espresso in via endoprocedimentale al Segretariato Regionale.**

Lettera inviata solo tramite **MAIL**  
SOSTITUISCE L'ORIGINALE  
ai sensi art. 43, comma 6, DPR 445/2000

E, p.c. Al Segretariato Regionale per la  
Puglia  
Strada Dottula, is. 49  
**70100 BARI**

La Scrivente comunica di aver inoltrato, contestualmente alla presente, parere endoprocedimentale al Segretariato Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici, che legge per conoscenza, così come previsto ai sensi del D.P.C.M. n. 171 del 29.08.2014.

Il procedimento sarà pertanto concluso dal suddetto Segretariato Regionale.

Responsabile del procedimento  
Arch. Lucia Patrizia Caliendo

Tel. 080/5286280  
e-mail: [luciapatrizia.caliandro@beniculturali.it](mailto:luciapatrizia.caliandro@beniculturali.it)

Il Soprintendente  
Arch. Carlo Birrozzi

Allegati:



- Castello Svevo-Piazza Federico II n. 4 – 70122 BARI – Tel. 080 5286111-
- Ex Convento di San Francesco della Scarpa – Via Pier l'Eremita n. 25 – 70122 BARI – Tel. 080 5285231

E mail: [sbeap-ba@beniculturali.it](mailto:sbeap-ba@beniculturali.it) - PEC: [mbac-sbeap-ba@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sbeap-ba@mailcert.beniculturali.it)  
Sito web: [www.sbap-ba.beniculturali.it](http://www.sbap-ba.beniculturali.it)  
Filename: C:\Users\Windows 7\Desktop\CALIANDRO\_Pratiche evase\SEZ. TERRIT.  
CALIANDROMOLFETTA\VAS\_PUMS\VAS PUMS IL aprile 2016 \_Comune di Molfetta \_comunicazione



REGIONE  
PUGLIA

DIPARTIMENTO AGRICOLTURA, SVILUPPO  
RURALE E TUTELA DELL'AMBIENTE  
SEZIONE RISORSE IDRICHE

PORS

Del 26-04-2016

AOO\_075 / 2422  
PROTOCOLLO USCITA

Trasmissione a mezzo fax e  
posta elettronica ai sensi  
dell'art.47 del D. Lgs n. 82/2005

Al Comune di Molfetta (Ba)  
urbanistica@cert.comune.molfetta.ba.it

Al Servizio Ecologia  
ufficio.vas@regione.puglia.it

**OGGETTO:** Consultazione ai sensi dell'art 12 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. dei Soggetti Competenti in materia Ambientale ai fini della verifica di assoggettabilità a VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comunale Molfetta(Ba).  
**Autorità procedente: Comune di Molfetta (Ba).**

Con riferimento alla richiesta di pari oggetto di codesto Comune, acquisita al protocollo della Sezione scrivente al n.1025 del 24/02/2015, si rappresenta quanto segue.

Dall'esame del "*Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Molfetta*", risulta che il territorio sottoposto a VAS ricade nella fascia costiera del Mar Adriatico che, com'è noto, è tutelata dal Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA), approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 230 del 20/10/2009.

**Il suddetto territorio, infatti, secondo quanto disposto dal vigente Piano di Tutela delle Acque, è interessato da due diverse tipologie di tutela individuate, rispettivamente, in "aree a contaminazione salina" e "aree di tutela quali - quantitative".**

Per le "aree soggette a contaminazione salina", il PTA prevede specifiche misure finalizzate al controllo dei fenomeni di contaminazione, che potrebbero, se non adeguatamente gestiti, determinare la compromissione delle porzioni di acquifero dell'entroterra (misura 2.10, all. 14 del PTA).

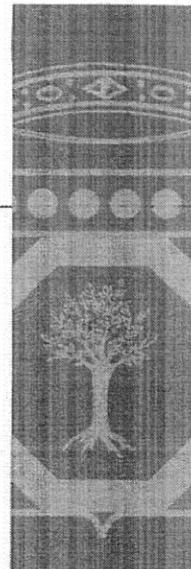
Nello specifico, sussistono le seguenti prescrizioni:

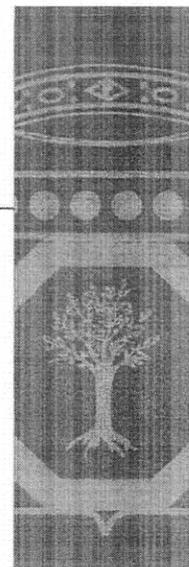
- o il rilascio di nuove concessioni per il prelievo di acque dolci di falda da utilizzare a fini irrigui o industriali è sospeso ad eccezione di quelle da utilizzare per usi pubblici o domestici (art. 8 c.1, L.R. 18/99);
- o i prelievi di acque marine di invasione continentale per tutti gli usi produttivi, per impianti di scambio termico, o dissalazione sono consentiti a condizione che le opere di captazione siano realizzate in maniera tale da assicurare il perfetto isolamento del perforo nel tratto di acquifero interessato dalla circolazione di acque dolci e di transizione;
- o per le opere esistenti, in sede di rinnovo della concessione:
  - verificare le quote di attestazione dei pozzi al di sotto del livello mare, con l'avvertenza che le stesse non risultino superiori a 25 volte il valore del carico piezometrico espresso in quota assoluta (riferita al l.m.m.);

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Risorse Idriche

Italia 70026 Modugno (Ba) Via delle Magnolie, 6/8 Z.I - Tel: +39-080 540 7868 - 7843  
mail: - [g.antonacci@regione.puglia.it](mailto:g.antonacci@regione.puglia.it) - [m.colucci@regione.puglia.it](mailto:m.colucci@regione.puglia.it)





- nel determinare la portata massima emungibile da concedere, considerare che la stessa non determini una depressione dinamica del carico piezometrico assoluto superiore al 50% del valore dello stesso carico e comunque che le acque estratte abbiano caratteristiche qualitative compatibili con le caratteristiche dei terreni e delle colture da irrigare.

Per le "aree soggette a tutela quali-quantitativa", il PTA prevede specifiche prescrizioni miranti ad una drastica riduzione del prelievo idrico sostenibile (misura 2.12, all. 14) che, di seguito, si indicano:

- o in sede di rilascio di nuove concessioni, ovvero in fase di verifica e/o rinnovo di concessioni esistenti, l'installazione di limitatori di portata;
- o in sede di rilascio di autorizzazione alla ricerca, la verifica della quota di attestazione dei pozzi al di sotto del livello del mare, con la prescrizione che la stessa non superi un valore pari a 25 volte il carico piezometrico espresso in quota assoluta (riferita al livello medio mare);
- o in sede di rilascio o rinnovo di concessione, la verifica che la portata massima emungibile non sia tale da determinare una depressione dinamica del carico piezometrico assoluto superiore al 60% del valore dello stesso e la verifica che i valori del contenuto salino (residuo fisso 180°) e la concentrazione dello ione cloro (espresso in mg/l di CL-) delle acque emunte, non superino rispettivamente 1 g/l e 500 mg/l.-
- o il recapito finale delle acque usate, nel rispetto della normativa vigente, deve essere preventivamente indicato.

Ciò premesso, si evidenzia che per quanto riguarda il trattamento dei reflui, si prende atto che Il R.A. si pone obiettivi di tipo organizzativo, elaborati da linee guida per la redazione e l'attuazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, con l'indicazione di strategie da porre alla base della Pianificazione della Mobilità in ambito urbano.

Essi sono finalizzati essenzialmente a:

- 1) sviluppare le infrastrutture secondo una logica coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- 2) migliorare le infrastrutture e i servizi del Trasporto pubblico;
- 3) orientare la mobilità generata dalle trasformazioni urbanistiche prevalentemente verso il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile;
- 4) incentivare gli interventi a favore della sicurezza stradale, della creazione di aree pedonali, Zone a traffico limitato;
- 5) promuovere la logistica distributiva delle merci in campo urbano;
- 6) favorire l'eliminazione delle barriere architettoniche per una città accessibile a tutti.

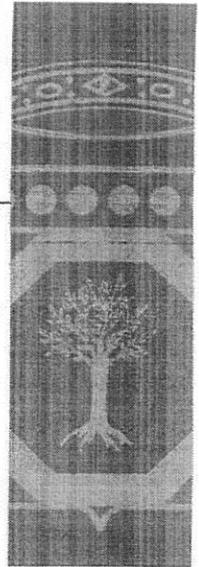
Da quanto sopra riferito si evince che la finalità del Piano sostenibile di cui trattasi è quella di garantire l'accessibilità al territorio oltre a quella di garantire e migliorare l'accessibilità all'interno della città di Molfetta.

[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)

Sezione Risorse Idriche

Italia 70026 Modugno (Ba) Via delle Magnolie, 6/8 Z.I - Tel:+ 39-080 540 7868 - 7843

mail: - [g.antonacci@regione.puglia.it](mailto:g.antonacci@regione.puglia.it) - [m.colucci@regione.puglia.it](mailto:m.colucci@regione.puglia.it)



Detto ciò, questa Sezione rappresenta che dal rapporto preliminare prodotto e, acquisto agli atti, non si evincono elementi evidenti di contrasto con il PTA.

Pur tuttavia, si deve richiamare la particolare attenzione dell'Amministrazione Comunale in indirizzo sulla necessità che nell'attuazione del piano in oggetto, il PTA preveda, in ogni caso, l'obbligo di **attenersi alla normativa del regolamento regionale n.26/2011 che disciplina gli scarichi delle acque reflue domestiche o assimilate provenienti da insediamenti isolati in attuazione delle disposizioni dell'art.100, comma 3, del D.Lgs.152/2006, ove non fosse possibile l'allacciamento alla rete fognaria cittadina esistente.**

In relazione, poi, al trattamento delle acque meteoriche, si evidenzia che nulla viene riferito nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di cui trattasi.

A questo proposito si evidenzia che sussiste l'obbligo di attenersi alle disposizioni contenute nel "regolamento regionale n. 26/2013 che disciplina le acque meteoriche di dilavamento e di prima pioggia".

Con riferimento, infine, alle politiche di risparmio idrico e di eventuale riuso, si evidenzia che il citato Piano non ha espressamente fatto richiamo a possibili risparmi idrici e ad eventuali riusi, né tantomeno ha predisposto un'analisi delle quantità di risorsa idrica necessaria, nei diversi periodi dell'anno, anche al mantenimento da destinare a standard opportunamente attrezzati e delle corrispondenti fonti di approvvigionamento di acqua (pozzi esistenti).

Inoltre, atteso che il Rapporto Preliminare non argomenta sul recupero delle acque piovane di prima pioggia e sul loro riutilizzo ad usi consentiti, questa Sezione fa obbligo affinché il riutilizzo delle stesse avvenga così come disciplinato dal regolamento regionale n.26/2013.

Il responsabile P.O.  
Geom. G. ANTONACCI

Il responsabile A.P.  
Michele COLUCCI

Il Dirigente del Servizio  
Dott. Luca Limongelli

Bari..... 22 GEN 2016.....

MOD. 304



*Ministero dei Beni e delle  
Attività Culturali e del Turismo*  
Segretariato Regionale per la Puglia  
Bari

Alla Comune di Molfetta - Settore Territorio  
**Molfetta**  
[sue@cert.comune.molfetta.ba.it](mailto:sue@cert.comune.molfetta.ba.it)

p. c. Alla Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le  
Province di BA – BAT – FG  
**Bari**  
[sbeap-ba@mailcert.beniculturali.it](mailto:sbeap-ba@mailcert.beniculturali.it)

Alla Soprintendenza Archeologia della Puglia  
**Taranto**  
[sar-pug@mailcert.beniculturali.it](mailto:sar-pug@mailcert.beniculturali.it)

Prot. N. 776..... /.....  
Classifica 31.19.01/28 7 Allegati 1

Risposta al Foglio n°.....del.....  
Servizio.....N.....

**OGGETTO: Molfetta (Ba) – Valutazione Ambientale Strategica Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. – Autorità Procedente: Comune di Molfetta - Avvio della consultazione per la procedura VAS. Rilascio valutazioni di competenza.**

Con riferimento alla procedura di cui all'oggetto, vista la documentazione agli atti, vista la nota prot. n. 10490 del 24/09/2015 della Soprintendenza archeologia della Puglia in cui si comunica che "il piano non interferisce con aree di interesse archeologico e che non si ravvisano motivi ostativi per la realizzazione di quanto in progetto; acquisite le valutazioni e osservazioni redatte della Soprintendenza BEAP di Bari, BAT e Foggia (nota prot. n. 7347 del 18/11/2015), la Scrivente le ritiene esaustive ai fini della compilazione del questionario per la valutazione preliminare e le assume integralmente come proprie, allegandole alla presente.

Le presenti valutazioni vengono rilasciate ai sensi dell'art. 17 comma 3 lettera n) del DPR n.233/07.

Il Segretario regionale  
Dirigente  
dr.ssa Eugenia Vantaggiato

Arch. Anita Guarnieri  
[anita.guarnieri@beniculturali.it](mailto:anita.guarnieri@beniculturali.it)  
tel. 080 5281146  
ab/Ales





*det. Fozzani*

*All. 1*

18 NOV. 2015

*Ministero dei Beni e delle attività culturali  
e del turismo*

Soprintendenza Belle arti e paesaggio  
per le province di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia  
Bari

Al Segretariato Regionale per i Beni  
Culturali e Paesaggistici della Puglia  
Strada Dottula, is. 49  
70100 BARI

*Prot. n. 7347  
el 34.06.02/47.126*

*Risposta al Foglio del .....*

*Dir. Gen. N. ....*

**Oggetto:** D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. – L.R. 44/2012 e s.m.i. Valutazione Ambientale Strategica Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Molfetta.  
Avvio della consultazione per la procedura di VAS.  
Autorità Procedente: Comune di Molfetta.

Lettera inviata solo tramite MAIL SOSTITUISCE L'ORIGINALE	
Art. 73, comma 6, DPR 445/2000	
Segretariato Regionale per la Puglia	
BARI	
PROTOCOLLO N.	CLASSIFICAZIONE
10811/SR	34.19.04/998.2
EL 15/12/2015	

E, p.c. Alla Commissione Regionale per  
il Patrimonio Culturale  
c/o Segretariato Regionale per i Beni  
Culturali e Paesaggistici della Puglia  
Strada Dottula, Is. 49  
70122 BARI

Con riferimento alla questione riportata in oggetto, questa Soprintendenza, dopo aver esaminato il Rapporto Preliminare di Orientamento e la documentazione ad esso allegata, in base alle proprie competenze, formula le seguenti valutazioni e osservazioni, da considerarsi esaustive anche ai fini della compilazione del questionario per la valutazione preliminare.

- Si ritiene soddisfacente l'elenco dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale e degli Enti Territoriali Interessati, riportato al paragrafo 8.1 del Rapporto Preliminare di Orientamento;
- si ritiene soddisfacente il quadro sintetico della pianificazione e programmazione regionale rispetto al quale andranno specificati i rapporti e le eventuali interferenze con il programma;
- si ritiene soddisfacente l'elenco dei fattori ambientali interessati dall'attuazione del programma e riportati al paragrafo 5 del Rapporto Preliminare di Orientamento.

Ai fini della individuazione dei possibili impatti ambientali significativi, derivanti dall'attuazione del piano e valutati in funzione delle singole interferenze con la tutela paesaggistica e monumentale, di stretta competenza della Scrivente, si rileva quanto segue.

- In generale, le scelte pianificatorie dovranno tendere a perseguire una mirata riduzione del consumo di suolo, soprattutto in corrispondenza di aree vincolate ai sensi della parte II e III del D.Lgs. 42/04;
- in relazione alla definizione di aree a traffico limitato, si suggerisce la possibile estensione delle stesse al complesso degli ambiti interni alla città consolidata meritevoli di attenta tutela e valorizzazione, ed in particolare alla zona del nucleo storico;



- Castello Svevo-Piazza Federico II n. 4 - 70122 BARI - Tel. 080 5286111 -  
- Ex Convento di San Francesco della Scarpa - Via Pier l'Eremita n. 25 - 70122 BARI - Tel. 080 5285231

E-mail: sbcap-ba@beniculturali.it - PEC: mbaq-sbcap-ba@mailcert.beniculturali.it  
Sito web: www.sbap-ba.beniculturali.it  
Filename: C:\Users\Windows 7\Desktop\CALIANDRO\_Pratiche evase\SEZ. TERRIT.  
CALIANDRO\MOLFETTA\VAS\_PUMS\Parere VAS\_PUMS del Comune di Molfetta.docx

• in relazione alla previsione di eventuale nuova pavimentazione delle aree da destinarsi a specifici utilizzi per la mobilità, si suggerisce che il piano contenga puntuali indicazioni dei materiali da utilizzare, che possano costituire di fatto delle vere e proprie linee-guida atte a garantire il rispetto non solo di una consona integrazione estetico-percettiva delle stesse rispetto allo stato dei luoghi, ma anche il mantenimento delle caratteristiche di permeabilità del suolo delle aree interessate dagli interventi;

• particolare attenzione si dovrà porre al bene "costa - fascia costiera", regolamentando opportunamente la riduzione quantitativa delle aree di sosta in tale zona e possibilmente riducendo allo stretto indispensabile la circolazione veicolare all'interno delle suddette aree, da riversare alternativamente su direttrici parallele;

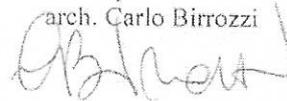
• si precisa che le aree tutelate ope legis, ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/04, dovranno essere oggetto di una puntuale e specifica pianificazione mirata alla riduzione dell'invasività materiale oltre che percettiva legata agli specifici utilizzi per la mobilità (aree di sosta veicolare, fermate autobus, etc.).

La presente nota viene trasmessa, per conoscenza, alla Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale prevista dall'art. 39 del regolamento di cui al D.P.C.M. n. 171 del 29.08.2014, ai sensi e per gli effetti del comma 1bis, art. 12 della Legge n. 106 del 29.07.2014.

Responsabile del Procedimento  
Arch. Lucia Patrizia Caliendo

Tel. 080/5286280  
e-mail: [luciapatrizia.caliandro@beniculturali.it](mailto:luciapatrizia.caliandro@beniculturali.it)

Il Soprintendente  
arch. Carlo Birrozzi



- Castello Svevo-Piazza Federico II n. 4 - 70122 BARI - Tel. 080 5286111-  
EX Convento di San Francesco della Scarpa - Via Pier l'Eremita n. 25 - 70122 BARI - Tel. 080 5285231

E-mail: [sbeap-ba@beniculturali.it](mailto:sbeap-ba@beniculturali.it) - PEC: [mbac-sbeap-ba@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sbeap-ba@mailcert.beniculturali.it)

Sito web: [www.sbap-ba.beniculturali.it](http://www.sbap-ba.beniculturali.it)

Filename: C:\Users\Windows 7\Desktop\CALIANDRO\_Pratiche evase\SEZ\_TERRIT.

CALIANDRO\MOLFETTA\VAS\_PUMS\Parere VAS\_PUMS del Comune di Molfetta.docx