



CITTÀ DI MOLFETTA

SINDACO
Tommaso Minervini

ASS.RE ALLA P.L. E ALL'AMBIENTE
Caterina Roselli

R.U.P. – DIR. AREA 1 P.L.
dott. Cosimo Aloia

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO



ELABORATO

RPA

REDAZIONE

ADOZIONE

APPROVAZIONE

PROGETTAZIONE

RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE – VERIFICA DI ASSOGETTABILITÀ A VAS DEL PGTU E DEL PUP

DICEMBRE 2023 (v2 - aggiornamento aprile 2025)

S.I.P.E.T. SOC. COOP. S.T.P.

arch. Nicola D'Errico
arch. Enrico Eugenio D'Errico



CONSULENZA URBANISTICA E TRASPORTISTICA

arch. Michele Amato
ing. Claudio Troisi

DATA ANALYST
urb. Antonio Gioia

CONSULENZA VAS
urb. Morena Scrascia

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS

Indice

| | | |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 | PREMESSA..... | 3 |
| 1.1 | Sintesi del processo di valutazione..... | 4 |
| 1.2 | Recepimento dei pareri durante la fase di consultazione..... | 4 |
| 2 | QUADRO NORMATIVO E PROCEDURALE | 7 |
| 2.1 | Il Piano Urbano del Traffico | 7 |
| 2.1.1 | La verifica di Assoggettabilità a VAS..... | 8 |
| 2.1.2 | I riferimenti normativi..... | 8 |
| 2.1.3 | Iter Procedurale del Piano | 8 |
| 3 | LE PREVISIONI DEL PGTU – OBIETTIVI ED AZIONI..... | 9 |
| 3.1 | Le nuove ZTL e l’assetto di progetto della circolazione veicolare | 11 |
| 3.2 | La Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU) e le Zone a Sosta Regolamentata (ZSR)..... | 12 |
| 3.3 | Parcheggi di scambio, sistemi ITS e azioni per il miglioramento del servizio TPL urbano..... | 12 |
| 4 | IL PROCESSO PARTECIPATIVO..... | 14 |
| 5 | ANALISI DEL CONTESTO | 16 |
| 5.1 | Il contesto socio-territoriale | 16 |
| 5.2 | Il contesto infrastrutturale – sintesi delle criticità ed emergenze..... | 17 |
| 5.2.1 | Criticità: accessibilità con il trasporto pubblico locale..... | 17 |
| 5.2.2 | Criticità: Mobilità ciclopedonale | 18 |
| 5.2.3 | Criticità: trasporto motorizzato privato..... | 18 |
| 5.2.4 | Criticità: sosta veicolare | 18 |
| 5.3 | Il Contesto territoriale ambientale | 18 |
| 5.3.1 | Suolo e assetto idro-geomorfologico | 18 |
| 5.3.2 | Litologia | 18 |
| 5.3.3 | Assetto idro-geomorfologico | 19 |
| 5.3.4 | Uso del suolo | 20 |
| 6 | RISORSE AMBIENTALI E ANALISI DEI VINCOLI..... | 20 |
| 6.1 | Biodiversità | 21 |
| 6.1.1 | Elementi faunistici di interesse comunitario presenti sul territorio comunale di Molfetta | 21 |
| 6.2 | Comfort acustico | 22 |
| 6.3 | Habitat presenti..... | 23 |
| 6.4 | Aree ad alto Valore Ambientale | 23 |
| 6.5 | I vincoli del PPTR..... | 23 |
| 6.6 | Premesse su PAI, PGR, PGA..... | 26 |
| 6.6.1 | I vincoli del PAI e del PGR..... | 26 |

| | | |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 6.8 | Gli elementi geomorfologici..... | 28 |
| 6.9 | Considerazioni finali a valle dell’analisi sui vincoli ambientali | 28 |
| 7 | ANALISI DI COERENZA ESTERNA | 30 |
| 7.1 | Piano Regionale della Qualità dell’aria (PRQA) | 30 |
| 7.2 | Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) | 31 |
| 7.3 | Piano d’Ambito 2020-2045 | 32 |
| 7.4 | Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) | 33 |
| 7.5 | Piano Regionale dei Trasporti (PRT) | 37 |
| 7.5.1 | Obiettivi e strategie del PRT | 37 |
| 7.6 | Piano regionale dei Trasporti (PRT) PIANO ATTUATIVO 2021 – 2030 | 38 |
| 7.7 | Piano Regionale della Mobilità Ciclistica | 38 |
| 7.8 | Piano Faunistico Venatorio” | 39 |
| 7.9 | Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani | 39 |
| 7.10 | Ulivi monumentali ai sensi dell’art. 5 della L.R. 14/2007 | 39 |
| 7.11 | Coerenza e compatibilità urbanistica degli interventi legati alla sosta | 40 |
| 7.12 | Coerenza ed individuazione di potenziali impatti | 44 |
| 8 | ANALISI DI COERENZA INTERNA | 46 |
| 9 | VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI | 48 |
| 9.1 | Valutazione degli effetti potenziali diretti..... | 48 |
| 9.2 | valutazione finale di sintesi circa gli impatti derivanti dall’attuazione del piano e le misure mitigative adottate | 50 |
| 10 | CONCLUSIONI e PRESCRIZIONI..... | 52 |
| 11 | MONITORAGGIO DEL PIANO..... | 53 |
| 11.1 | Scheda di Monitoraggio del PGTU..... | 54 |
| 12 | PROPOSTA DI ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE E DEGLI ENTI INTERESSATI DA CONSULTARE..... | 56 |

Indice delle figure

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Fig. 1– Obiettivi – strategie di intervento e modalità di attuazione | 3 |
| Fig. 2 – Struttura e contenuti Progettuali del PUT | 7 |
| Fig. 3 – Quadro sinottico degli obiettivi e delle azioni di Piano..... | 10 |
| Fig. 4 - Suddivisione del territorio di Molfetta in Isole ambientali..... | 11 |
| Fig. 5 - Individuazione delle zone a traffico limitato e delle aree pedonali di progetto | 11 |
| Fig. 6 - Individuazione della Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU) e delle Zone a Sosta Regolamentata (ZSR)..... | 12 |
| Fig. 7 - Differenziazione dei Parcheggi nel PGTU | 12 |
| Fig. 8 - Parcheggi inseriti nel PUP..... | 13 |
| Fig. 9 – in giallo i parcheggi inseriti nel PUP ma già oggetto di valutazione nel PUMS..... | 13 |
| Fig. 10 - Valori di saturazione della sosta | 14 |
| Fig. 11 - Macro tematica: mobilità pedonale e ciclistica | 15 |
| Fig. 12 - Macro tematica: trasporto pubblico e intermodalità..... | 15 |
| Fig. 13 - Macro tematica: sosta veicolare..... | 15 |
| Fig. 14 - Macro tematica: Trasporto motorizzato privato | 15 |
| Fig. 15 - Andamento della popolazione residente a Molfetta tra il 2001 ed il 2020 (fonte: Tuttitalia.it)..... | 16 |
| Fig. 16 - Movimento naturale della popolazione tra il 2002 ed il 2021 (fonte: Tuttitalia.it) | 16 |
| Fig. 17 - Classifica funzionalmente delle infrastrutture viabilistiche esistenti a Molfetta | 17 |
| Fig. 18 - Stato di fatto dei percorsi ciclabili di Molfetta..... | 17 |
| Fig. 19 - Litologia del territorio del comune di Molfetta. Fonte: Carta idrogeomorfologica della Regione Puglia. | 18 |
| Fig. 20 - Forme carsiche superficiali nel territorio del Comune di Molfetta. Fonte: Carta idrogeomorfologica della | 19 |
| Fig. 21 - Aree a pericolosità idraulica individuate dal PAI. Fonte: PAI Puglia. | 19 |
| Fig. 22 - Aree a rischio idrogeologico individuate dal PAI. Fonte: PAI Puglia..... | 19 |
| Fig. 23 – Carta idrogeomorfologica allegata al PAI Fonte: PAI Puglia. | 19 |
| Fig. 24 - Uso del suolo nel Comune di Molfetta. Fonte: SIT Puglia su dati CORINE Landcover, aggiornamento 2011. | 20 |
| Fig. 25 - Temi e traguardi di sostenibilità per il PGTU di Molfetta | 20 |
| Fig. 26 – Osservatorio Regionale per la Biodiversità - https://pugliacon.regione.puglia.it/web/sit-puglia-sit/osservatorio-regionale-biodiversita | 21 |
| Fig. 27 – Valori limite delle sorgenti sonore nelle varie classi di destinazione..... | 22 |
| Fig. 28 - Habitat e progettualità del PGTU-PUP | 23 |
| Fig. 29 - SIC a Mare IT9120009 | 23 |
| Fig. 30 - PPTR - Elab. 3.2.7- Le Morfotipologie rurali - Prevalenza di monocultura ad oliveto e presenza di mosaici agricoli | 24 |
| Fig. 31 - PGRA Pericolosità e Progettualità PGTU-PUP | 27 |
| Fig. 32- PRQA – Comune di Molfetta– zona A: Misure per il Traffico..... | 30 |
| Fig. 33 - PRQA – Misure di risanamento per la Mobilità | 31 |
| Fig. 34- PPTR - elaborato 3.2.4.10 -la struttura di lunga durata dei processi di territorializzazione: sintesi delle matrici e permanenze | 33 |
| Fig. 35 - Mobilità ciclistica- quadro sinottico degli interventi - Piano attuativo 2021-2030..... | 38 |
| Fig. 36- Planimetria delle dorsali del PRMC..... | 38 |
| Fig. 37 Estratto dal Piano faunistico Venatorio Regionale – Ambito territoriale di Caccia di Bari | 39 |
| Fig. 38 Ulivo di Antignano..... | 40 |
| Fig. 39 - Sintesi degli obiettivi di piano | 44 |
| Fig. 40 - Progettualità del PGTU delle isole pedonali..... | 44 |
| Fig. 41 - Progettualità del PGTU delle isole ambientali | 44 |
| Fig. 42 - Progettualità del PGTU delle Zone a Sosta Regolamentata | 44 |
| Fig. 43 - Confronto tra i risultati dei modelli di valutazione ambientale dello stato attuale e dello scenario di progetto di breve periodo - ora di punta del mattino - periodo estivo | 45 |
| Fig. 44 - Confronto tra i risultati dei modelli di valutazione ambientale dello stato attuale e dello scenario di progetto di breve periodo - ora di punta del mattino - periodo scolastico..... | 45 |

1 PREMESSA

Il Comune di Molfetta, in linea con la vision Nazionale e Regionale sulle Politiche della Mobilità e sulle relazioni tra tali politiche e le altre a valenza in campo ambientale, ha voluto intraprendere la riflessione sulla visione della mobilità nei prossimi 10 anni che si svolgerà nell'ambito del percorso partecipativo sul Piano Generale del Traffico Urbano (di seguito nominato anche PGTU)

Il comune di Molfetta ha adottato nei mesi scorsi il Piano per la Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (detto anche "PMCC" o "PMC" o "BiciPlan"), strumento utile a definire in particolare, il ruolo che alcune strade avranno nella rete complessiva.

Il PGTU si inquadra quindi in un vero e proprio processo di riorganizzazione delle politiche della mobilità che l'amministrazione sta portando avanti; infatti per la gestione delle iniziative in favore della mobilità sostenibile, il comune si è dotato di un ufficio Servizio Mobilità e Piani da cui dipendono i seguenti uffici: Mobilità Urbana Sostenibile, Trasporti e Parcheggi, Piano Urbanistico Mobilità. Inoltre, a partire dal 2018, a seguito dell'approvazione definitiva del PUMS, l'amministrazione comunale di Molfetta ha dato attuazione ad alcuni interventi in favore della mobilità pedonale e ciclistica, al fine di ridurre il ricorso al mezzo privato per gli spostamenti sistematici dei cittadini; accanto a questo è stato avviato recentemente il coinvolgimento attivo dei cittadini attorno a tematiche di mobilità e accessibilità.

Per la Gestione delle iniziative in favore del traffico, il comune intende dotarsi del PUT.

Il **Piano Urbano del Traffico (PUT)** è uno strumento di pianificazione dei trasporti di breve periodo (2 anni) di immediata realizzabilità che mira ad ottimizzare l'esistente mediante interventi di modesto onere economico e promuove un'accessibilità urbana diffusa e sostenibile

Il PUT si compone di:

- **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)** e di una serie di piani particolareggiati ed esecutivi, che sono realizzati in un secondo momento per fornire un maggior dettaglio e rendere esecutive le scelte generali contenute nel PGTU; rappresenta il 1° livello di progettazione del PUT (piano quadro), equivalente ad un progetto preliminare e definisce le scelte fondamentali per le diverse componenti della mobilità ossia **l'articolazione per modalità di trasporto secondo una scala di valori:**
 - 1.Mobilità pedonale e ciclabile
 - 2.Trasporto pubblico
 - 3.Mobilità Condivisa
 - 4.Trasporto privato
 - 5.Sosta – denominato anche **Piano Urbano Parcheggi (di seguito PUP)**

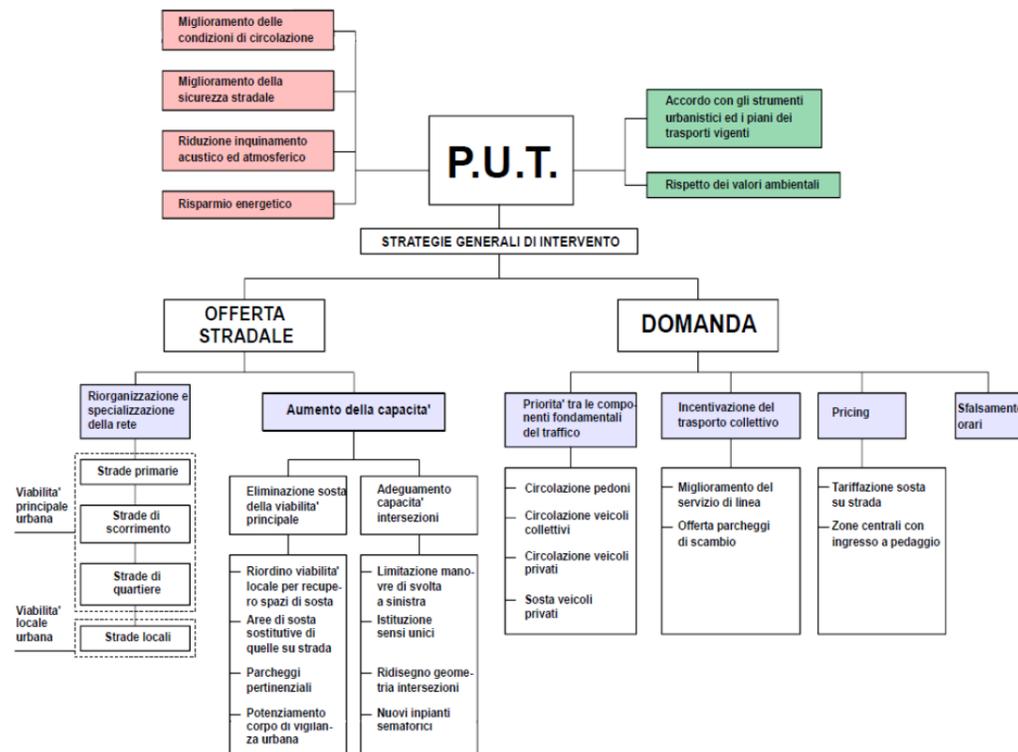


Fig. 1– Obiettivi – strategie di intervento e modalità di attuazione

In modo particolare in questa sede ci si soffermerà sia sulle previsioni del PGTU sia a livello di beneficio e impatti diretti e indiretti sia sulle previsioni specifiche del PUP.

Il PUT e quindi il PGTU nonché il PUP, **oggetto della presente verifica di assoggettabilità a VAS**, si incastrano all'interno di un'attenzione politica regionale e locale ma anche nazionale e internazionale i cui legami ed effetti verranno ripresi, analizzati all'interno della presente Valutazione.

Inutile sottolineare come le politiche di mobilità stanno avendo un grande impulso sia a livello globale che locale con ripercussioni ormai chiare in numerosi settori della vita della popolazione

Nella figura affianco, vediamo la relazione tra obiettivi di piano e strategie operative d'azione messe in atto per il Comune di Molfetta.

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), e più in generale il Piano Urbano del Traffico (PUT), è dunque uno strumento costituito da **un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo**, arco temporale biennale, e nell'ipotesi di **dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate**. In particolare il PGUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione.

- In modo particolare in questa sede ci si soffermerà sulle previsioni del PGTU in quanto strumento generale di Pianificazione tematica. Si precisa sin d'ora che gli interventi di tipo infrastrutturale ad esempio sulle sezioni stradali, sono oggetto di approfondimento attraverso i Piani particolareggiati ed esecutivi di II e III livello. Quindi il PGTU prende in esame al momento solo le attività di riorganizzazione della circolazione, della sosta e del Trasporto Pubblico Locale (di seguito TPL);
- la realizzazione di ZTL, zone 30 e isole ambientali potrebbero prevedere interventi di riduzione e/o di adeguamento della sede stradale in prossimità dei varchi di accesso, ma questi vanno minuziosamente individuati in sede di redazione dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano di II livello e progettati attraverso i Piani Esecutivi di III livello. Di questo se ne darà evidenza anche nelle conclusioni della presente valutazione.

Ai sensi dell'art.4.3. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. ai Comuni è delegato l'esercizio delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS per i piani/programmi da approvarsi in via definitiva dai Comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS rinvenienti da provvedimenti di assoggettamento a VAS dei suddetti piani/programmi.

Pertanto, trattandosi di un Piano da approvarsi in via definitiva da parte del Comune, l'autorità competente all'espletamento della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS del presente Piano di cui all'art.8 della L.R. 44/2012 è individuata in sede comunale. L'art. 2 della L.R: 44/2012 definisce:

- **autorità competente**¹: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;
- **autorità procedente**²: la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, il soggetto che predispose il piano o programma.

L'art. 10 della L.R. 4/2014 modifica ed integra l'articolo 4 della LR 44/2012, in particolare viene specificato che: "Ai comuni è delegato l'esercizio, anche nelle forme associative disciplinate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, (...), 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 rinvenienti da provvedimenti di assoggettamento di piani e programmi di cui sopra."

Al comma 1 dell'art.4 della L.R. 44/2012 viene specificato che: 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.

L'autorità procedente e competente per il PGTU di Molfetta si individuano in:

- **Autorità Procedente: Comune di Molfetta – Area 1 – Corpo Polizia Locale, dirigente: dott. Cosimo Aloia, Via Molfettesi D'America 17; polizia.municipale@cert.comune.molfetta.ba.it**
- **Autorità Competente: Comune di Molfetta, Settore Territorio - Ambiente, Ufficio R.d.P. Commissione Locale Paesaggio, via Martiri di via Fani 2/B; urbanistica@cert.comune.molfetta.ba.it**

Il presente PGTU del Comune di Molfetta, di cui la presente Verifica di Assoggettabilità a VAS fa parte integrante, è stato redatto ai sensi dell'art. 5 comma 1 della Legge Regionale n.1 del 23 gennaio 2013 – BURP n.14 del 25.01.2013 – Regione Puglia.

¹ Art.2 c. e) L.R 44/2012

² Art.2 c. f) L.R44/2012

1.1 Sintesi del processo di valutazione

All'interno della presente valutazione si prenderà in esame i benefici apportati dal Piano attraverso la sua riorganizzazione del traffico nel centro urbano ed i suoi interventi di pianificazione dedicati alla sosta.

Si sono quindi analizzate le criticità esistenti sotto diversi aspetti

- Criticità: accessibilità con il Trasporto Pubblico Locale;
 - Criticità: Mobilità ciclopedonale
 - Criticità; trasporto motorizzato privato
 - Criticità: sosta veicolare
- Vedasi cap. 5.

Nel cap. 3 saranno esposte le modalità di soluzione offerte dal PGU e il relativo PUP e in che modi i due strumenti affrontano e risolvono tali aspetti nella loro progettualità specifica.

Nel cap. 7 vedremo l'analisi di coerenza esterna con una prima identificazione degli effetti del Piano.

Nel cap. 6.5 vedremo nello specifico la coerenza tra il PUP e i vincoli del PPTR presenti nelle singole aree designate alla trasformazione urbana.

Ed infine nel Cap.8 e 9 vedremo la valutazione di coerenza interna ed una sintesi degli effetti derivanti dall'attuazione del Piano.

Al cap. 10 Prescrizioni e considerazioni conclusive della valutazione

Al cap. 11 la proposta di monitoraggio del PGU

Al cap. 12 l'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale.

1.2 Recepimento dei pareri durante la fase di consultazione

Il presente Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a VAS è stato aggiornato nell'Aprile 2025 adeguando e recependo le osservazioni pervenute dai seguenti enti:

| REGIONE PUGLIA - DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO, QUALITÀ URBANA -SEZIONE URBANISTICA - SERVIZIO STRUMENTAZIONE URBANISTICA – prot. n. 101965 del 23-12-2024 | RISCONTRO DI RECEPIMENTO |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Premesso che, come espressamente indicato nella Relazione Tecnica del Piano Urbano dei Parcheggi e della Sosta, agli atti della scrivente Sezione, di cui si riporta di seguito il contenuto: <i>“La legge 122/1989 prevede che i Comuni formulino dei “Programmi Urbani dei Parcheggi”. Occorre specificare che i programmi, pur non essendo dei veri e propri strumenti urbanistici, relativamente alle opere previste, qualora contengano disposizioni in contrasto con quelle contenute negli strumenti urbanistici vigenti, costituiscono variante agli strumenti stessi (art. 3 comma 7). L’atto di approvazione del programma costituisce, altresì, dichiarazione di pubblica utilità urgenza ed indifferibilità delle opere da realizzare.”;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Considerato inoltre che, all'interno degli elaborati tecnici trasmessi, il Comune non ha attestato la presenza di profili di Variante Urbanistica al vigente Piano Regolatore Generale. <p><i>Per quanto di competenza e in base alle premesse sopra riportate, si rappresenta che, il Piano Generale del Traffico Urbano e il Piano Urbano dei Parcheggi sono soggetti a specifiche disposizioni normative delle quali i comuni interessati dovranno avvalersi nell'ambito delle procedure di approvazione. Pertanto, con riferimento agli aspetti urbanistici, si riscontra la nota di cui all'oggetto per significare che, nell'ambito della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS, gli aspetti di competenza di questa</i></p> | <p>Si prende atto; l'osservazione ha consentito l'approfondimento nella presente Valutazione esposto al cap. 7.11</p> |

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><i>Sezione Urbanistica si rilevarebbero solo qualora il Piano Generale del Traffico Urbano e il Piano Urbano dei Parcheggi del Comune di Molfetta presentino elementi di non conformità con il Piano Regolatore Generale vigente.</i></p> | |
| <p>Ministero della cultura Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari - nota prot. 81 del 02.01.2025</p> | <p>RISCONTRO DI RECEPIMENTO</p> |
| <p>Il Piano interessa l'intero territorio comunale di Molfetta. Il Piano è corredato da un'attenta analisi della pianificazione e della legislazione vigente sia a livello nazionale che regionale, con particolare riferimento al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale; è inoltre corredato da un'attenta analisi delle dinamiche locali legate agli spostamenti sia all'interno del comune in generale sia verso particolari punti di interesse. Gli obiettivi del Piano sono pienamente condivisibili in un'ottica di miglioramento della qualità di vita all'interno del territorio comunale.</p> | <p>Si prende atto.</p> |
| <p>Il Piano Urbano dei Parcheggi prevede l'ampliamento delle aree di sosta regolamentata, in particolare prevede che nell'area compresa fra la Villa Comunale, via Adele Cairoli, via Alessandro Volta e Corso Margherita di Savoia sia posto in servizio un sistema di "smart parking". La Relazione tecnica del Piano riporta che il sistema smart parking preveda "il monitoraggio e la gestione tecnologica degli stalli su strada ubicati all'interno dell'area designata tramite sensori (wireless, magnetici e radar, BLE 5.0, con tecnologia radio Lo.Ra. ITC) da installare a raso del manto stradale, per il corrispondente numero di stalli monitorati, numerati con cifre termoplastiche. Lo stato di occupazione degli stalli potrà essere integrato coi parcometri in uso, previa verifica di compatibilità tra i sistemi". In merito a tale previsione, questa Soprintendenza sottolinea come l'area intorno alla Villa Comunale e le strade dell'espansione ottocentesca della città di Molfetta sono tutelate ai sensi dell'art. 10 del D. L.vo 42/2004: tali spazi presentano una pavimentazione in basole che non può essere rimossa o sostituita con pavimentazioni diverse da quella tradizionale, al fine di preservarne il carattere storico e artistico.</p> | <p>Si prende atto; nel Piano è stato precisato che per quanto riguarda lo smart parking, nell'area designata per l'installazione dei sensori è presente un substrato di calpestio in solo asfalto, quindi l'intervento non prevede di rimuovere nessuna pavimentazione in basole (vedasi par. 8.2 pag.41 dell'elaborato "RPP – Relazione Tecnica"). L'attenzione da prestare alla pavimentazione in basole è stata comunque riportata nelle prescrizioni della presente valutazione al cap. 10.</p> |
| <p>Il Rapporto Preliminare Ambientale riporta che "In merito al progetto di Piazza Garibaldi (D5) il PGU-PUP ipotizza un parcheggio interrato a 2 livelli per garantire il mantenimento e il rispetto del vincolo: art. 136 Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 – dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia costiera e del centro storico di Molfetta". Questa Soprintendenza deve comunicare che la Villa Comunale all'interno di Piazza Garibaldi è inoltre tutelata ai sensi dell'art. 10 del D. L.vo 42/200: il progetto proposto dal Piano prevederebbe necessariamente la totale demolizione della villa e tale intervento non è compatibile con le istanze di tutela.</p> <p>Il Piano prevede l'ampliamento del parcheggio di via Giovinazzo in un'area individuata "ad est dell'ingresso/uscita della tangenziale SS16" e altri interventi che ricadrebbero all'interno della fascia tutelata dei territori costieri ai sensi dell'art. 142 del D. L.vo 42/2004. Il Rapporto Preliminare Ambientale analizza correttamente le possibili interferenze fra i progetti previsti dal PUP e le aree tutelate dal PPTR vigente. Il Piano prevede di "Usare materiali che garantiscano permeabilità al fine di evitare l'effetto isola di calore e garantire confort urbano; optare per un livello di densità arborea elevato per garantire un adeguato criterio di sostenibilità</p> | <p>Si prende atto; Il piano e la presente Valutazione tengono in conto il parere dell'ente. Il Piano in virtù delle considerazioni dell'ente stralcia l'intervento dal Piano dei Parcheggi. Tale considerazione viene riportata nelle varie porzioni della presente Valutazione riguardanti le previsioni del Piano Urbano dei Parcheggi – PUP. (vedasi par. 8.5 pag.47 dell'elaborato "RPP – Relazione Tecnica"). Nella presente Valutazione l'elemento di Stralcio è stato riportato al cap. 3.3 e al cap. 6.5 in cui sono stati valutati i vincoli del PPTR con particolare attenzione alla correlazione degli interventi di PUP.</p> |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>ambientale; predisporre in fase esecutiva il relativo piano di manutenzione dell'opera al fine di garantire che le alberature e il manto permeabile siano mantenuti nel tempo". Questa Soprintendenza, a pur ritenendo corrette e condivisibili queste indicazioni operative suggerite dal Piano, non ritiene le stesse siano esaustive e complete, considerando la sensibilità paesaggistica dell'area interessata, e, pertanto, ritiene necessario sottolineare che tutti gli interventi che ricadono nel bene paesaggistico dei territori costieri dovranno essere autorizzati ai sensi dell'art. 146 del citato decreto al fine di verificarne la conformità del progetto alle istanze di tutela paesaggistica.</p> | |
| <p>Questa Soprintendenza, analizzata la documentazione, ritiene necessario comunicare che per quanto attiene agli aspetti archeologici, l'attuale fase di pianificazione non è idonea a definire il possibile impatto sul patrimonio archeologico eventualmente presente nel sottosuolo. Si evidenzia la necessità di prevedere, preliminarmente alla progettazione esecutiva dei diversi interventi, delle scelte localizzative e dimensionali della rete infrastrutturale ad essi connessa, comprese le aree di sosta, i parcheggi e gli infopoint, per tutti gli interventi comportanti scavi a quote non impegnate da manufatti esistenti, la procedura di valutazione preventiva dell'interesse archeologico, la cui documentazione dovrà essere trasmessa alla Scrivente, secondo quanto previsto dall'Allegato I.8 del D. L.vo 36/2023.</p> <p>Considerando pertanto le possibilità criticità dei progetti attuativi del piano, si ritiene necessario prescrivere, fin dalla presente fase, che le indicazioni progettuali che verranno rilasciate in fasi successive siano condivise preliminarmente con questa Soprintendenza, al fine di fornire tutte le indicazioni tecniche necessarie per individuare le più idonee forme di mitigazione, anche in coerenza con quanto prescritto e suggerito nei Piani di diverso livello a cui il Piano fa riferimento.</p> <p>Infine, si chiarisce fin d'ora che le eventuali nuove infrastrutture dovranno essere oggetto di singoli procedimenti da sottoporre a valutazione da parte di questa Amministrazione che tengano conto dello stato dei luoghi con particolare riferimento alla presenza di beni diffusi, dei beni vincolati e tutelati ope legis, all'eventuale presenza di alberature storiche, alla destinazione dei suoli, come già fatto in fase di redazione di progetti simili a quelli previsti nel Piano. Si specifica fino d'ora che tutti i nuovi progetti dovranno prevedere anche soluzioni alternative o analizzare la cosiddetta "soluzione zero".</p> | <p>Si prende atto; le considerazioni dell'ente sono state prese in carico dalla presente Valutazione e riportate sotto forma di prescrizioni puntali nel Capitolo conclusivo. delle conclusioni e prescrizioni; vedasi cap. 10 Conclusioni e Prescrizioni.</p> |
| <p>Considerando le tipologie degli interventi previsti e le criticità esposte, questa Soprintendenza ritiene pertanto che il Piano debba essere assoggettato a procedura di VAS a seguito del recepimento delle criticità sopra riportate, considerando il Piano, come proposto, non compatibile con le istanze di tutela e con le destinazioni d'uso delle aree interessate.</p> | <p>Si prende atto; tuttavia avendo stralciato il progetto relativo al parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, non si ravvede la necessità di procedura di Vas, salvo l'attenzione delle restanti prescrizioni ed indicazioni riportate al cap. 10 della presente valutazione.</p> |
| <p>Autorità idrica Pugliese prot. n. 4499 del 20.01.2025</p> | <p>RISCONTRO DI RECEPIMENTO</p> |
| <p>A seguito di analisi della documentazione relativa al Piano Generale del Traffico Urbano e Piano Urbano dei Parcheggi (PGTU - PUP), trasmesso dal Comune di Molfetta con prot.n. 96322 del 03.12.2024 ed acquisita agli atti AIP con prot. n. 6351 in pari data, ed agli atti relativi all'avvio della fase di consultazione di VAS, si osserva che non</p> | <p>Si prende atto; le considerazioni dell'ente sono state prese in carico dalla presente Valutazione e riportate nel cap. di analisi di coerenza esterna (vedasi cap. 7.3).</p> |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>è stata effettuata una verifica di coerenza con il Piano d'Ambito della scrivente Autorità.</p> <p>Quanto anzidetto è deducibile sia dall'elaborato "Rapporto preliminare ambientale - verifica di assoggettabilità a VAS del PGTU e PUP", sia dall'elaborato "Documento di Piano", ove sono annoverati gli ulteriori strumenti programmatici vigenti, (quali PRT, PPTR, ecc,) rispetto ai quali è stata condotta l'analisi di coerenza esterna dei principali obiettivi individuati dai Piani con gli obiettivi assunti dal PGTU - PUP di che trattasi.</p> <p>Pertanto, al fine di una completa valutazione della programmazione sovraordinata, si invita il proponente a effettuare verifiche di coerenza con il Piano d'Ambito 2020-2045 approvato con Deliberazione del Consiglio Direttivo n. 21 del 13.03.20231, unitamente alle successive modifiche ed integrazioni intervenute e con il Piano degli Investimenti l'aggiornamento biennale della predisposizione tariffaria ai sensi della deliberazione ARERA n. 639/2023/R/idr (approvato con Delibera CD AIP n. 88 del 02.10.2024).</p> | |
| <p>La verifica di coerenza, ovvero l'analisi delle eventuali interferenze, è quanto mai opportuna perché le eventuali infrastrutture di mobilità potrebbero interferire con gli obiettivi di programmazione della scrivente Autorità.</p> | <p>Si prende atto; le considerazioni dell'ente sono state prese in carico dalla presente Valutazione e riportate sia nel cap. di analisi di coerenza esterna (vedasi cap. 7.3) sia sotto forma di prescrizioni puntali nel Capitolo conclusivo delle conclusioni e prescrizioni (vedasi cap. 10).</p> |
| <p>Con specifico riferimento alla relazione di Piano, si rileva che eventuali criticità connesse ad interferenze con i sottoservizi ed in particolare con le infrastrutture del servizio idrico integrato non sono affrontate compiutamente e, pertanto, si ritiene opportuno un'integrazione tesa ad escludere dette eventuali interferenze</p> | |
| <p>Con specifico riferimento al rapporto preliminare ambientale, preso atto della valutazione finale di sintesi derivanti dall'attuazione del piano (cap.9), si chiede di integrare la possibile interazione con la componente ambientale "Acqua" con le interferenze con le opere del SII, confermando la valutazione in classe B.</p> | <p>Vedasi cap. 9.1 e 9.2 in cui è stata inserita apposita valutazione con il SII.</p> |
| <p>Resta inteso che l'approvazione del piano di che trattasi non potrà in alcun modo pregiudicare la realizzazione delle infrastrutture di acquedotto, fognatura e depurazione afferenti al Servizio Idrico Integrato, attualmente già esistenti, programmate, nel rispetto del Piano d'Ambito, ferme restando le necessarie verifiche di compatibilità e autorizzative, ai sensi della vigente normativa nazionale e regionale in materia paesaggistica ed ambientale.</p> | <p>Si prende atto; le considerazioni dell'ente sono state prese in carico dalla presente Valutazione e riportate sotto forma di prescrizioni puntali nel Capitolo conclusivo delle conclusioni e prescrizioni (vedasi cap. 10).</p> |
| <p>Nella fase progettuale delle opere oggetto del Piano, si invita comunque l'Amministrazione Comunale a consultare il Soggetto Gestore AQP al fine di individuare e risolvere le eventuali interferenze con le opere del servizio idrico integrato.</p> | |
| <p>Acquedotto Pugliese - Direzione Industriale – Reti e Impianti Struttura Territoriale Operativa Bari – Bat Area Esercizio Territoriale BAT . nota prot. n. 99355 del 13-12-2024</p> | <p>RISCONTRO DI RECEPIMENTO</p> |
| <p>In riscontro alla nota con la quale codesta Città ha formalizzato richiesta di rendere proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della Consultazione, si comunica che dalle valutazioni cartografiche risulta che le aree oggetto, su viabilità pubblica, sono presenti infrastrutture di acquedotto e fognatura gestiti da questa Società. Sulla base di quanto evidenziato, si rilascia parere favorevole da un punto di vista ambientale, restando in capo alla Autorità Competente l'accertamento, qualora fosse necessario, della reale giacitura e del tracciato delle reti di Acquedotto Pugliese, nonché ogni onere per la definizione delle modalità di risoluzione di eventuali</p> | <p>Si prende atto; le considerazioni dell'ente sono state prese in carico dalla presente Valutazione e riportate sotto forma di prescrizioni puntali nel Capitolo conclusivo. delle conclusioni e prescrizioni; vedasi cap. 10</p> |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| interferenze e/o spostamento, nonché la realizzazione di nuovi tronchi e/o allacci di utenza. | |
| REGIONE PUGLIA - DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI prot. n. 5759 del 23-01-2025 | RISCONTRO DI RECEPIMENTO |
| <p>Con riferimento all'oggetto, consultati gli elaborati messi a disposizione al link: https://www.sipet.it/allegati/PGTU-PUP_MOLFETTA.zip e, in particolare, l'elaborato "RPA – Rapporto preliminare ambientale" considerati i criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'Allegato 1 alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006 e s. m. e i., si raccomandano i seguenti ulteriori approfondimenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - esplicitare in quale misura il piano intende stabilire un quadro di riferimento per progetti ed altre attività o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse; | <p>Si prende atto; Il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), rappresenta il progetto preliminare o piano quadro del P.U.T., relativo all'intero centro abitato ed indica:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la politica intermodale adottata - la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico (standard geometrici e tipo di controllo per i diversi tipi di strade), - il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del P.G.T.U.). <p>In Tale ottica come precisato in premessa della Presente valutazione si prendono in esame gli interventi ipotizzati dal PGTU, rimandando ai piani esecutivi il riferimento ai progetti specifici, alle condizioni operative alla ripartizione delle risorse. Come specificato in premessa nella presente Valutazione, nello scenario di breve periodo del PGTU in questione non sono previsti interventi infrastrutturali sulle sezioni stradali, ma solo riorganizzazione della circolazione, della sosta e del Trasporto Pubblico Locale.</p> <p>La realizzazione di ZTL, zone 30 e isole ambientali potrebbero prevedere interventi di riduzione e/o di adeguamento della sede stradale in prossimità dei varchi di accesso, ma questi vanno minuziosamente individuati in sede di redazione dei Piani Particolareggiati del</p> |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Traffico Urbano di II livello e progettati attraverso i Piani Esecutivi di III livello.</p> <p>Resta inciso che nella valutazione di Piano vi è anche la valutazione puntuale del PUP Piano Urbano dei Parcheggi, da cui è stato stralciato il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - esplicitare in quale misura il piano contribuisce all'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque); | <p>Si prende atto; al cap.9.1 è stata offerta una valutazione puntuale degli effetti diretti. Inoltre, a valle della valutazione di coerenza esterna per ogni piano è stato offerto un parere sintetico di coerenza.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - le caratteristiche, il peso e la significatività degli impatti ambientali connessi in particolare: al nuovo assetto viabilistico generato dal piano (es. impatti connessi alla redistribuzione dei carichi di traffico) e alla realizzazione dei parcheggi in struttura con piani interrati; | <p>Si prende atto; al cap.9.1 è stata offerta una valutazione puntuale degli effetti diretti approfondendo quanto già era inserito al cap 7.10</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - pianificazione del monitoraggio degli effetti del piano sull'ambiente. | <p>Si prende atto, vedasi cap. dedicato al monitoraggio. Cap. 11</p> |

2 QUADRO NORMATIVO E PROCEDURALE

La strategia europea in materia di mobilità urbana sostenibile richiede necessariamente un impegno innovativo nelle politiche locali, a cominciare dalla pianificazione. A livello nazionale, esaminando gli strumenti di piano che la legge prevede per le politiche di mobilità, emerge un quadro eterogeneo che si è venuto formando nel tempo e che richiederebbe pertanto un complessivo ripensamento. Le linee Guida nazionali, approvate con Decreto del 4 agosto 2017, costituiscono un primo passo verso tale direzione; si auspica nel prossimo futuro, che vengano elaborati ulteriori documenti che approfondiscano altre tematiche afferenti la redazione dei PUMS, quali una coerente integrazione con la strumentazione urbanistica, con il processo di VAS, ecc. Allo stato attuale gli strumenti di piano che le leggi italiane prevedono in materia di mobilità a livello locale sono:

- il Piano Urbano del Traffico (PUT),
- il Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana (PTVE),
- il Piano Urbano della Mobilità (PUM)
- i Piani degli Spostamenti o, più comunemente, Piani di Mobility Management

2.1 Il Piano Urbano del Traffico

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) è un piano di gestione di brevissimo periodo (due anni), obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti o interessati da particolari flussi turistici o da fenomeni di pendolarismo (il cui elenco è redatto dalle Regioni). Istituito, sebbene come strumento non obbligatorio, con la circolare del Ministero dei lavori pubblici 8 agosto 1986, n. 2575, è divenuto obbligatorio nel 1992, con l'approvazione del Nuovo codice della strada (D.Lgs. n. 285/92, art. 36). Il PUT suddivide le componenti della mobilità e dà luogo a una serie di pianificazioni settoriali che riguardano il miglioramento delle varie forme di mobilità, il miglioramento dei servizi pubblici, collettivi, la riorganizzazione della sosta ecc. I piani particolareggiati hanno la funzione di attuare quanto contenuto nel PUT e riguardano porzioni di territorio più ridotte, progettate nel dettaglio. Nella redazione del PUMS dovranno essere superate le criticità finora riscontrate nell'elaborazione di documenti di programmazione della mobilità urbana riportando, in particolare, il PGTU al ruolo e agli obiettivi assegnati dal legislatore.

Per raggiungere tali obiettivi, secondo le "Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani urbani del traffico (supplemento ordinario GU n. 146 del 24 giugno 1995)", condizione essenziale è la definizione e la classificazione funzionale delle strade. Per i PTVE, invece, mancano analoghe direttive ministeriali ma ugualmente le Province che si sono dotate di tale strumento di gestione non hanno potuto fare a meno di assumere il principio della gerarchizzazione e specializzazione della rete viaria, ricercando condizioni di compatibilità tra esigenze di accessibilità e caratteristiche insediative ed ambientali del territorio e distinguendo pertanto la rete stradale in primaria/principale (destinata primariamente al transito), secondaria (con funzione di penetrazione dei singoli ambiti territoriali) e locale, con funzione di accesso ai centri abitati.

A livello regionale La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare:

- il "Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti" che individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;
- il "Piano Triennale dei Servizi", inteso come Piano attuativo del PRT;

L'immagine sotto sintetizza il flusso logico della struttura e dei contenuti del PUT di Molfetta.

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), è più in generale il Piano Urbano del Traffico (PUT), è uno strumento costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo, arco temporale biennale, e nell'ipotesi di **dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate**. In particolare il PGUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione.

STRUTTURA E CONTENUTI PROGETTUALI DEL PUT

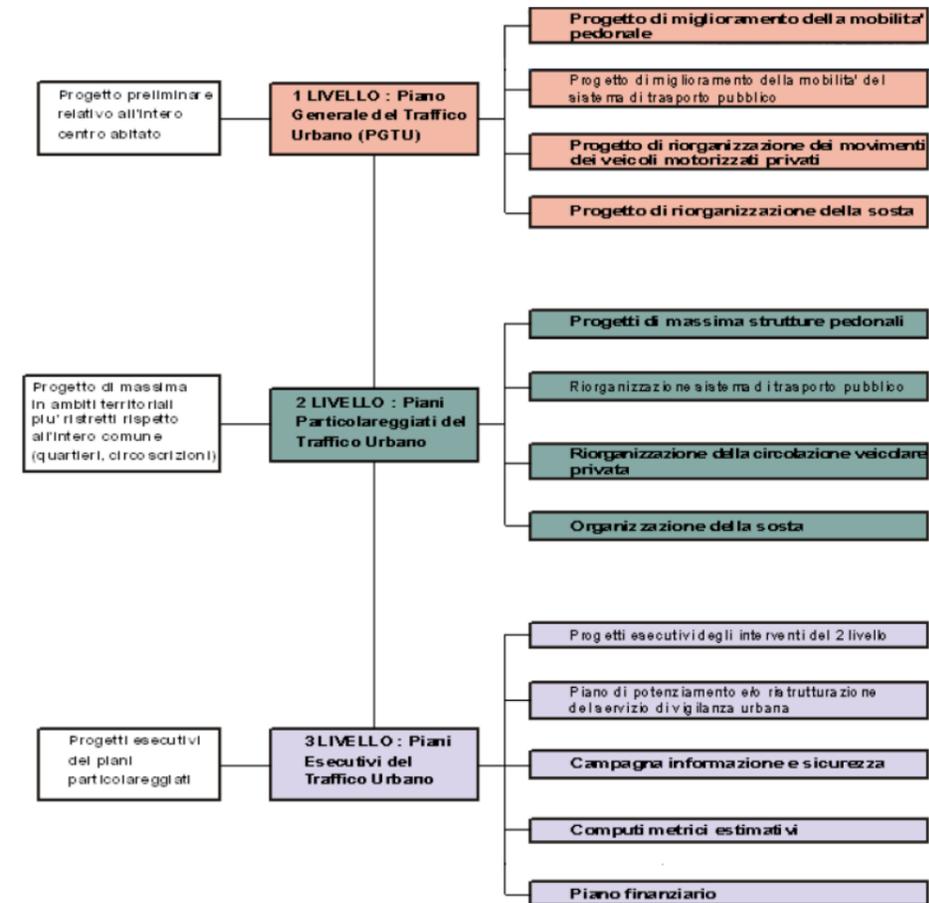


Fig. 2 – Struttura e contenuti Progettuali del PUT

Mentre L'ARTICOLAZIONE DEL PGTU si può così sintetizzare:

- **Fase 1 – Diagnosi conoscitiva e identificazione dei problemi, analisi della pianificazione esistente e costruzione di un quadro conoscitivo** - rilievi di traffico, indagini sull'incidentalità e sulla sosta - con l'esecuzione di indagini dirette "sul campo" - Indagini sulla mobilità: percorsi casa-scuola, casa-lavoro - mediante questionari on-line
- **Fase 2 – Consultazioni per la definizione degli obiettivi, delle strategie e degli interventi definitivi**
- **Fase 3 – Formulazione e valutazione degli interventi ed elaborazione del progetto**

Nel Documento di Piano si può trovare l'elenco completo dei riferimenti normativi di riferimento.

2.1.1 La verifica di Assoggettabilità a VAS

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo finalizzato a integrare considerazioni di natura ambientale nei piani e nei programmi. Essa viene generalmente definita come: “il processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte, politiche, piani o iniziative nell’ambito di programma ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale”.

Il processo di valutazione risponde alle indicazioni della Convenzione Internazionale firmata ad Aarhus in Danimarca nel 1998 e fondata su tre pilastri:

- Diritto alla informazione;
- Diritto alla partecipazione alle decisioni;
- Accesso alla giustizia.

La finalità della valutazione è la verifica della rispondenza dei Piani di Sviluppo e dei Programmi Operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile tenendo conto degli effettivi vincoli ambientali e della diretta incidenza dei piani sulla qualità dell’ambiente. La Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la Valutazione degli Effetti di determinati Piani e Programmi sull’Ambiente “ha l’obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e di contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione e dell’adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile”.

A livello nazionale, la Direttiva Europea è stata recepita formalmente il 1° agosto 2007, con l’entrata in vigore della parte II del D. Lgs 152/2006 (Testo Unico Ambientale) e successivamente con il più dettagliato Decreto Legislativo n°4 del 16/1/2008 (Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale).

All’Art.4 co.3 del DL 4/2008 si riporta: “la valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l’attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un’equa distribuzione dei vantaggi connessi all’attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di pianificazione e programmazione.

A livello regionale, la valutazione ambientale strategica è disciplinata dalla L.R. 14 dicembre 2012, n.44, in attuazione della direttiva 2001/42/Ce del Parlamento europeo e in coerenza con le disposizioni del D. Lgs 152/06 (Norme in materia ambientale) con specifico riferimento alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). La valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull’ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente, contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione, dell’adozione e approvazione di detti piani e programmi; favorire le condizioni per uno sviluppo sostenibile e assicurare che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non comprometta la qualità della vita e le opportunità delle generazioni future.

Il Presente Rapporto Preliminare Ambientale è stato redatto in ottemperanza all’art.7 e 8 della L.R. 44/2012, e costituisce elaborato ai fini della Verifica di Assoggettabilità a VAS (Valutazione Ambientale Strategica) della proposta del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del comune di Molfetta.

Non essendoci sul territorio di Molfetta aree e siti relativi alla Rete Natura 2000 si ritiene non necessario ottemperare alla redazione dello screening VINCA; nel Presente Rapporto Preliminare verranno enucleati in modo specifico le singole relazioni tra i valori ambientali del luogo e gli elementi di progetto.

2.1.2 I riferimenti normativi

Si citano alcuni riferimenti normativi utili per inquadrare la tematica della mobilità e Piani Urbani del Traffico:

- La Legge regionale n. 18/2002 “Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale”, prevede i Piani Urbani del Traffico e dispone che i PUT “possono essere integrati dai Piani Urbani della Mobilità.
- Legge regionale n. 16/2008 “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti”, dispone che “il Piano Regionale dei Trasporti e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai piani urbani della mobilità (PUM) di cui all’articolo 12 della L.R. 18/02, ai Piani strategici di area vasta e ai Piani urbani del traffico (PUT).
- Legge regionale n. 1/2013 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica” dispone che “I Piani della mobilità ciclistica predisposti dai Comuni e dalle Province sono piani di settore dei Piani Urbani della Mobilità (PUM) e dei Piani Urbani del Traffico (PUT), in quanto, contribuendo a spostare quote significative di traffico motorizzato verso quello ciclistico, perseguono gli obiettivi in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e del rumore prodotti dal traffico”.

2.1.3 Iter Procedurale del Piano

Si fornisce un quadro logico dell’iter procedurale e metodologico per la redazione del Piano Generale del Traffico Urbano di Molfetta, al fine di comprenderne l’approccio metodologico; tale quadro è stato utile per la comprensione del Piano all’interno della presente Valutazione:

- Fase 1 – Analisi della normativa di riferimento e della pianificazione sovraordinata;
- Fase 2 – Analisi del contesto territoriale;
- Fase 3 – Definizione della strategia al Piano in ottica di sistema e di compatibilità;
- Fase 4 – Definizione degli interventi e stima quantitativa degli effetti.
- Fase 5 – Valutazione delle priorità e valutazione dei costi;

In particolare, i criteri fondativi del Piano sono i seguenti:

1. Approccio sistemico: Gli interventi del Piano saranno progettati in una logica globale che comprenda il sistema della mobilità, dell’ambiente e del territorio, secondo una chiara distinzione tra obiettivi, vincoli e variabili di progetto;
2. Compatibilità: Per la viabilità principale e le isole ambientali verranno definite caratteristiche funzionali e strutturali compatibili con le esigenze di sicurezza della circolazione, di vivibilità urbana, di scambio economico e di rispetto ambientale;
3. Rigore di analisi: Gli effetti prodotti dagli interventi del Piano verranno valutati quantitativamente utilizzando modelli di simulazione del sistema della mobilità, calibrati e validati mediante indagini statistiche.

3 LE PREVISIONI DEL PGTU – OBIETTIVI ED AZIONI

Il progetto di PGTU per il comune di Molfetta, si inserisce in un quadro organico di valutazioni che sulla base di misurazioni di punti di forza e debolezza delle diverse parti di città, proponendo una serie di interventi funzionali di:

- Riorganizzazione dei sensi di marcia;
- Proposta all'interno delle zone individuate l'eventuale possibilità di inserire delle zone a sosta regolamentata (ZSR) ossia zone in cui la circolazione è libera ma la sosta è a pagamento;
- Individuazione di aree funzionali alla sosta;
- Individuazione di Zone a Traffico Limitato e di eventuali zone pedonali;
- Suddivisione del tessuto urbano in isole ambientali, definibili come zone urbane racchiuse all'interno di ciascuna maglia della viabilità principale, e la rete viaria che le serve è perciò costituita da sole strade locali. La definizione delle Isole ambientali sarà funzionale alla definizione dei futuri piani particolareggiati del traffico che si attueranno all'interno di ogni singola isola per la definizione della riorganizzazione specifica del trasporto pubblico, la riorganizzazione della circolazione veicolare, della sosta e della ciclabilità.
- Focus specifico sulle aree di sosta, esistenti e di progetto.

Tutti questi interventi appaiono suddivisibili in due categorie:

- gestionali ed operativi ed organizzativi per **l'efficientamento di circolazione del traffico misto, della sosta e della pedonalizzazione;**
- Le finalità della **riorganizzazione degli schemi di circolazione** sono orientate verso la **riduzione dei flussi veicolari di attraversamento** del tessuto urbano "extra-moenia", la razionalizzazione dei percorsi per raggiungere gli attrattori urbani, la **restituzione alla mobilità attiva** (ciclistica e pedonale) **di parte dello spazio pubblico attualmente occupato dai veicoli** e il **disincentivo all'utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti medio-brevi**, in sinergia con la riorganizzazione della sosta, l'efficientamento del trasporto pubblico e l'ampliamento delle soluzioni intermodali offerte dalla micro-mobilità elettrica.
- L'istituzione della Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU) e le Zone a Sosta Regolamentata (ZSR) consentirebbe un **ottimale pianificazione della sosta consentendo di organizzarne la localizzazione, tariffazione e regolamentazione in funzione delle peculiari caratteristiche delle singole aree.**
- progettuali per il **miglioramento funzionale della sosta.**

Se i primi sono valutabili in termini di coerenza strategica e di principio, questi ultimi sono da valutare per una verifica spaziale e funzionale in quanto elemento di modifica di uso del suolo.

Il progetto nel suo complesso come abbiamo già detto, parte dalle criticità della rete infrastrutturale, ma anche dalla valutazione critica dell'uso delle diverse zone e delle relazioni tra funzioni esistenti, uso e viabilità esistente.

Nello schema di seguito vengono illustrati le relazioni tra obiettivi generali, obiettivi specifici e azioni di piano.

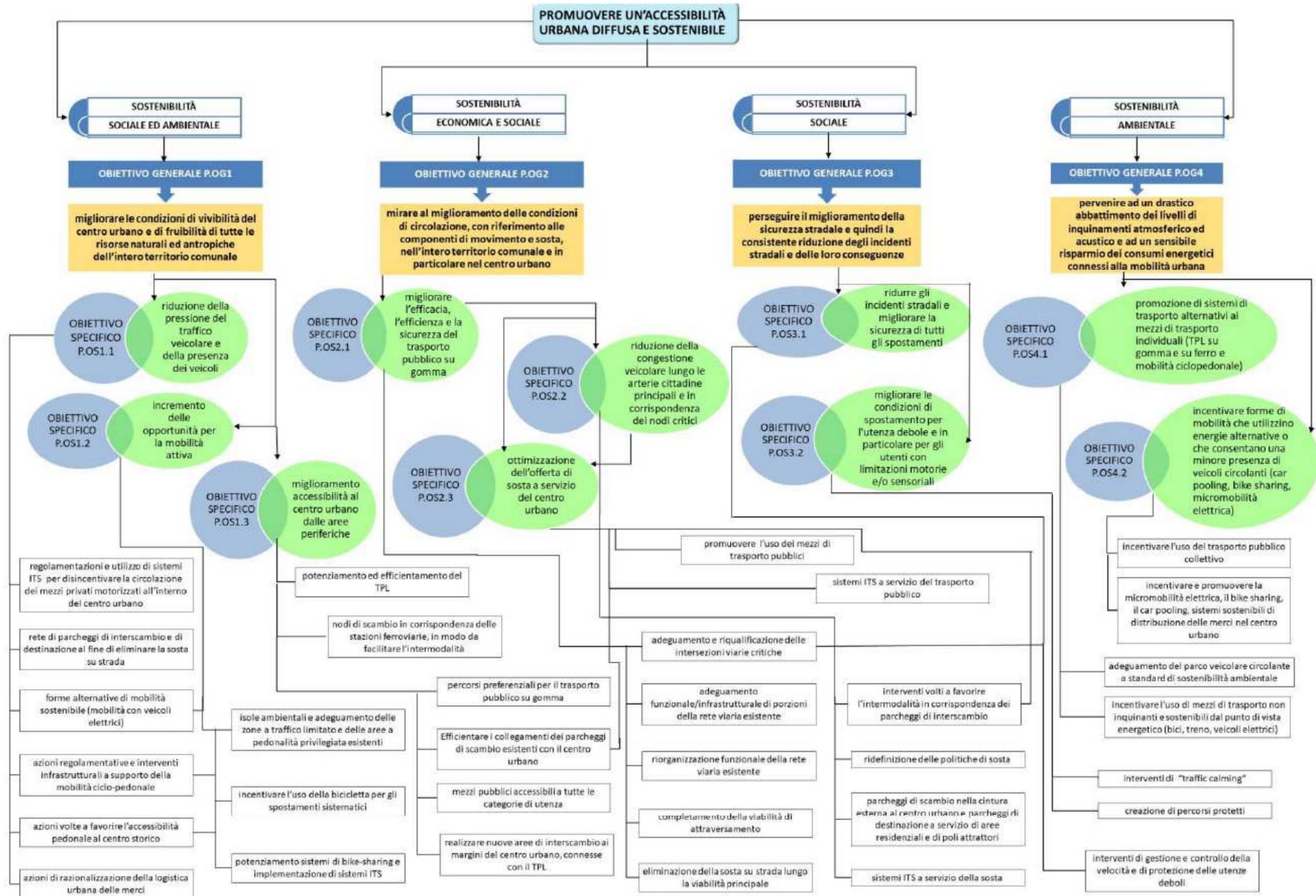


Fig. 3 – Quadro sinottico degli obiettivi e delle azioni di Piano

Uno dei ruoli principali del PGTU è la definizione di Isole ambientali.



Fig. 4 - Suddivisione del territorio di Molfetta in Isole ambientali

Le principali caratteristiche dell'isola ambientale sono l'elevata sicurezza nella circolazione di tutti gli utenti della strada e le limitate differenze di velocità tra i diversi utenti della strada (limite di 30km/h). La realizzazione delle isole ambientali si attua:

- 1) agendo sul disegno degli spazi pubblici attraverso con "geometrie" innovative
- 2) adottando elementi di moderazione del traffico (traffic calming)
- 3) ridisegnando lo spazio pubblico con elementi di arredo funzionale di elevata qualità architettonica.

3.1 Le nuove ZTL e l'assetto di progetto della circolazione veicolare



Fig. 5 - Individuazione delle zone a traffico limitato e delle aree pedonali di progetto

Il PGTU propone l'ampliamento della vigente Zona a Traffico Limitato del Centro Storico con estensione al quartiere Catecombe e Rione Sant'angelo (ZTL A) e l'istituzione di 4 nuove ZTL, 2 da attuare nel **breve periodo (ZTL B e C)** e 2 nel **medio-lungo periodo (ZTL D ed E)**.

Le finalità della **riorganizzazione degli schemi di circolazione** sono orientate verso la **riduzione dei flussi veicolari di attraversamento** del tessuto urbano "extra-moenia", la razionalizzazione dei percorsi per raggiungere gli attrattori urbani, la **restituzione alla mobilità attiva** (ciclistica e pedonale) di parte dello spazio pubblico attualmente occupato dai veicoli e il **disincentivo all'utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti medio-brevi**, in sinergia con la riorganizzazione della sosta, l'efficientamento del trasporto pubblico e l'ampliamento delle soluzioni intermodali offerte dalla micromobilità elettrica.

3.2 La Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU) e le Zone a Sosta Regolamentata (ZSR)

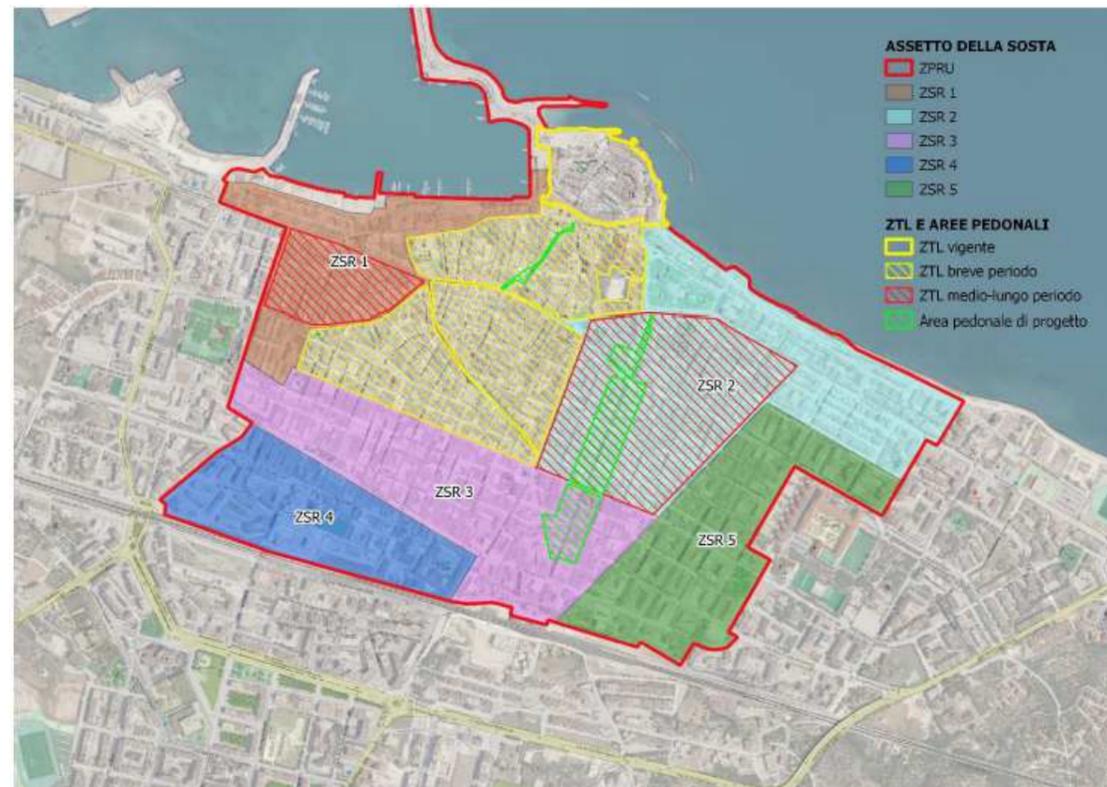


Fig. 6 - Individuazione della Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU) e delle Zone a Sosta Regolamentata (ZSR)

L'istituzione della ZPRU consentirebbe un'ottimale pianificazione della sosta consentendo di organizzarne la localizzazione, tariffazione e regolamentazione in funzione delle peculiari caratteristiche delle singole aree e delle scelte di mobilità che l'amministrazione vorrà perseguire. **Difatti non sussiste, per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "Zona a Traffico Limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, e in altre Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU), opportunamente individuate e delimitate dalla Giunta Comunale nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico, l'obbligo imposto dal Nuovo Codice della Strada (all'art. 7 commi 8 e 9 del D. Lgs. n. 285 del 30/4/1992) di prevedere che per l'istituzione di aree soggette alla sosta a pagamento debba essere riservata su parte della stessa area, o su altra parte nelle immediate vicinanze, una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta.**

La suddivisione delle ZSR in settori, consentirà l'applicazione di una tariffazione differenziata a seconda del livello di accessibilità, della centralità e dell'offerta di sosta delle singole zone.

La tariffa del parcheggio nella ZSR dovrà essere calibrata in modo da disincentivare le soste di lungo periodo e così favorire un rapido ricambio e una costante disponibilità di posti

3.3 Parcheggi di scambio, sistemi ITS e azioni per il miglioramento del servizio TPL urbano



Fig. 7 - Differenziazione dei Parcheggi nel PGTU

Per favorire l'interscambio modale nella cintura urbana esterna occorre aumentare l'offerta di sosta nei parcheggi di scambio. Gli interventi già programmati dall'amministrazione, quali l'autostazione di interscambio di via Berlinguer (50 posti auto), i parcheggi di scambio previsti nel comparto edilizio n.17 (106 p.a.), aumenteranno di 156 posti auto l'offerta attuale. I parcheggi di interscambio individuati dal PUMS e confermati dal PGTU sono:

- il parcheggio di Porta Terlizzi, del quale è stato necessario modificare la cui posizione a seguito della realizzazione delle opere di urbanizzazione del Comparto n.5. Con la nuova configurazione è possibile realizzare un totale di circa 300 p.a. distribuiti su due aree separate;
- il parcheggio di Porta Giovinazzo, ubicato tra la strada vicinale Torre Rotonda e viale Angelo Alfonso Mezzina con capienza di circa 320 posti auto, classificato dal PUP come parcheggio di attestamento a seguito dell'individuazione di una nuova area di scambio più esterna su via Giovinazzo.

Ad integrazione degli interventi programmati relativi all'implementazione l'offerta di sosta nelle aree esterne o a perimetro del centro urbano, il PGTU propone la realizzazione dei seguenti parcheggi di scambio e di attestamento:

- parcheggio di scambio su via Giovinazzo, nell'area ad est dell'ingresso/uscita della tangenziale SS16, con capienza di circa 460 p.a.;
- parcheggio di scambio sull'area a nord dello Stadio di Atletica "Mario Saverio Cozzoli", con capienza di circa 570 p.a. e con possibilità di accesso da via Ruvo (SP56), da via Don Piacente o dal parcheggio di recente realizzazione antistante lo Stadio;
- parcheggio di attestamento su via Sergio Fontana con capienza di circa 140 p.a.;
- parcheggio di attestamento sull'area compresa tra via Papa Montini e via Dossetti, con capienza di circa 120 p.a.

Il completamento del **sistema dei parcheggi di scambio e di attestamento** doterebbe il comune di Molfetta di circa **2.066 nuovi posti auto** nelle aree esterne o a perimetro dell'area centrale urbana, conferendo all'amministrazione la possibilità di adottare misure più restrittive di limitazione della circolazione privata nelle aree più sensibili e maggiormente congestionate, previa riorganizzazione del servizio del TPL e potenziamento delle infrastrutture dedicate alla mobilità attiva.

L'obiettivo di ridurre i veicoli circolanti nelle aree urbane più centrali conservando un elevato grado di accessibilità può essere favorito dall'introduzione di servizi di infomobilità (ITS) atti a indirizzare i flussi veicolari verso le maggiori aree di scambio.

Il PGTU propone l'introduzione di un sistema tipo "Smart parking" con l'installazione di segnaletica di indirizzamento (verticale e Pannelli a Messaggio Variabile) sugli assi di accesso principali e di sensori (per gli stalli su strada) o telecamere (per i parcheggi) per il monitoraggio in tempo reale del numero posti liberi/occupati nell'area a maggior rotazione del centro e nei maggiori parcheggi di scambio di Porta Terlizzi, di Porta Giovinazzo, del comparto 17 e dei parcheggi nell'area dello Stadio di Atletica.

Il corretto funzionamento della rete di TPL e il suo gradimento dipendono in buona parte dalla facilità di accesso al sistema anche da parte di utenti non abituali.

Di seguito si descrivono le azioni suggerite dal PGTU per trasformare il trasporto pubblico di Molfetta in una componente strutturale dell'organizzazione urbana:

- 1) Individuazione di "linee di forza" del trasporto pubblico (linee a maggiore frequenza e capacità, almeno 2);
- 2) Revisione dei tracciati della rete del TPL Urbano con introduzione di un sistema di linee radiali corte - e dunque facili da gestire in termini di frequenza e regolarità del servizio - interconnesse in prossimità del centro della città con la formula del rendez-vous, ovvero la compresenza di un bus per ciascuna linea nello stesso luogo e alla stessa ora, in modo da offrire la massima copertura territoriale del servizio e da comprimere al massimo i tempi di attesa legati all'interscambio.
- 3) Riorganizzazione e ridisegno delle fermate del TPL (Accessibilità in sicurezza, Percepibilità della fermata, Comfort della fermata, Realizzazione di golfi per le fermate)
- 4) Tariffazione innovativa e integrata (tariffe decrescenti con l'uso e biglietto unico per trasporto pubblico e parcheggio).



Fig. 8 - Parcheggi inseriti nel PUP

Tra questi ci sono quelli che sono stati già inseriti nella valutazione del PUMS e che quindi per questa ragione non sono oggetto di attenzione all'interno del presente Rapporto Preliminare di Valutazione Ambientale. In giallo nella foto sotto. Gli stessi sono

stati comunque inseriti nella presente valutazione al fine di valutare la strategia complessiva del Piano che recepisce quanto già stabilito dalle previsioni di settore pregresse.

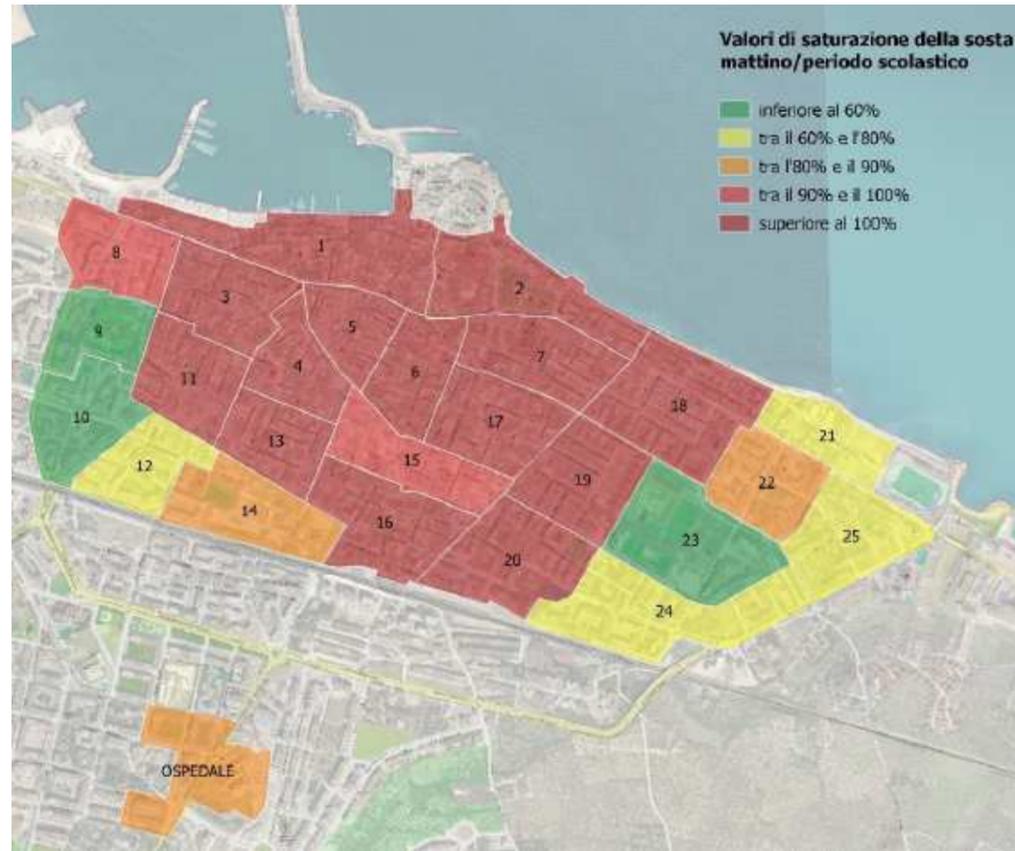
Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.



Fig. 9 – in giallo i parcheggi inseriti nel PUP ma già oggetto di valutazione nel PUMS

Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura cerchiato in rosso.

Si richiama l'attenzione all'analisi effettuata al cap. 4 della relazione di Piano in cui si evidenziano le indagini sulla sosta che rilevano da un lato la domanda di parcheggi esistente in ambito urbano sopperita dall'offerta di parcheggi non regolamentata.



| ZONA | DOMANDA ATTRATTA | DOMANDA OUT | TOTALE FAMIGLIE | NUMERO AUTO ZONA | DOMANDA STANZIALE | DOMANDA SOSTA | OFFERTA SOSTA | SATURAZIONE |
|----------|------------------|-------------|-----------------|------------------|-------------------|---------------|---------------|-------------|
| 1 | 342 | 584 | 873 | 786 | 201 | 543 | 387 | 140% |
| 2 | 584 | 525 | 678 | 610 | 85 | 669 | 571 | 117% |
| 3 | 241 | 621 | 991 | 892 | 271 | 512 | 358 | 143% |
| 4 | 143 | 356 | 595 | 536 | 180 | 322 | 262 | 123% |
| 5 | 96 | 496 | 607 | 546 | 50 | 146 | 86 | 170% |
| 6 | 115 | 366 | 470 | 423 | 57 | 172 | 162 | 106% |
| 7 | 223 | 293 | 939 | 845 | 552 | 776 | 401 | 193% |
| 8 | 389 | 740 | 483 | 435 | 0 | 389 | 425 | 91% |
| 9 | 127 | 185 | 152 | 137 | 0 | 127 | 357 | 36% |
| 10 | 152 | 226 | 224 | 202 | 0 | 152 | 365 | 42% |
| 11 | 112 | 427 | 991 | 892 | 465 | 577 | 362 | 159% |
| 12 | 124 | 420 | 645 | 581 | 161 | 285 | 362 | 79% |
| 13 | 224 | 466 | 701 | 631 | 165 | 389 | 350 | 111% |
| 14 | 159 | 439 | 500 | 450 | 11 | 170 | 202 | 84% |
| 15 | 125 | 255 | 573 | 516 | 261 | 385 | 391 | 99% |
| 16 | 365 | 663 | 1069 | 962 | 299 | 664 | 477 | 139% |
| 17 | 192 | 230 | 769 | 692 | 462 | 654 | 508 | 129% |
| 18 | 382 | 457 | 1496 | 1346 | 889 | 1271 | 957 | 133% |
| 19 | 514 | 485 | 914 | 823 | 338 | 851 | 575 | 148% |
| 20 | 214 | 560 | 1269 | 1142 | 582 | 796 | 704 | 113% |
| 21 | 188 | 521 | 126 | 113 | 0 | 188 | 251 | 75% |
| 22 | 198 | 541 | 218 | 196 | 0 | 198 | 245 | 81% |
| 23 | 198 | 335 | 269 | 242 | 0 | 198 | 410 | 48% |
| 24 | 396 | 513 | 468 | 421 | 0 | 396 | 532 | 74% |
| 25 | 156 | 429 | 370 | 333 | 0 | 156 | 248 | 63% |
| OSPEDALE | 523 | 751 | 680 | 612 | 0 | 523 | 643 | 81% |

Fig. 10 - Valori di saturazione della sosta

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa delle previsioni di PUP.

| ID | fid | Ubicazione | Funzione parcheggio | Tipologia | Livelli | Superficie (mq) | Stato | Posti auto |
|-------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------|---------|-----------------|-----------------------------|-------------|
| P1 | 1 | Via Matilde Serao incrocio Via Enrico Berlinguer | di pertinenza | a raso | 1 | 1.607,44 | di progetto | 64 |
| A1 | 4 | Via Sergio Fontana | di attestamento | a raso | 1 | 3.572,08 | esistente da razionalizzare | 140 |
| D1 | 19 | Complanare Est (Via Ruvo) - Stadio Atletica Mario Saverio Cozzoli | di destinazione | a raso | 1 | 4.331,68 | esistente da razionalizzare | 170 |
| S1 | 22 | Complanare Nord - Largo Paul Harris | di scambio intermodale | a raso | 1 | 3.386,42 | di progetto | 130 |
| S2 | 25 | Complanare Nord - Largo Paul Harris | di scambio intermodale | a raso | 1 | 4.378,94 | di progetto | 170 |
| S3 | 23 | Complanare Est (Via Ruvo) - Via Salvo D'Acquisto | di scambio intermodale | a raso | 1 | 14.279,88 | di progetto | 570 |
| A2 | 24 | Via Giuseppe Panunzio - Area ex mercato ortofruttilicolo all'ingrosso | di attestamento | a raso | 1 | 3.775,00 | progettato | 151 |
| A3 | 26 | Viale Angelo Alfonso Mezzina | di attestamento | a raso | 1 | 8.246,53 | di progetto | 320 |
| P2 | 27 | Via Amedeo Modigliani incrocio Via Giorgio de Chirico | di pertinenza | a raso | 1 | 780,77 | progettato | 38 |
| S4 | 76 | Via Giovinazzo | di scambio intermodale | a raso | 1 | 11.733,26 | di progetto | 460 |
| S5 | 29 | Via Giorgio de Chirico | di scambio intermodale | a raso | 1 | 1.627,38 | progettato | 52 |
| S6 | 31 | Via Giorgio de Chirico | di scambio intermodale | a raso | 1 | 1.915,71 | progettato | 54 |
| D2 | 56 | Nuovo Porto Commerciale | di destinazione | a raso | 1 | 1.500,00 | progettato | 58 |
| P3 | 57 | Via Enrico Berlinguer incrocio Viale Papa Giovanni Paolo II | di pertinenza | a raso | 1 | 1.364,10 | di progetto | 55 |
| D3 | 58 | Via Cavalieri di Vittorio Veneto - Asilo Nido Comparti 16-17 | di destinazione | a raso | 1 | 3.199,48 | progettato | 93 |
| D4 | 60 | Viale Monsignor Antonio Bello incrocio Via Cavalieri di Vittorio Veneto | di destinazione | a raso | 1 | 1.820,96 | di progetto | 70 |
| A4 | 61 | Via Papa Montini - Via Dossetti | di attestamento | a raso | 1 | 3.132,09 | di progetto | 121 |
| S7 | 62 | Via Enrico Berlinguer incrocio Via Gorlitz | di scambio intermodale | a raso | 1 | 2.175,28 | progettato | 59 |
| D5 | 65 | Piazza Garibaldi | di destinazione | in-sottosuolo | 2 | 25.946,35 | di progetto | 920 |
| D6 | 66 | Scuola Pascola Area Palestra Scoperta - Via A. de Lacertis incrocio Via Ten. B. Maranta | di destinazione | in sottosuolo | 4 | 5.337,07 | di progetto | 190 |
| A5 | 71 | Via Leoncavallo - Via Piccinni | di attestamento | in sottosuolo | 3 | 5.385,00 | di progetto | 190 |
| D7 | 72 | Corso Margherita di Savoia - Ex Supercinema | di destinazione | a raso (aperto) | 1 | 2.320,00 | di progetto | 90 |
| D8 | 73 | Viale dei Crociati - Secca dei Pali | di destinazione | a raso | 1 | 1.068,96 | progettato | 35 |
| TOT. | | | | | | | | 3280 |

4 IL PROCESSO PARTECIPATIVO

Il processo di partecipazione/concertazione si è articolato in due macro-attività, tra loro complementari e sovrapponibili:

- la consultazione e la concertazione con l'Amministrazione Comunale e con i competenti Uffici Comunali;
- la consultazione e l'interazione con gli stakeholders e con la cittadinanza del territorio comunale di Molfetta (pianificazione partecipata).

Sono stati attivati 4 principali canali comunicativi:

- Incontri pubblici tematici
- Questionario sulla mobilità e sulla valutazione degli obiettivi di piano
- Mappa interattiva del PGTU e del Biciplan
- Indirizzo di posta elettronica dedicato

Sotto si può visualizzare la sintesi di costruzione del percorso partecipativo per melio comprendere da un lato le criticità rilevate per ogni macrotema e le relative richieste proposte inserite nel PGTU

Il percorso partecipativo ha avuto come peculiarità la restituzione di un elenco di richieste che il gruppo di progettazione ha ricondotto in schemi logici che raccontano la tematica, gli attori coinvolti, le criticità, le richieste avanzate.

Qui di seguito si sintetizzano i risultati elaborati in forma matriciale sintetica.

IL PERCORSO PARTECIPATIVO

Criticità rilevate e proposte degli stakeholders e dei cittadini

| MACRO-TEMI | ATTORI DEL PROCESSO PARTECIPATIVO | CRITICITA' | RICHIESTE/PROPOSTE |
|--------------------------------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mobilità pedonale e ciclistica | Comitati di quartiere / cittadini | Scarsa sicurezza stradale (ad es. viale XXV Aprile/scuole) | Infrastrutture dedicate |
| | | Comportamento degli utenti | Parcheggi di scambio |
| | | Mancanza infrastrutture di Collegamento ciclo pedonale tra Via Beniamino Finocchiaro e Via Berlinguer (ponte schiava tappa) | Moderazione del traffico |
| | | Discontinuità dell'itinerario ciclistico | Realizzazione percorsi LVE e annunci vocali su TPL |
| | | Assenza di infrastrutture | Ripristinare doppio senso di marcia su Corso Dante |
| | | Installazione sistema Letimart in alternativa alle piastre Tattili LVE | Pedonalizzazione Corso Dante |
| | | Riduzione visuale nelle svolte e nell'attraversamento degli incroci di via Mezzana, via De Candia, via Cottoli | |
| | | Presenza di barriere fisiche sui marciapiedi (paù, dehoer, tavoli all'aperto ecc...) | |
| | | Marciapiedi inadeguati | |
| | | Autonomobili che non rispettano i limiti di velocità (ad es. via Berlinguer) | Presenza di polizia municipale o personale ausiliario al momento dell'ingresso/uscita alunni |
| | Dirigenti scolastici | Scarsa sicurezza stradale (ad es. via Don Minzoni/ via Generale Amato, uscita SS16 Bis - Molfetta centro in corrispondenza della provinciale Molfetta/Terlizzi, Molfetta/Bisceglie - via Caduti sul Lavoro) | Dissuasori del traffico / zepatori |
| | | Accesso su strada a scorrimento con divieto di sosta | Aumentare i rallentatori e la vigilanza agli attraversamenti pedonali |
| | | Difficoltà della Polizia Locale a garantire la propria presenza negli orari di ingresso/uscita | Protezione dei pedoni con stalli di sosta |
| | | Assenza di piste ciclabili | Pedibus |
| | | Manca l'abitudine all'utilizzo della bicicletta | Implementare/ampliare/migliorare le piste ciclabili |
| | | Discontinuità dei percorsi | Istituzione di aree pedonali |
| | | Scarsa sicurezza stradale | Percorsi riservati ai bambini |
| | | Scarsa educazione all'utilizzo del mezzo privato | Creare un ingresso pedonale per la scuola dell'infanzia ed uno per la scuola primaria |
| | | Organizzazione della circolazione | Creare un raccordo protetto tra la scuola e la pista ciclabile di via A. Sabatini |
| | | Auto la sosta irregolare | Collegare le scuole con le arterie principali dell'area urbana |
| Stakeholders | Scarsa sicurezza stradale | Gestione più articolata delle zone a traffico limitato, riduzione del traffico | |
| | Scarsa educazione all'utilizzo del mezzo privato | Aumento parcheggi, implementare le aree di sosta per bici migliorare le piste ciclabili | |
| | Organizzazione della circolazione | Attivare videovigilanza, riduzione di fenomeni di microcriminalità (i furti di biciclette devono essere spediti il più possibile) | |
| | Auto la sosta irregolare | Valorizzazione delle infrastrutture dedicate alla mobilità ciclistica, realizzazione di infrastrutture (realizzazione di zone 30, corsie e piste ciclabili, strade riservate alla esclusiva circolazione di biciclette) | |
| | Mancanza della cultura della bicicletta | Realizzare piste ciclabili lungo la litoranea e lungo le strade principali | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Fig. 11 - Macro tematica: mobilità pedonale e ciclistica

IL PERCORSO PARTECIPATIVO

Criticità rilevate e proposte degli stakeholders e dei cittadini

| MACRO-TEMI | ATTORI DEL PROCESSO PARTECIPATIVO | CRITICITA' | RICHIESTE/PROPOSTE |
|------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trasporto pubblico e intermodalità | Comitati di quartiere / cittadini | Trasporto pubblico insufficiente | Parcheggi di scambio (nei 3 punti di accesso) |
| | | Qualità del trasporto pubblico | Park and ride con dir. Centro |
| | | | Potenziamento del trasporto pubblico |
| | Dirigenti scolastici | Affollamento (ad es. nella tratta Molfetta-Bisceglie) | Presentare il servizio con una capillare ed incisiva campagna di informazione |
| | | Pochi bus/treni nella giornata del sabato | Possibilità di fare corse dedicate, che evitino un tempo di percorrenza eccessivo, non compatibile con gli orari scolastici |
| | | Inaffidabilità nel rispetto degli orari | Orari flessibili delle scuole |
| | | Frequenza delle corse (ad es. per i ragazzi provenienti da Terlizzi e Ruvo) | Coordinare le corse con gli orari di ingresso/uscita |
| | | | Puntualità delle corse |
| | | Sicurezza delle fermate | Mettere a disposizione piu' mezzi |
| | | Ubicazione/ lontananza dal plesso delle fermate | Maggiore frequenza oraria delle corse |
| | | Orari non coincidenti con gli orari di servizio | Fermate piu' vicine al plesso |
| | | L'utilizzo di un solo scuolabus determina la riduzione del tempo scuola ordinario degli alunni che ne usufruiscono | Prevedere anche lo scuola bus nella fascia oraria pomeridiana |
| | | | Possibilità di utilizzare anche per la scuola secondaria di primo grado il servizio di scuola bus |
| | Stakeholders | Qualità del trasporto pubblico | Implementare il trasporto pubblico (più corse, più tratte, orari prolungati) |
| | | Tratte del trasporto pubblico non coprono tutto il territorio | Potenziamento del TPL |
| Orari delle corse non adeguati | | Implementare i park and ride per arrivare in centro | |

Fig. 12 - Macro tematica: trasporto pubblico e intermodalità

IL PERCORSO PARTECIPATIVO

Criticità rilevate e proposte degli stakeholders e dei cittadini

| MACRO-TEMI | ATTORI DEL PROCESSO PARTECIPATIVO | CRITICITA' | RICHIESTE/PROPOSTE | |
|-----------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Sosta veicolare | Comitati di quartiere / cittadini | Carenza di parcheggi | Parcheggi illimitati gratuiti | |
| | | Carenza di parcheggi per i residenti | Parcheggi riservati ai residenti (zona Catacombe); su vico I° Santo Stefano e vico II° Santo Stefano | |
| | | Sosta irregolare su strade senza marciapiede e senza divieto di sosta | Parcheggi in p.zza Paradiso e San Michele (interrati); via Giovinazzo all'altezza del caffè degli Artisti; via Baccarini | |
| | | Alcuni interventi di edilizia residenziale nei vari quartieri non prevedono parcheggi (vd. Rione Arbusto) | Parcheggi di scambio nelle varie zone della città (zona ponente, zona levante, zona sud e nord ecc...) | |
| | | Sosta irregolare su vico I° San Raffaele, via S. Caterina | Realizzazione area camper e pullman | |
| | | Emissione indiscriminata di pass per i residenti del centro | Rimodulare i permessi | |
| | | Utilizzo per soste di lungo periodo degli stalli di sosta su strada | Regolamentare sosta davanti al mercato del pesce | |
| | | Problemi di sosta legati al mercato settimanale (giovedì) | | |
| | | Basso utilizzo del parcheggio del Seminario | | |
| | | Dirigenti scolastici | Carenza di aree di parcheggio nelle vicinanze | Realizzare/ampliare aree di parcheggio |
| | Difficoltà di fermata | | Individuare aree di parcheggio destinate al personale scolastico e aree di sosta per i mezzi di trasporto per disabili | |
| | Non è rispettata la segnaletica di sosta per disabili | | | |
| | Stakeholders | | Carenza di parcheggi | Implementare i park and ride per arrivare in centro |
| | | | Auto in sosta irregolare | Realizzare aree di parcheggio |

Fig. 13 - Macro tematica: sosta veicolare

IL PERCORSO PARTECIPATIVO

Criticità rilevate e proposte degli stakeholders e dei cittadini

| MACRO-TEMI | ATTORI DEL PROCESSO PARTECIPATIVO | CRITICITA' | RICHIESTE/PROPOSTE |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trasporto motorizzato privato | Comitati di quartiere / cittadini | Congestione del traffico | Eliminazione dei semafori |
| | | Collegamento comparti 6/7/8/9 con via Terlizzi (urbanizzazione complanare) | Istituzione sensi unici (ad es. via Domenico Savio, via Gaetano Balice, via Zuppetta angolo via Savio, traverse di via S.Pansini) |
| | | Mezzi pesanti in transito danneggiano balconi su via D. Savio, via G. Balice e via Zuppetta angolo via D. Savio ridotta sezione stradale con doppio senso di marcia e sosta su strada | Limitazione del traffico |
| | | Viabilità: rotatoria via Berlinguer; allargamento complanare (ANAS / Comune); rondo' di Polaris rivedere le canalizzazioni | Riorganizzazione della circolazione (ad es. via di S. Paolo, Via Papa Giovanni XXIII, Strada vicinale San Pancrazio) |
| | | | Riprogettare/ampliare la ZTL su Corso Dante / via Cifariello |
| | | | Istituzione del senso unico su via Saffi tra via Nino Bixio e via Paradiso |
| | | | Riapertura Via Modigliani - Via De Chirico |
| | | | Interdire al traffico/pedonalizzare il tratto di strada prospiciente l'ingresso principale |
| | | | Dotazione di sistema di videosorveglianza (controllo del traffico) |
| | | | Migliorare la viabilità per garantire maggiore sicurezza |
| | Dirigenti scolastici | Traffico intenso (nelle ore di punta, coincidenti con ingresso/uscita degli alunni) | |
| | | Presenza di più istituti scolastici nella stessa area | |
| | | Dimensioni esigue della strada di accesso | |
| | | Abitudine di accompagnare i ragazzi in prossimità dell'ingresso | |
| | | Difficoltà di fermata dei mezzi che trasportano ragazzi con disabilità. | |
| Stakeholders | Eccessivo uso di mezzi motoristici privati | Rendere pedonale corso dante | |
| | | Rendere pedonali le zone tra corso Dante e villa comunale nel fine settimana | |
| | Congestione del traffico, in particolare di alcune arterie a Ponente e a Levante | Riorganizzazione della circolazione, zone ZTL | |
| | Manutenzione strade | | |

Fig. 14 - Macro tematica: Trasporto motorizzato privato

5 ANALISI DEL CONTESTO

5.1 Il contesto socio-territoriale

Molfetta è una città portuale in provincia di Bari. Molfetta, che si affaccia sul Mar Adriatico, si trova, a 25 chilometri (distanza *ferroviaria* tra le stazioni centrali) a nord ovest di Bari, stretta tra Bisceglie a nord-ovest e Giovinazzo a sud-est, in posizione praticamente baricentrica rispetto all'andamento della costa adriatica della Puglia. Sorta anticamente sull'isoletta di *Sant'Andrea*, l'area urbanizzata ha un fronte mare di circa 3,5 chilometri a levante e altrettanti a ponente rispetto al nucleo antico e al porto.

Il territorio si estende verso l'entroterra murgiano e confina anche con il comune di Terlizzi, a sud. Dal punto di vista geomorfologico, esso è costituito dalle bancate calcaree del Cretaceo inferiore, piuttosto profondamente carsificate come dimostrato dal sito naturalistico-archeologico del Pulo e dalle profonde voragini carsiche in cui ci si imbatte molto spesso durante gli scavi per la realizzazione dei piani di fondazione dei nuovi edifici, concentrate in particolare lungo i margini delle *lame* che lo solcano in direzione mediamente perpendicolare alla costa. Le lame stesse costituiscono di per sé una delle forme macroscopiche di *carsismo epigeo* e rappresentano un forte indizio di presenza di forme carsificate ipogee.

Tuttavia il territorio, pur non molto esteso, ha avuto una vocazione prevalentemente agricola, almeno fino al termine del XX secolo, prima cioè che vi trovasse insediamento una vasta zona industriale (ASI), ancora in fase di ampliamento.

Il territorio molfettese risulta abitato sin dalla Preistoria. A questa fase risalgono, infatti, gli insediamenti più antichi, necropoli e tracce di capanne, rinvenuti nell'area circostante alla città (fondo Azzollini e vicini) e presso il sito archeologico-naturalistico del *Pulo*, dolina carsica "di crollo" a circa un chilometro e mezzo dal centro urbano.

Si ritiene che Molfetta sia stata fondata dai Greci attorno al IV secolo a.C. Successivamente il villaggio passò sotto il dominio dei Romani, che le diedero il nome *Respa*. La prima indicazione dell'esistenza di un villaggio tra *Turenium* (Trani) e *Natiolum* (Giovinazzo) è piuttosto tarda e si ritrova nell'*Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti*, il registro delle stazioni e delle distanze tra le località poste lungo le diverse strade dell'impero. Fin dalla sua fondazione nel III secolo a.C. fino alla caduta dell'Impero romano d'occidente, il villaggio di Molfetta faceva parte del territorio della vicina Ruvo di Puglia, all'epoca florida polis greca e poi municipium romano, in epoca greca era conosciuta come *Puψ* (*Rhyps*, pron: Rùps), poi *Rubi*, in età romana. *Respa* era strategicamente importante per Ruvo, poiché rappresentava il suo principale porto commerciale e la prima via di comunicazione diretta con la Grecia

Da un punto di vista infrastrutturale, la rete viaria di Molfetta si sviluppa in senso radiale verso sud quindi verso l'entroterra oltre che sulla costa. Tuttavia il vero blocco è l'attraversamento dell'autostrada E55 a rappresentare un vero e proprio limite extraurbano alla percorribilità dolce.

Il territorio di Molfetta, caratterizzato dalla indiscutibile forza attrattiva del litorale ha un entroterra ricco di valenze storiche documentali, che il redigendo PGTU e PUP tentano di valorizzare attraverso una serie di interventi che possono sinergicamente portare alla valorizzazione dei beni storici e culturali esistenti elevando la qualità dello spazio urbano.

Molfetta è attraversata dalla Ciclovia Adriatica, già inserita nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica" approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 406 del 27/03/2023, "L.R. n. 1/2013, art. 3. Approvazione della proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica", pubblicata sul BURP n° 35 supplemento del 13/04/2023, la Giunta ha approvato il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, costituito dalla Relazione tecnico – descrittiva, dalle Tavole relative ai tracciati, dal Rapporto Ambientale, comprensivo di VINCA, dalla Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale e dalla Dichiarazione di sintesi con le Misure previste in merito al monitoraggio.

Dal punto di vista demografico, la popolazione del Comune di Molfetta ha visto un continuo decremento che ha portato in circa 10 anni alla diminuzione di circa 5000 unità; Al 2021 la popolazione si attesta a circa 57400 abitanti. Fenomeno quest'ultimo del tutto in linea con la media regionale e nazionale per via del calo della natalità media e all'invecchiamento della popolazione.

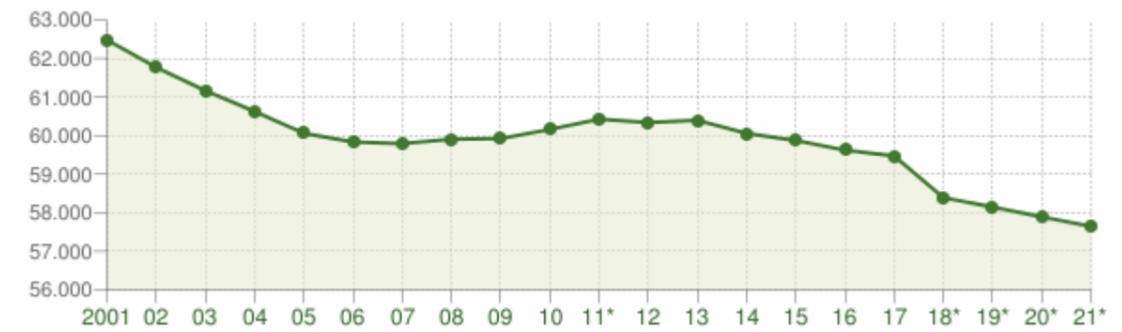


Fig. 15 - Andamento della popolazione residente a Molfetta tra il 2001 ed il 2020 (fonte: Tuttitalia.it)

Il movimento naturale della popolazione in un anno è determinato dalla differenza fra le nascite ed i decessi ed è detto anche saldo naturale. Le due linee del grafico in basso riportano l'andamento delle nascite e dei decessi negli ultimi anni. L'andamento del saldo naturale è visualizzato dall'area compresa fra le due linee.

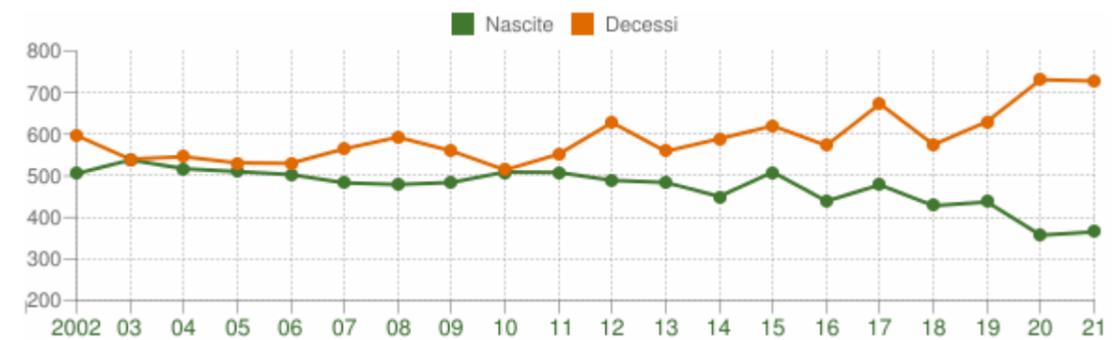


Fig. 16 - Movimento naturale della popolazione tra il 2002 ed il 2021 (fonte: Tuttitalia.it)

5.2 Il contesto infrastrutturale – sintesi delle criticità ed emergenze

Il sistema viabilistico della città di Molfetta ha un impianto prettamente di stampo romano in cui si può riconoscere facilmente il Cardo e Decumano romano all'interno del centro storico. Negli anni la città ha continuato ad evolversi espandendosi verso la campagna con lo stesso impianto; si discostano leggermente alcuni rioni più tardi chiaramente riconoscibili ai margini della città.

Il Piano analizza in modo particolare le criticità della mobilità esistente arrivando a dividere il territorio urbano in sottozone

Gli interventi ad oggi programmati relativi alla mobilità ciclistica riguardano il collegamento della stazione ferroviaria con gli istituti superiori, la riconfigurazione di alcune intersezioni esistenti in rotonde con annesso piste ciclabili, che si integrano nel progetto più ampio di rete ciclabile previsto dal PUMS.

Nell'immagine sotto vengono classificate funzionalmente le infrastrutture viabilistiche esistenti. Quello che emerge è anche l'ordine gerarchico delle connessioni; nel territorio extraurbano sono presenti viabilità di tipo extraurbano, secondarie, primari ed extraurbane secondarie di tipo provinciale che hanno un ruolo di connessione tra l'abitato e l'Autostrada.

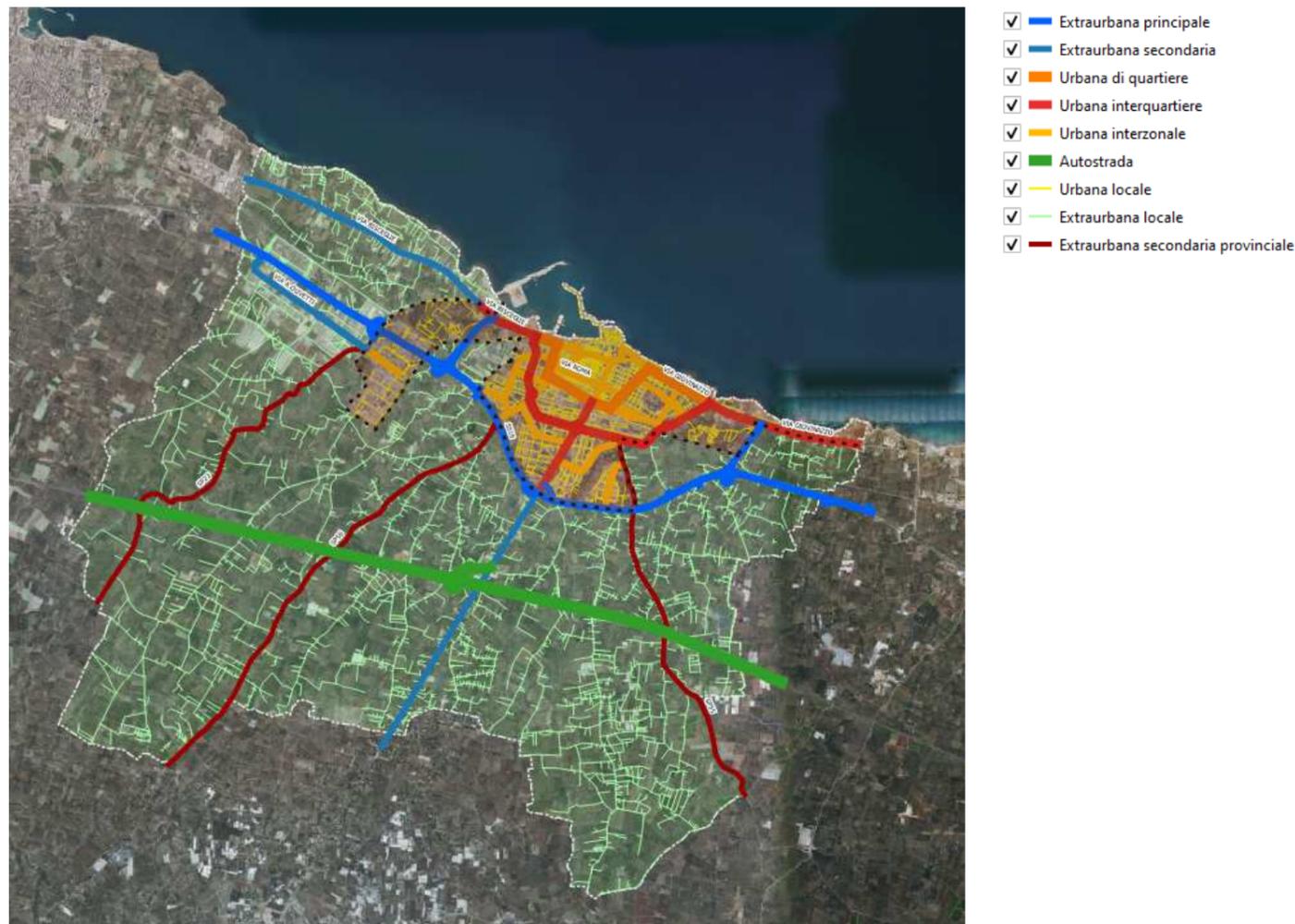


Fig. 17 - Classifica funzionalmente delle infrastrutture viabilistiche esistenti a Molfetta

Nella planimetria seguente, invece si illustrano i percorsi realizzati e lo stato di attuazione degli interventi programmati, progettati o in fase di realizzazione relativi ai percorsi ciclabili di Molfetta.

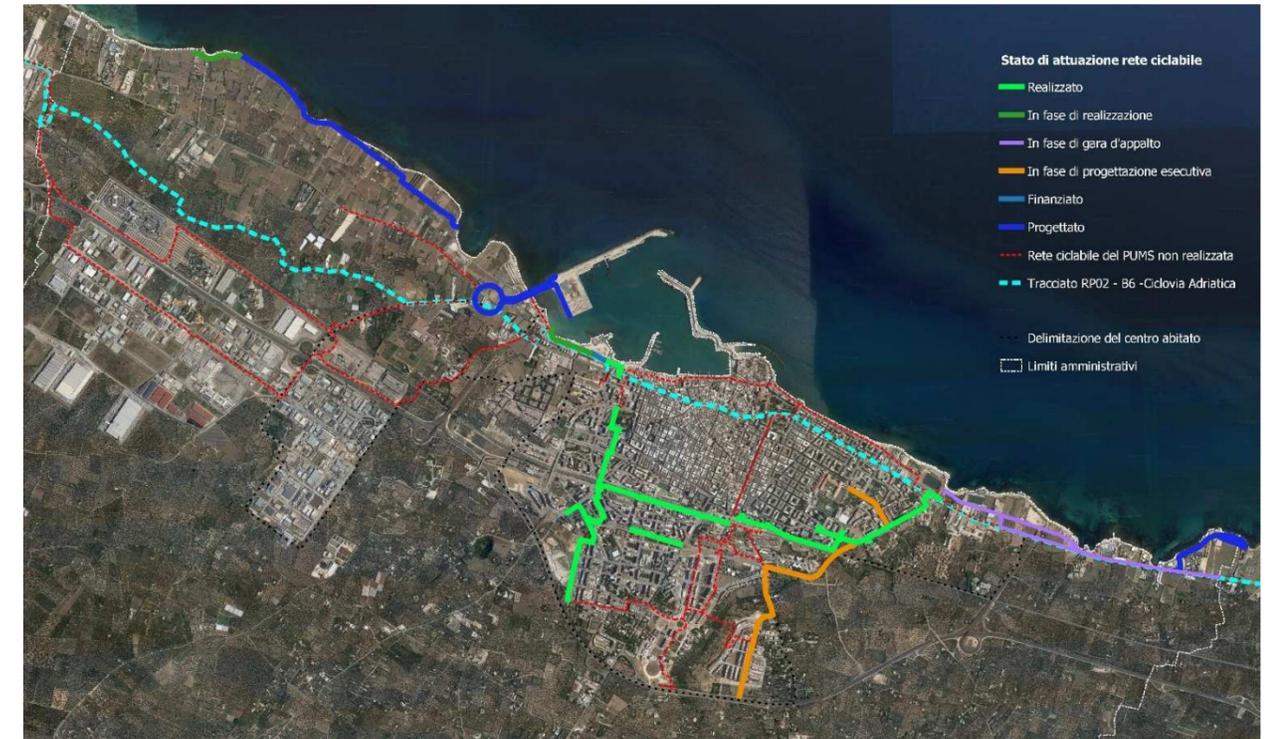


Fig. 18 - Stato di fatto dei percorsi ciclabili di Molfetta

Di seguito nei paragrafi successivi verranno sintetizzate le principali criticità che il PGU cerca di affrontare:

- trasporto pubblico locale
- Mobilità ciclopedonale
- Trasporto motorizzato privato
- Sosta veicolare

5.2.1 Criticità: accessibilità con il trasporto pubblico locale

Elenco delle principali criticità per il settore di indagine:

- il trasporto pubblico non è competitivo rispetto al trasporto privato e altre modalità di trasporto;
- l'intermodalità con la ferrovia non è sufficientemente sfruttata poiché il sistema non favorisce l'integrazione modale tra i diversi modi di trasporto;
- frequenze delle corse scarse nell'ora di punta della mattina, quando invece sarebbero maggiormente necessarie, e conseguente sovraffollamento;
- sovrapposizioni dei percorsi delle linee e dunque a corse quasi completamente prive di utenza a bordo;
- eccessiva lunghezza relativa dei percorsi in rapporto alla contenuta area di sedime del centro urbano e scarsa appetibilità per utenti non abituali a causa di percorsi eccessivamente tortuosi e orari non mnemonici;
- mancanza di rispetto degli orari delle corse (spesso a causa dell'eccessiva congestione del traffico privato) che causa all'utenza la percezione di scarsa affidabilità del servizio;
- non esiste una politica di integrazione tariffaria tra i diversi modi di trasporto;
- si denota una scarsa promozione del servizio per le aree industriali da parte delle aziende e mancanza di collegamento diretto di alcuni quartieri con la zona ASI.

5.2.2 Criticità: Mobilità ciclopedonale

Elenco delle principali criticità per il settore di indagine:

- La presenza di marciapiedi inadeguati o la loro assenza in alcune porzioni del centro urbano non favorisce lo sviluppo di una mobilità “attiva”;
- la sosta irregolare spesso occupa i percorsi dedicati ai pedoni, provocando una percezione di insicurezza all’utenza e rappresenta un elemento di rischio per i ciclisti poiché riduce la visibilità in particolare in prossimità delle intersezioni;
- area pedonale di Corso Umberto I non garantisce un sufficiente grado di sicurezza all’utenza, poiché ad ogni isolato è interrotta da attraversamenti carrabili;
- elevata incidentalità con coinvolgimento di pedoni (5,8%);
- discontinuità dei percorsi ciclabili esistenti;
- scarsa sicurezza stradale legata anche all’eccessivo ricorso al mezzo privato ed alle velocità di percorrenza della viabilità;
- difficoltà a raggiungere le scuole in sicurezza a piedi e in bicicletta.

5.2.3 Criticità: trasporto motorizzato privato

Elenco delle principali criticità per il settore di indagine:

- Eccessivo ricorso al mezzo privato anche per piccoli spostamenti;
- un livello di congestione più elevato sulle strade di attraversamento delle barriere infrastrutturali (ferrovia) che, strutturalmente assorbono traffici concentrati in quanto unici punti di attraversamento delle barriere stesse;
- commistione tra i vari livelli della rete stradale, che in alcuni tronchi stradali determina situazioni di congestione e di pericolo, in particolare per la sicurezza degli utenti deboli;
- l’attuale schema della circolazione non riesce a riequilibrare il carico di traffico coerentemente sugli assi di accesso e di uscita al centro urbano determinando fenomeni di estrema saturazione su alcuni tronchi;
- eccessivi flussi veicolari di attraversamento dei quartieri più centrali.

5.2.4 Criticità: sosta veicolare

Elenco delle principali criticità per il settore di indagine:

- Carezza di parcheggi di destinazione nel centro urbano e difficoltà dei residenti a reperire parcheggio;
- aree del centro urbano sottoposte ad una saturazione dell’offerta di sosta su strada che determinano una costante presenza di sosta vietata o irregolare ed il conseguente intralcio alla circolazione veicolare;
- aree più centrali presentano uno sbilanciamento della regolamentazione della sosta a favore della sosta libera e non regolamentata, attirando dunque maggior flusso di veicoli nelle zone più fragili e con viabilità inadeguata a sopportare elevati carichi di traffico;
- l’eccessiva commistione tra le varie modalità di regolamentazione della sosta, come il dislocamento degli stalli a pagamento da un lato della carreggiata e di stalli a sosta libera dall’altro, contribuisce a generare il “traffico parassita” prodotto dai veicoli in cerca di parcheggio gratuito, amplificando i volumi di traffico rispetto alle reali necessità di spostamento con il conseguente aggravio dei fenomeni di congestione delle aree centrali;
- frequenti fenomeni di sosta irregolare prolungata nel rione Catecombe che impedisce il passaggio dei residenti e dei mezzi di emergenza;
- eccessivo numero di pass emessi per i residenti del centro.

5.3 Il Contesto territoriale ambientale

5.3.1 Suolo e assetto idro-geomorfologico

Il suolo riveste un ruolo fondamentale nel mantenimento di delicati equilibri ecosistemici, principalmente in riferimento alla protezione delle falde dall’inquinamento, alla regolamentazione dei deflussi idrici superficiali e alla mitigazione degli eventi alluvionali e franosi, al mantenimento della biodiversità e alla costituzione di biomassa. Esso è, tuttavia, soggetto a pratiche di degrado che ne minano la funzionalità e contribuiscono a creare fattori di rischio per l’ambiente. Essi sono dovuti principalmente a scorrette pratiche agricole, a un eccessivo incremento delle superfici urbanizzate, specie in aree costiere, al moltiplicarsi di fonti di contaminazione diffuse e puntuali, ai cambiamenti climatici. D’altro canto sono ormai note le principali minacce che rischiano di compromettere le funzioni del suolo (erosione, contaminazione locale e diffusa, impermeabilizzazione, compattazione, perdita di sostanza organica, diminuzione della biodiversità, frane, salinizzazione e, infine, la desertificazione). Per gli aspetti più specificamente ambientali si rimanda al cap 6 del presente Rapporto.

5.3.2 Litologia

Il territorio di Molfetta ricade nella parte più bassa della Murgia e da qui degrada fino al mare. Dal punto di vista litologico, la maggior parte del territorio rientra nell’unità prevalentemente calcarea o dolomitica, mentre il centro abitato e le aree di costa ricadono nella quasi totalità all’interno dell’unità a prevalente componente arenitica, come mostra la figura seguente.

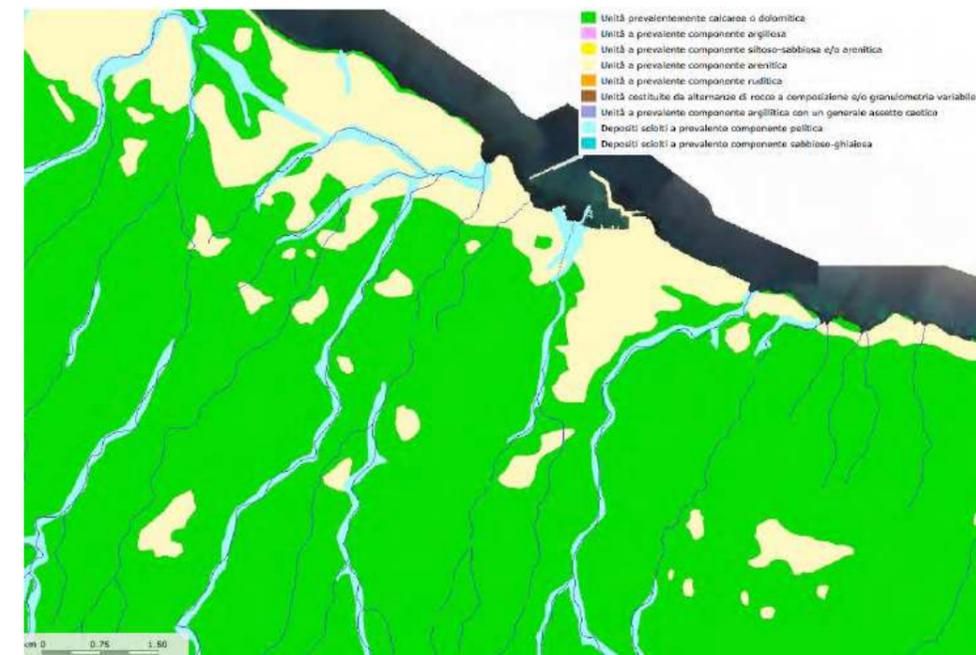


Fig. 19 - Litologia del territorio del comune di Molfetta. Fonte: Carta idrogeomorfologica della Regione Puglia.

I substrati geologici prevalenti sono, invece, costituiti dai Calcari di Bari e, in corrispondenza del centro abitato e della costa, da Tufi delle Murge. I Calcari di Bari, appartenenti al complesso dei Calcari delle Murge, sono costituiti da una serie di strati e banchi calcarei di colore biancastro o grigiastro, in parte dolomizzati, permeabili per fessurazione e carsismo. I Tufi delle Murge, presenti in corrispondenza del centro abitato e della costa, sono calcari arenacei o arenaceo-argillosi, bianchi o giallastri, contenenti abbondanti fossili marini, perlopiù permeabili anche se possono essere localmente non permeabili in corrispondenza di parti pelitiche che vanno a costituire marne argillose.

5.3.3 Assetto idro-geomorfologico

Vista la natura prevalentemente calcarea e dolomitica del territorio estesa è la morfologia carsica, costituita prevalentemente da lame e doline, come mostrato nella figura seguente.

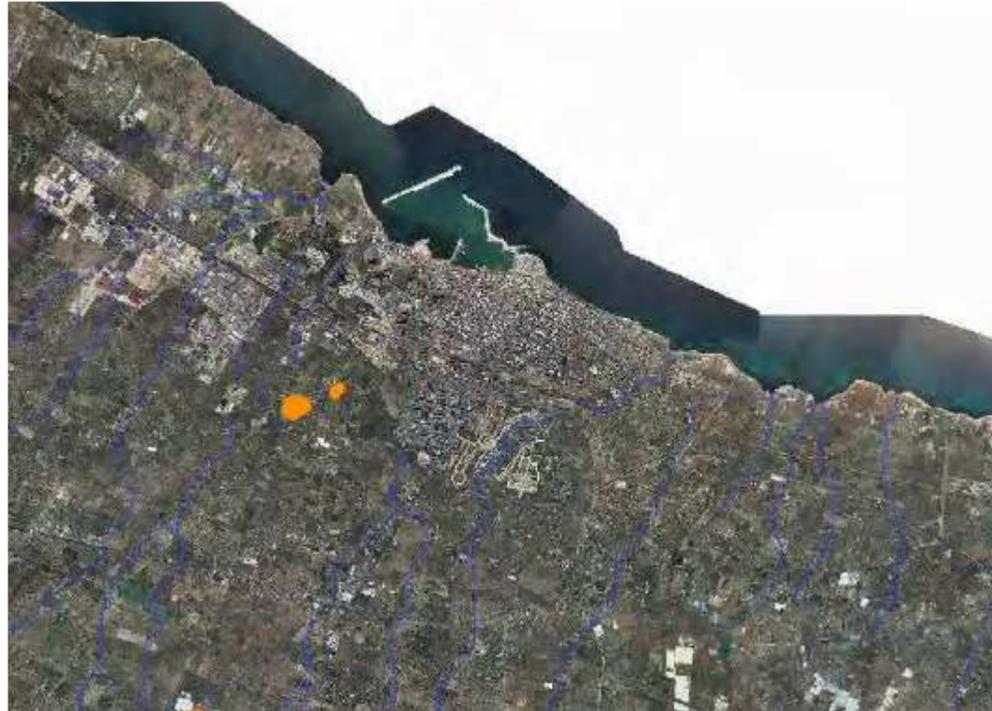


Fig. 20 - Forme carsiche superficiali nel territorio del Comune di Molfetta. Fonte: Carta idrogeomorfologica della Regione Puglia.

Tra le doline particolarmente rilevante è il pulo di Molfetta, situato immediatamente a ridosso dell'intersezione tra la SP 56 e la SS. 16 Bis, esternamente rispetto al centro abitato. Esso presenta una profondità di circa 30 m. ed un'estensione di circa 13.000 mq. Un tempo doveva essere molto meno vasta e profonda, allargata nel corso dei millenni dall'azione chimica e meccanica dell'acqua e degli agenti atmosferici che hanno comportato il crollo della volta e il successivo arretramento delle pareti, che risultano costellate da numerose grotte risposte su più piani e spesso comunicanti tra loro.

Le lame costituiscono un'altra manifestazione particolarmente significativa della natura geomorfologica carsica della zona. Esse sono presenti in numero significativo, con un percorso che parte dai primi terrazzamenti murgiani fino al mare, attraversando, in alcuni casi, il centro abitato secondo percorsi in parte obliterati dall'urbanizzazione, come accade per la Lama Le Sedelle.

Tra le lame più significative ricordiamo, procedendo da nord-ovest verso sud-est:

- il complesso delle lame più prossime al confine con il territorio di Bisceglie, in particolare la Lama dell'Aglio e la Lama Marcinase che sfociano in corrispondenza di Cala San Giacomo. Tra queste Lama Marcinase costituisce un elemento di particolare rilievo anche per essere iscritta nell'elenco delle acque pubbliche;
- la lama del Pulo che scorre nell'immediata vicinanza delle doline e del pulo, originariamente sfociante nella Secca dei Pali con un tratto terminale che oggi risulta obliterato dall'intensa urbanizzazione del quartiere Madonna dei Martiri;
- il complesso di Lama Le Sedelle, che originariamente sfociava in corrispondenza della Secca dei Pali, in corrispondenza di un tratto oggi obliterato dall'urbanizzazione del centro storico;
- la lama Martina, il cui solco erosivo diventa man mano più pronunciato procedendo verso valle, che lambisce il quartiere di recente formazione Madonna della Rosa e sfocia in località Prima Cala;
- lama Cascione che sfocia in località Seconda Cala;
- la lama Reddito che sfocia in località Terza Cala.

La complessità del reticolo idrografico episodico superficiale contribuisce a rendere particolarmente critiche varie porzioni del territorio sotto il profilo della pericolosità idraulica e del rischio idrogeologico come mostrato nelle figure che seguono.



Fig. 21 - Aree a pericolosità idraulica individuate dal PAI. Fonte: PAI Puglia.



Fig. 22 - Aree a rischio idrogeologico individuate dal PAI. Fonte: PAI Puglia.

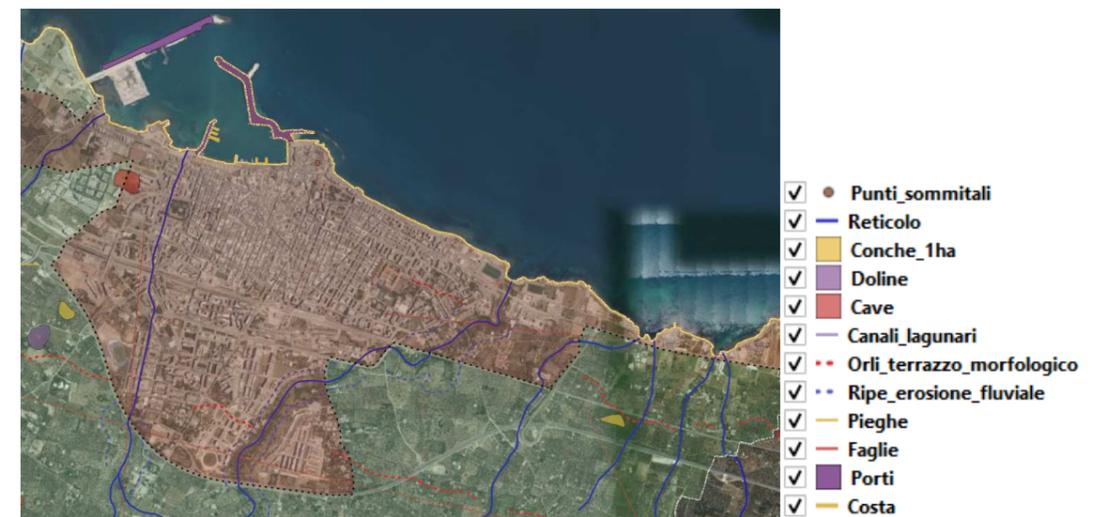


Fig. 23 – Carta idrogeomorfologica allegata al PAI Fonte: PAI Puglia.

5.3.4 Uso del suolo

Si riporta di seguito la carta di uso del suolo con la classificazione Corine Land Cover III livello, ottenuta utilizzando l'aggiornamento 2011 riportato sul SIT Puglia.

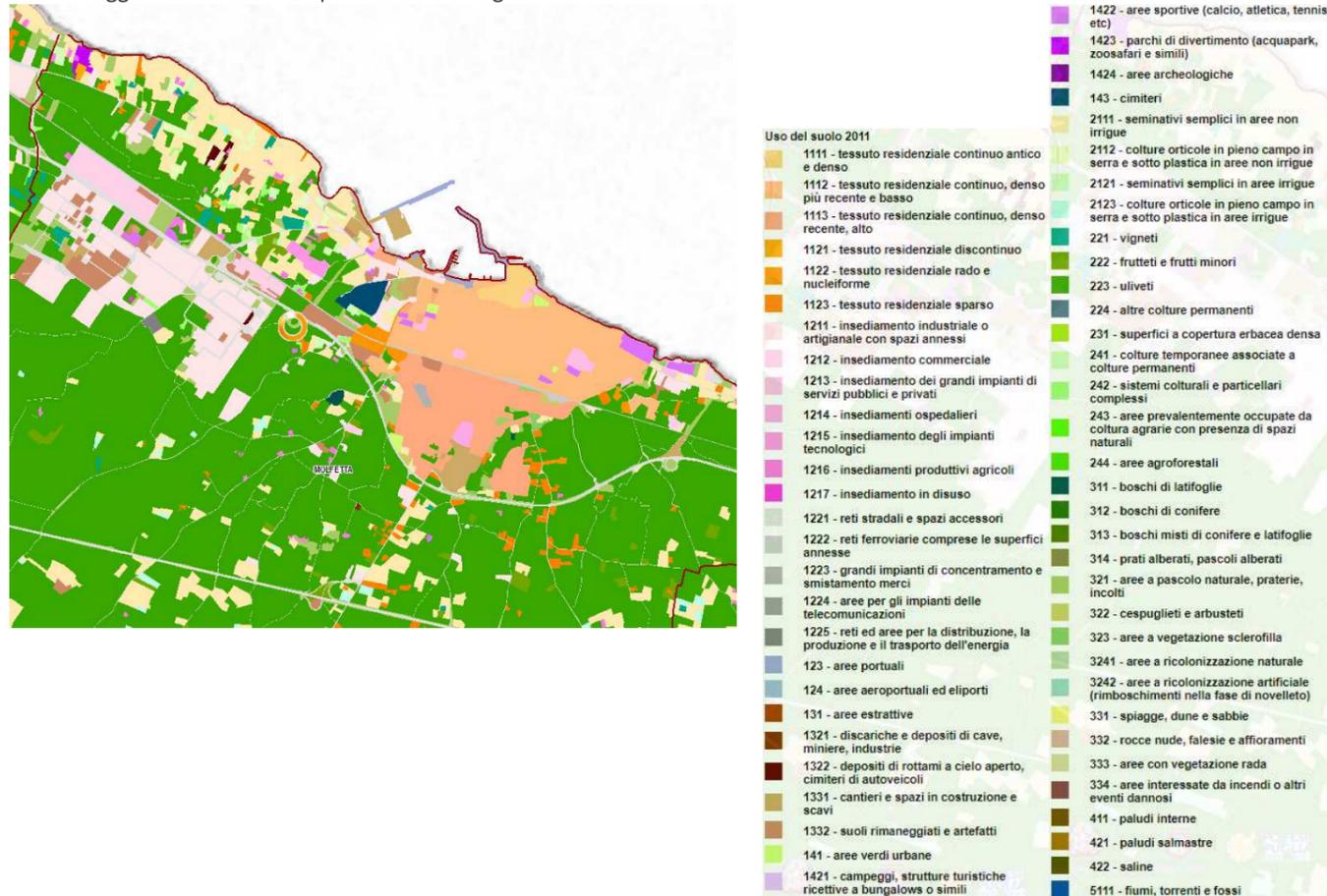


Fig. 24 - Uso del suolo nel Comune di Molfetta. Fonte: SIT Puglia su dati CORINE Landcover, aggiornamento 2011.

Il territorio comunale risulta in prevalenza caratterizzato da aree agricole, con presenza in massima parte di uliveti e, in misura minore, di altre colture (frutteti, vigneti, seminativi e zone agricole eterogenee). Le aree naturali sono, invece, residuali e caratterizzate da piccolissime porzioni di territorio coperte da aree boscate e vegetazione arbustiva o erbacea.

6 RISORSE AMBIENTALI E ANALISI DEI VINCOLI

La strategia di sviluppo sostenibile definisce 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'occupazione³. Il presente rapporto preliminare contiene l'individuazione degli obiettivi ambientali specifici per il settore di riferimento del Piano e tiene conto della contestualizzazione /territorializzazione delle previsioni del PGTU in oggetto,

Temi e traguardi di sostenibilità per il PGTU di Molfetta

| | |
|---------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mobilità e trasporto | Garantire modalità di spostamento che permettano di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci; incoraggiare la scelta della modalità di trasporto più sostenibile; sviluppare alternative alla domanda di mobilità; facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza |
| Sicurezza | Garantire e migliorare le condizioni di sicurezza per tutti i fruitori e per tutte le fasce di età, sicurezza negli spostamenti indipendentemente dal mezzo usato. |
| Qualità dell'aria | Ridurre emissioni di gas climalteranti 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 |
| Salute e Ambiente urbano | Limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale-generale (DIR. 208/50/CE); incrementare la vivibilità dei territori e delle città decongestionando gli spazi del 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 |

Fig. 25 - Temi e traguardi di sostenibilità per il PGTU di Molfetta

³ Art.34, comma 5, D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

6.1 Biodiversità

Nel 2010 l'Italia si è dotata della Strategia nazionale per la biodiversità, che si pone come strumento d'integrazione delle esigenze di conservazione e di uso sostenibile della biodiversità nelle politiche di settore. In attuazione della Strategia Nazionale, a valle di un protocollo di intesa sottoscritto con il MATTM nel 2011, la Puglia ha attivato l'Osservatorio Regionale per la Biodiversità (D.G.R. n. 538 del 20 marzo 2012) con funzioni conoscitive e propositive per la conservazione, fruizione e valorizzazione della biodiversità e del patrimonio ambientale.

Nella tematica biodiversità rientra pienamente l'analisi della presenza di territori soggetti a specifici provvedimenti di protezione e quindi aree naturali protette (ANP) e siti della Rete Natura2000 e quindi, Siti di Interesse Comunitario (SIC), la loro evoluzione in Zone Speciali di Conservazione (ZSZ) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) sancite a seguito delle norme nazionali ed europee in merito.

Nell'ambito di queste attività di censimento e tutela attraverso l'Osservatorio Regionale per la Biodiversità è stato reso disponibile un portale che raccoglie informazioni utili a valutare la distribuzione delle specie animali e vegetali sul territorio utilizzando una maglia quadrata di 10km.

L'osservatorio restituisce l'elenco delle specie rilevate attraverso apposite schede. Sul comune di Molfetta non sono censite specie animali o vegetali rilevanti e oggetto di tutela.



Fig. 26 – Osservatorio Regionale per la Biodiversità - <https://pugliacon.regione.puglia.it/web/sit-puglia-sit/osservatorio-regionale-biodiversita>

6.1.1 Elementi faunistici di interesse comunitario presenti sul territorio comunale di Molfetta

Di seguito si riporta l'elenco delle specie animali presenti in Puglia, così come individuati nell'Allegato 1 della DGR 2442/2018. Per ciascuna specie sono stati rilevati i dati dello stato di conservazione e del trend a livello regionale Puglia

| Codice specie | Nome scientifico | STATO DI CONSERVAZIONE E TREND | |
|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------|----------------|
| | | Livello di valutazione | Regione Puglia |
| | | Fonte dato | BIG (R) |
| MAMMIFERI | | | |
| 1352 | Canis lupus | ↗ | |
| 2644 | Capreolus capreolus italicus | → | |
| 1350 | Delphinus delphis | X | |
| 1327 | Eptesicus serotinus | | |
| 1363 | Felis silvestrisutra | X | |
| 2030 | Grampus griseus | X | |
| 5365 | Hypsugo savii | | |
| 1344 | Hystrix cristata | X | |
| - | Lepus corsicanus | X | |
| 1355 | Lutra lutra | ↗ | |
| - | Microtus savii | X | |
| 1310 | Miniopterus schreibersii | | |
| 1366 | Monachus monachus | X | |
| 1341 | Muscardinus avellanarius | X | |
| 1358 | Mustela putorius | X | |
| 1307 | Myotis blythii | | |
| 1316 | Myotis capaccinii | | |
| 1314 | Myotis daubentonii | | |
| 1321 | Myotis emarginatus | | |
| 1324 | Myotis myotis | | |
| 1331 | Nyctalus leisleri | | |
| 1312 | Nyctalus noctula | | |
| 2624 | Physeter catodon | X | |
| 2016 | Pipistrellus kuhlii | | |
| 1309 | Pipistrellus pipistrellus | | |
| 5009 | Pipistrellus pygmaeus | | |
| 1326 | Plecotus auritus | | |
| 1329 | Plecotus austriacus | | |
| 1305 | Rhinolophus euryale | | |
| 1304 | Rhinolophus ferrumequinum | | |
| 1303 | Rhinolophus hipposideros | | |
| 1302 | Rhinolophus mehelyi | | |
| - | Sorex samniticus | X | |
| 2034 | Stenella coeruleoalba | X | |
| 1333 | Tadarida teniotis | | |
| - | Talpa romana | X | |
| 1349 | Tursiops truncatus | X | |
| 2035 | Ziphius cavirostris | X | |
| RETTILI | | | |
| - | Anguis veronensis | | |
| 1224 | Caretta caretta | | |
| 5670 | Coluber viridiflavus | | |
| 1283 | Coronella austriaca | | |
| 6958 | Cyrtopodion kotschyi | | |
| 5369 | Elaphe lineata | | |
| 1281 | Elaphe longissima | | |
| 1279 | Elaphe quatuorlineata | | |
| 1293 | Elaphe situla | | |
| 1220 | Emys orbicularis | | |
| 1263 | Lacerta viridis | | |
| 1292 | Natrix tessellata | | |
| 1256 | Podarcis muralis | | |
| 1250 | Podarcis sicula | | |
| 1217 | Testudo hermanni | | |
| ANFIBI | | | |
| 5357 | Bombina pachypus | ↘ | |
| 2361 | Bufo bufo | | |
| 6962 | Bufo viridis Complex | ↘ | |
| 1209 | Rana dalmatina | | |
| 1210 | Pelophylax kl. esculentus | | |
| 1206 | Rana italica | | |
| 5367 | Salamandrina perspicillata | | |
| 1175 | Salamandrina terdigitata | | |
| 1167 | Triturus carnifex | | |
| 6956 | Lissotriton italicus | | |
| INVERTEBRATI TERRESTRI | | | |
| 1092 | Austropotamobius pallipes | ↘ | |
| 1088 | Cerambyx cerdo | | |
| 1044 | Coenagrion mercuriale | | |
| 1047 | Cordulegaster trinacriae | | |
| 4033 | Erannis ankeraria | | |
| 1074 | Eriogaster catax | | |
| 1065 | Euphydryas aurinia | | |
| 1078 | Euplagia quadripunctaria | | |
| 1034 | Hirudo medicinalis | X | |
| 1062 | Melanargia arge | ↘ | |
| 5381 | Osmoderma italica | ↘ | |
| 1076 | Proserpinus proserpina | | |
| 1050 | Saga pedo | ↘ | |
| 1032 | Unio mancus | n.d. | |
| 1014 | Vertigo angustior | | |
| 1016 | Vertigo moulinsiana | | |
| 1053 | Zerynthia polyxena | | |

| Legenda Stato di conservazione Specie vegetali | |
|------------------------------------------------|------------------------------------|
| | Stato di conservazione favorevole |
| | Stato di conservazione inadeguato |
| | Stato di conservazione cattivo |
| | Stato di conservazione sconosciuto |

| Legenda TREND specie vegetali | |
|-------------------------------|------------------------|
| ↗ | Trend in miglioramento |
| → | Trend stabile |
| ↘ | Trend in peggioramento |
| X | Trend sconosciuto |
| | Trend non determinato |

Considerate le caratteristiche dell' habitat nel suo complesso e quindi la poca consistenza di un habitat specifico di tipo forestale, arbustivo, ruderale, ipogeo, pascolivo, rupestre, acquatico, dall'elenco sopra è plausibile che solo poche specie animali siano oggi presenti sul territorio in questione; tra questi sicuramente avvalendosi anche dalle risultanze del portale regionale della biodiversità sono stati rilevati gli elenchi delle specie animali presenti sul territorio di Molfetta.

Tra le specie animali troviamo:

Classe Anfibi:

- Bufo balearicus

Classe mammiferi

- Pipistellus kuhlii

Classe Pesci:

- salaria pavo
- dentex dentex
- epinephelus marginatus

Classe Rettili

- Caretta caretta
- Elaphe quatuorlineata
- Zamenis situla

Anche per questa componente ambientale non sono prevedibili impatti poiché, come più volte evidenziato, il Piano prevede interventi solo all'interno di un territorio già altamente urbanizzato.

6.2 Comfort acustico

Per quanto riguarda la riduzione del rumore, la normativa di livello europeo di riferimento è la Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (così come aggiornata dal Regolamento (CE) n. 1137/2008), che prevede l'adozione da parte degli Stati membri, di piani d'azione, in base ai risultati della mappatura acustica, allo scopo di evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona. Lo scopo è quello di "evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale".

La direttiva è stata recepita, a livello nazionale, dal D.lgs. n. 194 del 19/8/2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale", che integra, su alcuni temi, la precedente Legge n. 447 del 26/10/1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico".

La legge quadro individua le competenze in materia di pianificazione acustica attribuendo alle regioni le attività di indirizzo e ai comuni i compiti di classificazione acustica e l'adozione dei piani di risanamento, in coordinamento con i piani del traffico. I valori limite delle sorgenti sonore da tenere in considerazione nella pianificazione sono definiti dal D.P.C.M. 14/11/1997 (Cfr. tabella).

| Classi di destinazione d'uso del territorio | | Valori limite delle sorgenti sonore (DPCM 14/11/97) Leq in dB(A) | | | | | | | | | |
|---------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------|------------|-------|---------|-------|------------|-------|---------------|--------------|
| | | emissione | | immissione | | qualità | | attenzione | | | |
| | | diurno | nott. | diurno | nott. | diurno | nott. | diurno | nott. | diurno orario | nott. orario |
| I | aree particolarmente protette | 45 | 35 | 50 | 40 | 47 | 37 | 50 | 40 | 60 | 45 |
| II | aree prevalentemente residenziali | 50 | 40 | 55 | 45 | 52 | 42 | 55 | 45 | 65 | 50 |
| III | aree di tipo misto | 55 | 45 | 60 | 50 | 57 | 47 | 60 | 50 | 70 | 55 |
| IV | aree di intensa attività umana | 60 | 50 | 65 | 55 | 62 | 52 | 65 | 55 | 75 | 60 |
| V | aree prevalentemente industriali | 65 | 55 | 70 | 60 | 67 | 57 | 70 | 60 | 80 | 65 |
| VI | aree esclusivamente industriali | 65 | 65 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 70 | 80 | 75 |

Fig. 27 – Valori limite delle sorgenti sonore nelle varie classi di destinazione

La legge del 2005 definisce le procedure di mappatura acustica strategica e di redazione dei piani d'azione per la riduzione dell'inquinamento acustico negli agglomerati urbani con popolazione superiore a 100.000 abitanti. La relativa responsabilità è attribuita a regioni e province autonome in collaborazione con i gestori delle infrastrutture di trasporto principali.

La Regione Puglia, in ottemperanza a quanto disposto dalla legislazione nazionale con D.G.R. n. 1009 del 26/06/2007 ha individuato l'ARPA Puglia quale Autorità competente per lo svolgimento delle attività di mappatura acustica strategica. Sono state pertanto realizzate le mappe acustiche strategiche degli agglomerati di Bari, Taranto, Foggia, Andria, nonché di Barletta, Brindisi, Lecce incluse per trend demografico positivo e prossimità alla soglia di popolazione.

Il Comune di Molfetta con D.G.C. n. 245 del 28/05/2002 ha approvato il Piano di zonizzazione acustica e l'elaborato costituente la mappatura acustica del Centro Urbano di Molfetta.

6.3 Habitat presenti

Come si può evidenziare dal QC derivante dal PPTR sul territorio di Molfetta non vi sono aree protette Natura 2000 tuttavia vi è, oltre agli habitat a mare, una singola porzione di territorio che presenta degli habitat puntuali. Le progettualità del PGTU-PUP razionalizzano la rete viaria e ipotizzano una serie di parcheggi per pianificare la domanda di sosta urbana, quindi non prevedono alcun tipo di intervento nella porzione extraurbana.

Vedasi immagini sotto per identificazione degli habitat puntuali ricadenti nel territorio rurale



Fig. 28 - Habitat e progettualità del PGTU-PUP

Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi, il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.

6.4 Aree ad alto Valore Ambientale

Attraverso l'analisi svolta emerge che sul proprio territorio non vi sono aree SIC o ZPS si rileva tuttavia la presenza dell'area

SIC a Mare IT9120009 - Posidonieto San Vito – Barletta le cui caratteristiche sono:

- La non spiccata rigogliosità della prateria, lascia spazio sufficiente all'insediamento di varie biocenosi tipiche del piano infralitorale. Particolarmente diffuse nell'ambito della biocenosi ad Alghe Fotofile le specie *Cystoseira* sp. e *Dictyota* sp, presenti sia su substrati rocciosi sia sugli ampi tratti di fondali a matte morta.
- In prossimità del limite inferiore (15-16 m) della prateria è presente la biocenosi coralligena che si sviluppa, in estensione ed altezza, man mano che aumenta la profondità. Essa evidenzia la capacità di colonizzare livelli batimetrici superficiali anche a causa di una certa torbidità che caratterizza le acque di questo tratto di mare. La biocenosi mostra comunque il massimo del suo sviluppo nella fascia batimetrica tra i 18 ed i 27 m, con costruzioni organogene, realizzate da una miriade

di organismi (Alghe incrostanti, Poriferi, Cnidari, Briozoi, Anellidi, Ascidiacei, ecc.). Tali biocostruzioni risultano spesso imponenti come dimostrano alcuni sonogrammi registrati durante la navigazione in questo tratto di mare. Alla biocenosi coralligena si sostituiscono gradualmente, all'aumentare della profondità (30-40 m), i fondi detritici organogeni.

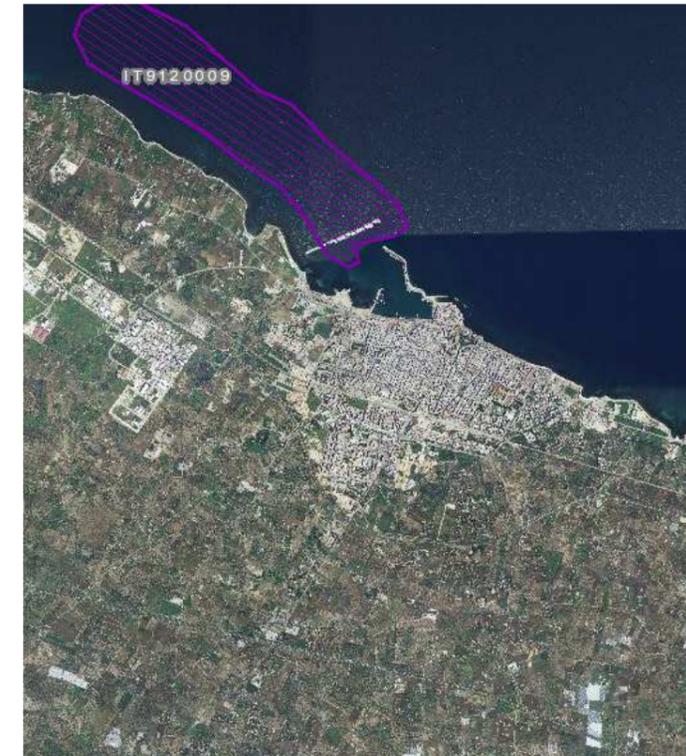


Fig. 29 - SIC a Mare IT9120009

Si può enunciare sin d'ora che non vi sono relazioni ed impatti negativi tra progetto e la presenta area di valore ambientale.

6.5 I vincoli del PPTR

Si analizzano i vincoli regionali da Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).

Ai sensi dell'articolo 143 co.1 lett. b) e c) del d.lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), Il Piano Paesaggistico della Regione Puglia (PPTR) ha condotto la ricognizione sistematica di tutte le aree sottoposte a tutela paesaggistica, oltre ad individuarne, ai sensi dell'art. 143 co. 1 lett. e) del Codice, gli ulteriori contesti che il Piano intende sottoporre a tutela paesaggistica.

Il paesaggio rurale trova nel conflitto con le attività antropiche di origine urbana le maggiori criticità, in particolare per la tendenza alla saldatura tra gli insediamenti costieri che minacciano fortemente le colture orticole storiche residuali che oltre a testimoniare una sapienza agricola storica di rilievo hanno preservato la riconoscibilità dei centri urbani costieri.

L'area coperta ad uliveto, coltivata in intensivo presenta una bassa valenza ecologica. La presenza di elementi naturali ed aree rifugio immersi nella matrice agricola (filari, siepi, muretti a secco e macchie boscate) è ridotta al minimo. La matrice agricola genera anche una forte pressione sull'agroecosistema che si presenta anche scarsamente complesso e diversificato.

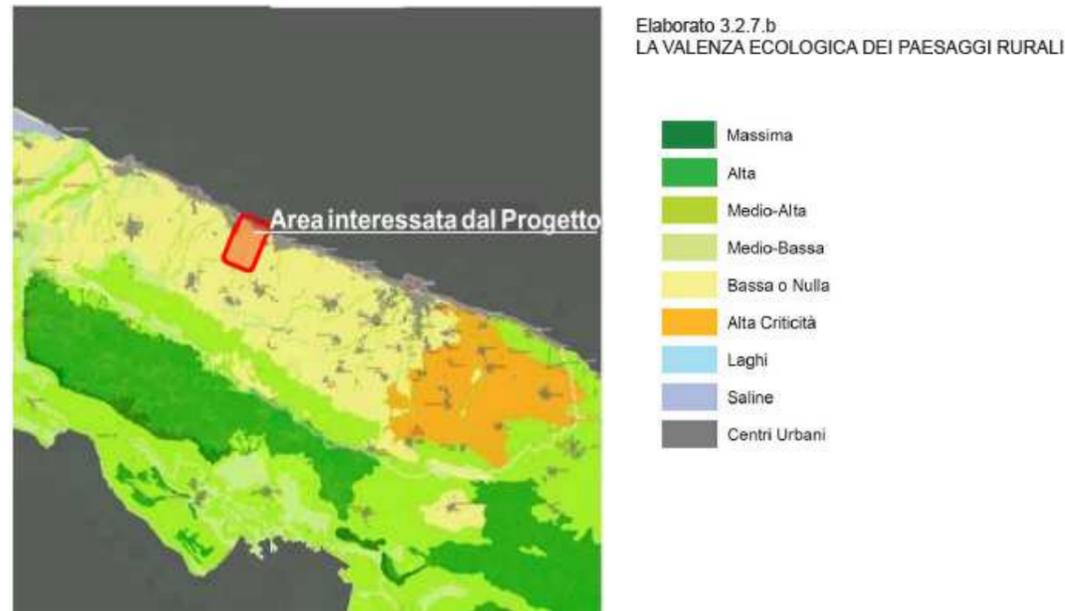


Fig. 30 - PPTR - Elab. 3.2.7- Le Morfotipologie rurali - Prevalenza di monocultura ad oliveto e presenza di mosaici agricoli

Avendo chiarito nel capitolo 4 del presente documento, attraverso la descrizione dei contenuti del Piano in oggetto, che molte delle previsioni di piano sono di tipo riorganizzativo dell'assetto viabilistico e non di tipo progettuale, e che gli unici elementi meritevoli di un'analisi puntuale sono appunto i parcheggi di previsione in quanto elementi progettuale di miglioramento delle sosta, nelle tavole di valutazione dei diversi piani, saranno usati come sfondo solo le perimetrazioni dei parcheggi; tale attività consentirà di visualizzare subito la localizzazione del parcheggio in sovrapposizione allo strumento di tutela ambientale e quindi al vincolo, qualora vi siano delle conflittualità.

Tutti questi interventi appaiono suddivisibili in due categorie:

- gestionali ed operativi ed organizzativi per l'efficientamento di circolazione del traffico misto, della sosta e della pedonalizzazione;
- progettuali per il miglioramento funzionale della sosta.

Se i primi sono valutabili in termini di coerenza strategica e di principio, questi ultimi sono da valutare per una verifica spaziale e funzionale in quanto elemento di modifica di uso del suolo.

| | |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Legenda degli elementi di progetto oggetto della presente valutazione | Altri parcheggi derivanti da progettualità PUMS |
| PGTU_parcheggi <input checked="" type="checkbox"/> PUP | PUMS_parcheggi <input checked="" type="checkbox"/> PUMS-PUP |

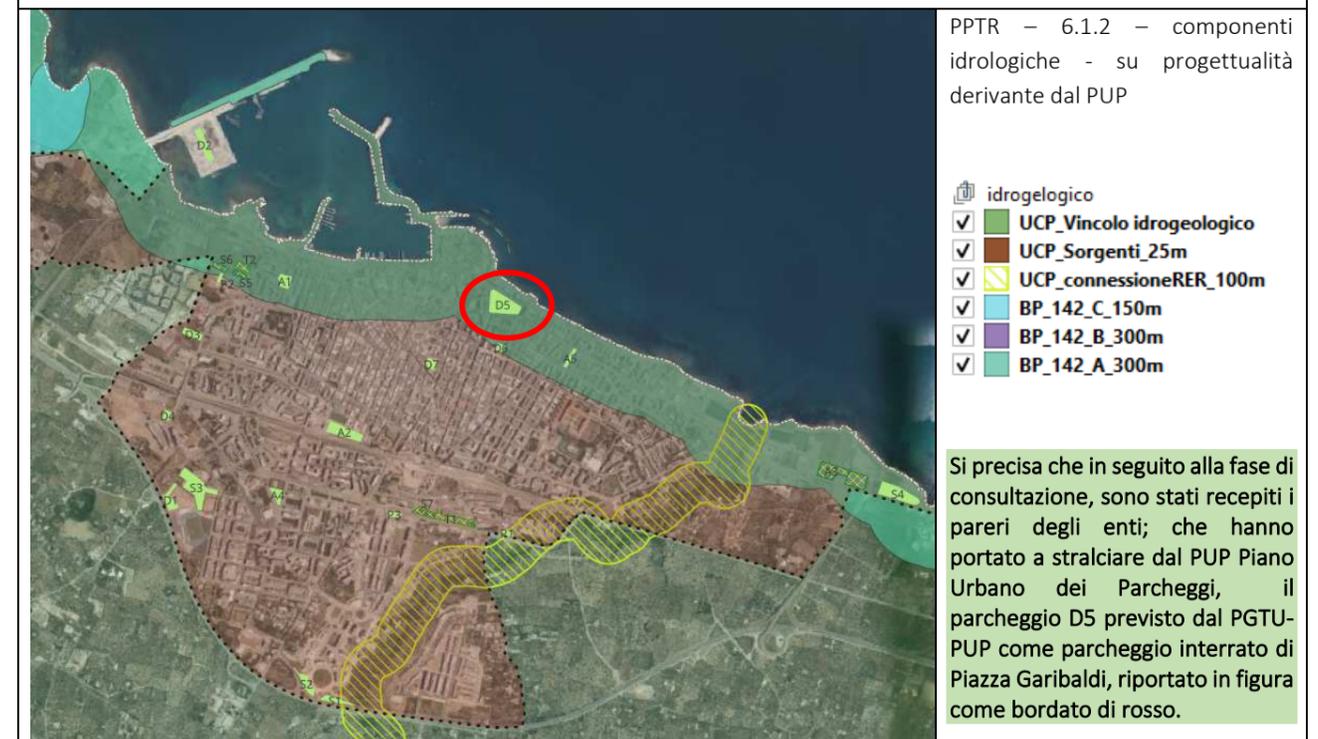
A questo si aggiungono anche i parcheggi derivanti da progettualità del Piano Coste Comunale (di seguito PCC) che non sono visibili sulla presente analisi geografica, ma che anch'essi sono stati funzionali all'analisi del PGTU.

Va precisato ulteriormente che i parcheggi oggetto di progettualità PUMS e PCC sono già stati oggetto di valutazione nell'ambito del loro iter. Si lasceranno accesi i parcheggi previsti dal PUMS per specifica affinità a tema trattato dal PGTU-PUP.



Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi, il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.

Nel territorio di Molfetta per quanto concerne le componenti geomorfologiche sono presenti lame e doline che non interferiscono con la localizzazione degli elementi di Progetto del PUP

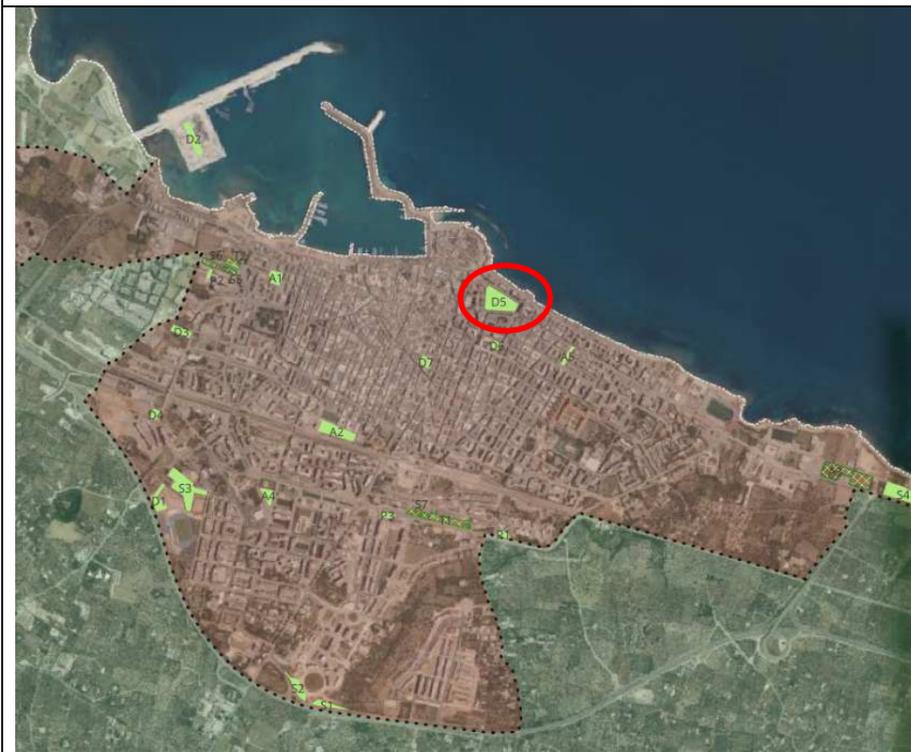


Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi, il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.

Nel territorio di Molfetta si rileva la presenza:

- di territori costieri (300 m. dalla linea di costa) e di un corso d'acqua pubblico (lama Marcinase) tutelati come beni paesaggistici;

- di due lame incluse nel Reticolo Idrografico di connessione della R.E.R. (lama dell'Aglio e lama Martina) tutelate come ulteriori contesti paesaggistici. Come si può vedere alcuni parcheggi di progetto ricadono nella norma di tutela art. 142 comma a) territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare, del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 –



PPTR – 6.2.1 – componenti botanico-vegetazionali - su progettualità derivante dal PUP

- botanico-vegetazionale
- UCP_rispetto boschi
- UCP_Pascoli_naturali
- UCP_Formazioni_arbustive
- UCP_Aree_Umide
- BP_142_I
- BP_142_G

Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi, il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.

Per quanto riguarda le componenti Botanico-vegetazionali sul territorio di Molfetta il PPTR non rileva valenze.



PPTR – 6.2.2 – Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici (tematismo assente) - su progettualità derivante dal PUP

di Molfetta

- aree_protette
- UCP_rispetto_parchi_100m
- UCP_rilevanza_naturalistica
- BP_142_F

Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi, il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.

Non si segnala la presenza di vincoli derivanti dalla presenza di aree protette e siti naturalistici, tranne il Posidonieto San Vito



PPTR – 6.3.1 – Componenti culturali e insediative - - su progettualità derivante dal PUP

- culturali-insediative
- UCP_stratificazione_insediativa_siti_storico_culturali
- UCP_stratificazione_insediativa_rete_tratturi
- UCP_paesaggi_rurali
- UCP_citta_consolidata
- UCP_aree_a_rischio_archeologico
- UCP_area_rispetto_zone_interesse_archeologico
- UCP_area_rispetto_siti_storico_culturali
- UCP_area_rispetto_rete_tratturi
- BP_142_M
- BP_142_H_VALIDATE
- BP_142_H
- BP_136

Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi, il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.

Si segnala per le componenti insediative e culturali la presenza di art. 136 Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 – dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia costiera e del centro storico di Molfetta all'interno del quale ricade un progetto di parcheggio derivante dal PUP. Si segnala anche la presenza di una fascia di rispetto per siti storico culturali e del relativo "UCP stratificazione insediativa-siti storico culturali" vedi approfondimento sotto.

Tuttavia dobbiamo segnalare che la progettualità che ricade in corrispondenza dell' UCP stratificazione insediativa - siti storico culturali" fa parte del progetto PUP del PUMS. Si rimanda quindi al relativo Rapporto Ambientale per la valutazione specifica dell'elemento di progetto. Mentre sempre in fascia di rispetto per siti storico culturali ricade parzialmente un progetto di PGTU-PUP.

Approfondimento componenti culturali e insediative



- PGTU_parcheggi
- PUP

- PUMS_parcheggi
- PUMS-PUP

| | |
|----|------------------------|
| S5 | di scambio intermodale |
| S6 | di scambio intermodale |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>i parcheggi id S5 e S6 sono parcheggi di scambio, il parcheggio T2 è un terminal pertanto sono stati computati dal PUP per calcolare il numero totale di nuovi posti auto. Tutti questi 3 sono già stati oggetto di valutazione nel PUMS.</p> | |
| <p>Approfondimento componenti culturali e insediative</p>  <p>PGTU_parcheggi_ <input checked="" type="checkbox"/> PUP</p> | <p>Il parcheggio corrisponde a Piazza Garibaldi e ricade in zona di Vincolo art. 136 Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 – <i>dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia costiera e del centro storico di Molfetta.</i></p> <p>Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato, a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi, il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi.</p> |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>PPTR – 6.3.2 Valori percettivi - su progettualità derivante dal PUP</p> <p>valori-percettivi</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> UCP_strade valenza paesaggistica <input checked="" type="checkbox"/> UCP_strade panoramiche <input checked="" type="checkbox"/> UCP_luoghi panoramici <input checked="" type="checkbox"/> UCP_coni visuali <p>Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi, il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.</p> |
| <p>Si segnala per i valori percettivi, la presenza di strade a valenza paesaggistica.</p> | |

6.6 Premesse su PAI, PGRA, PGA

Allo stato attuale sul territorio del Distretto dell' Appennino Meridionale, relativamente alla *Unit of Management* Regionale Puglia e Interregionale Ofanto risultano vigenti:

- Piano di Bacino Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI),
- Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA),
- Piano di Gestione Acque (PGA)

6.6.1 I vincoli del PAI e del PGRA

Il Piano di Bacino è lo strumento di governo del bacino idrografico, che si configura quale documento di carattere conoscitivo, normativo e tecnico operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme

d'uso finalizzate alla **conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque**, sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato.

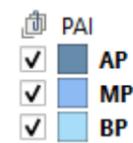
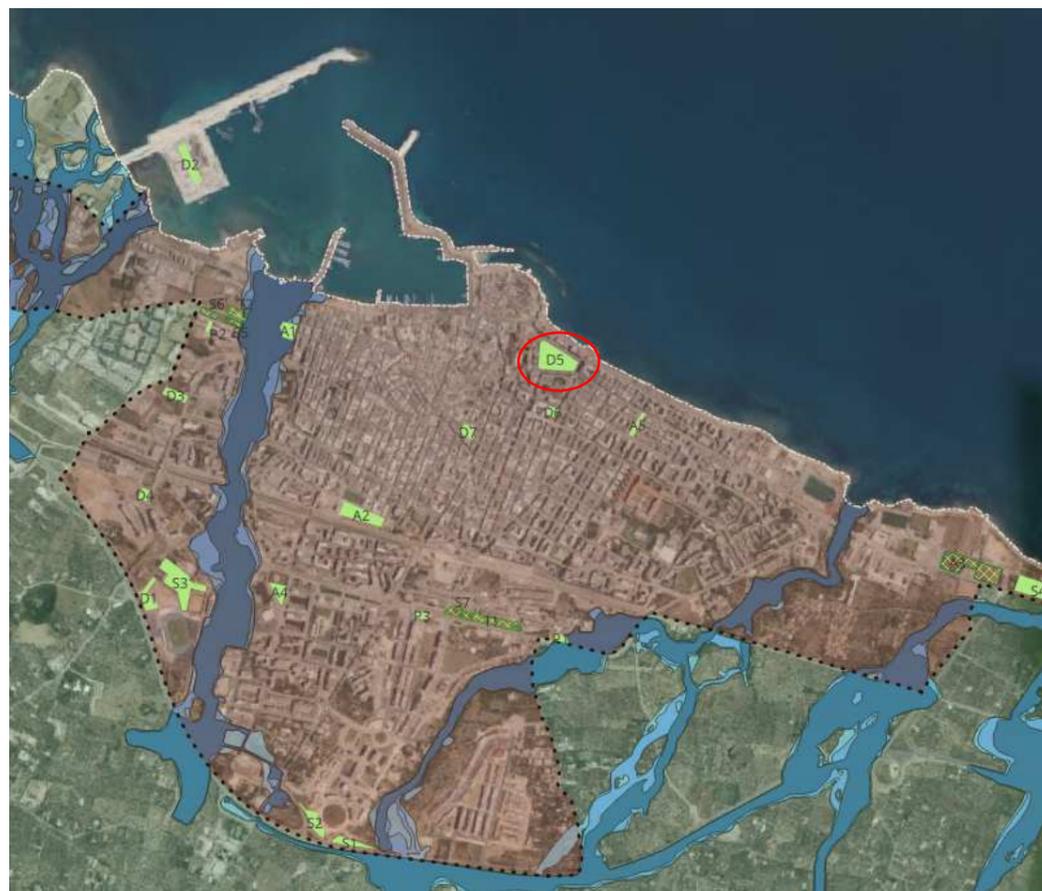
Le finalità del PAI della Regione Puglia sono:

- La sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico - forestali, idraulico- agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistico;
- La difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitanti e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto;
- Il riordino del vincolo idrogeologico;
- La difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua;
- Lo svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico, nonché la gestione degli impianti.

Le **finalità** sono perseguite mediante:

- La definizione del quadro del rischio idraulico ed idrogeologico in relazione ai fenomeni di dissesto evidenziati;
- L'adeguamento degli strumenti urbanistico – territoriali;

- L'apposizione di vincoli, l'indicazione di prescrizioni, l'erogazione di incentivi e l'individuazione delle destinazioni d'uso del suolo più idonee in relazione al diverso grado di rischio,
- L'individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico ed ambientale, nonché alla tutela ed al recupero dei valori monumentali ed ambientali presenti;
- L'individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinano rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione;
- La sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture con modalità di intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del terreno;
- La difesa e la regolazione dei corsi d'acqua, con specifica attenzione alla valorizzazione della naturalità dei bacini idrografici;
- Il monitoraggio dello stato dei dissesti.



Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.



APPROFONDIMENTO

All'interno del Comune di Molfetta sono presenti ambiti di Bassa, Media e Alta Pericolosità PAI; tra gli elementi di progettualità PGTU-PUP vi è un parcheggio che si trova in zona media e alta pericolosità PAI. Sarà da attenzionare in fase di progettualità definitiva ed esecutiva.

Ai fini del rispetto dei vincoli suddetti, il progetto esecutivo dovrà prendere in considerazione le pendenze, i materiali e i deflussi al fine di non arrecare un aggravio o un impedimento al naturale deflusso della zona urbana.

Tutti gli interventi che ricadono all'interno delle aree vincolate dal PAI, dovranno, in fase attuativa, richiedere il parere favorevole dell'Autorità di Bacino sulla compatibilità degli stessi con il PAI.

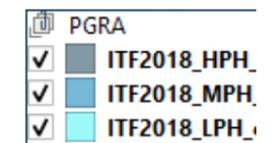
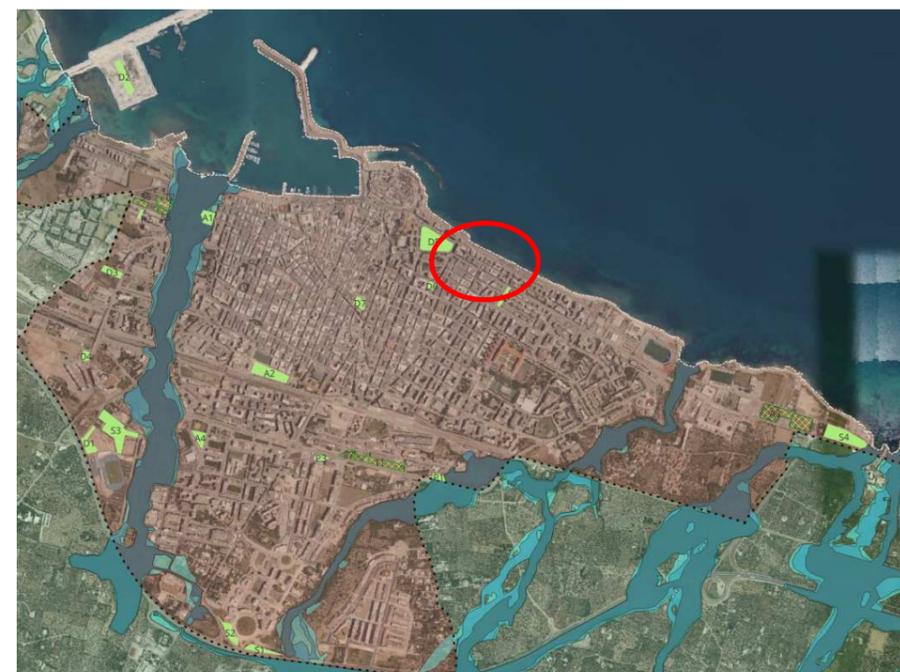


Fig. 31 - PGRA Pericolosità e Progettualità PGTU-PUP

Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.

6.8 Gli elementi geomorfologici



- Punti_sommitali
- Reticolo
- Conche_1ha
- Doline
- Cave
- Canali_lagunari
- Orli_terrazzo_morfologico
- Ripe_erosione_fluviale
- Pieghe
- Faglie
- Porti
- Costa

APPROFONDIMENTO



In corrispondenza del Parcheggio P2 si riscontra il perimetro di un elemento estratto dalla Carta Idrogeomorfologica. Si è in presenza di una cava; tuttavia possiamo constatare come il perimetro della cava stessa lambisca anche l'abitato esistente e l'immediato spazio pertinenziale della residenza. Si sottolinea che il parcheggio previsto dal piano è già usato come parcheggio lungo la strada (via Amedeo Modigliani). Vedasi foto sotto.



Nell'immagine sopra vediamo il progetto del PGTU-PUP sovrapposto con la carta Idrogeologica della Regione Puglia. Lo scopo al fine di verificare possibili interferenze della rete e degli interventi puntuali con il reticolo idrografico attraverso l'analisi della Carta Idrogeomorfologica allegata al PAI, ai sensi degli artt. 6 e 10 delle NTA del PAI; Come si può vedere non vi sono conflitti oltre quanto riportato nell' approfondimento.

6.9 Considerazioni finali a valle dell'analisi sui vincoli ambientali

A valle della disamina dei vincoli di tutela paesaggistico-ambientale, a valle dell'analisi di progetto svolta e delle caratteristiche progettuali degli interventi, non si ritiene che il progetto di PGTU-PUP produca sul territorio in questione, conseguenze su aree sensibili e ad alto valore ambientale, anzi come vedremo nell'analisi di coerenza interna ed esterna esso apporta dei benefici su diversi ambiti sociali, economici ed ambientali.

Le tipologie di parcheggi previsti dal PGTU_PUP sono le seguenti

- PGTU_parcheggi_STILE
- P di attestamento
 - P di destinazione
 - P di scambio intermodale
 - P esistente
 - P di pertinenza
 - terminal bus
 - Velostazione
 - P esistente privato

Tuttavia come abbiamo visto vi sono due parcheggi per i quali in questa sede si esprimono delle precisazioni

| Conflittualità-criticità | localizzazione | Descrizione: |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Approfondimento componenti culturali e insediative</p> <p>PGTU_parcheggi_</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> PUP | | <p>Proseguimento di Via Modigliani-traversa De Chirico.</p> <p>Il parcheggio (P2) proposto dall'amministrazione a diversi livelli di avanzamento è stato ripreso dal PGTU-PUP è in area di rispetto per la presenza di siti storico- culturali.</p> <p>Esso si configura come parcheggio di pertinenza.</p> <p>Mentre i Parcheggi S5 ed S6 si configurano come parcheggi di scambio intermodale. Essendo un'area urbana, ed essendo l'opera non impattante da un punto di vista visivo non si ritiene che esso l'elemento progettuale possa avere un impatto negativo sul paesaggio e/o sui valori del luogo. Si consiglia tuttavia di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usare materiali che garantiscano permeabilità al fine di evitare l'effetto isola di calore e garantire confort urbano. • Di predisporre in fase di progetto lungo il perimetro alberature che possano |

| | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | <p><i>offrire ombreggiatura e creare una maggiore qualità visiva e di paesaggio nel rispetto del luogo oggetto di tutela.</i></p> <p>Le indicazioni fornite in questa sede appaiono già inserite nel progetto definitivo approntato dall'amministrazione.</p> |
|  <p>PGTU_parcheggi_</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> PUP</p> |  <p>Parcheggio (A1) in Via Sergio Fontana proposto dal PGTU-PUP che si configura come parcheggio di attestamento.</p> <p>Il parcheggio, peraltro già usato come parcheggio abusivo si trova in area ad alta e media pericolosità PAI – PGRA. Per tale motivo si dovrà attenzionare per i deflussi e pendenze in sede di progettualità definitiva ed esecutiva. Si consiglia di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usare materiali che garantiscano permeabilità al fine di evitare l'effetto isola di calore e garantire confort urbano. • Optare per un livello di densità arborea elevato per garantire un adeguato criterio di sostenibilità ambientale • Predisporre il relativo piano di manutenzione dell'opera al fine di garantire che le alberature e il manto permeabile siano mantenuti nel tempo. | |
|  <p>Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal</p> |  <p>In merito al progetto di Piazza Garibaldi (D5) il PGTU-PUP ipotizza un parcheggio interrato a 2 livelli per garantire il mantenimento e il rispetto del vincolo: art. 136 Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 – dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia costiera e del centro storico di Molfetta.</p> | |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>PUP Piano Urbano dei Parcheggi il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.</p> <p>PGTU_parcheggi_</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> PUP</p> | <p>Data la complessità del progetto si prevede l'impiego di un project financing a garanzia della sostenibilità economica finanziaria dell'opera.</p> |
|  <p>Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.</p> | <p>Alcuni parcheggi di progetto PGTU-PUP ricadono nella norma di tutela art. 142 comma a) territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare, del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 – non si evidenziano conflittualità essendo peraltro un'area urbana. Le uniche prescrizioni che si possono offrire in questa sede sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usare materiali che garantiscano permeabilità al fine di evitare l'effetto isola di calore e garantire confort urbano. • Optare per un livello di densità arborea elevato per garantire un adeguato criterio di sostenibilità ambientale • Predisporre in fase esecutiva il relativo piano di manutenzione dell'opera al fine di garantire che le alberature e il manto permeabile siano mantenuti nel tempo. • Seguire le prescrizioni riportate al cap. 10 della presente valutazione <p>Per tutti i parcheggi siano seguite le prescrizioni inserite al cap. 10 della presente valutazione.</p> |

7 ANALISI DI COERENZA ESTERNA

Come si è detto in premessa sono molti i settori direttamente collegati con la tematica della mobilità sostenibile ed in tale ottica si ritiene di prendere in considerazione le principali tematiche di scala sovraordinata con cui la politica di mobilità sostenibile si confronta.

7.1 Piano Regionale della Qualità dell'aria (PRQA)

Con DGR 29 dicembre 2011, n. 2979 (BURP n. 9 del 18/01/2012) ha adottato il progetto di adeguamento della zonizzazione del territorio regionale e la relativa classificazione ai sensi del D. Lgs. 155/2010 assentito dal Ministero dell'Ambiente in data 19.07.2013.

Con DGR 16 dicembre 2013 n. 2420 è stato approvato "Il Programma di valutazione della qualità dell'aria".

E con Legge Regionale n. 52 del 30.11.2019, all'art. 31 "Piano regionale per la qualità dell'aria", la Regione Puglia, ha stabilito che "Il Piano regionale per la qualità dell'aria (PRQA) è lo strumento con il quale la Regione Puglia persegue una strategia regionale integrata ai fini della tutela della qualità dell'aria nonché ai fini della riduzione delle emissioni dei gas climalteranti".

Con Deliberazione di Giunta Regionale n° 2436 del 2019 si prende atto del Quadro Programmatico Preliminare, del Rapporto Preliminare di orientamento comprensivo degli indirizzi per la consultazione preliminare del Piano Regionale di Qualità dell'Aria.

Il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA) si configura come strumento di pianificazione regionale ottempera a uno specifico obbligo della Regione Puglia. La vigente normativa nazionale assegna alle Regioni e alle Province Autonome le competenze del monitoraggio della qualità dell'aria e della pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazione superiori ai valori limite.

Il PRQA si pone l'obiettivo di innescare un meccanismo virtuoso che coinvolga i più larghi settori possibili di popolazione facendo leva sia su strumenti normativi, tecnologici e finanziari esistenti, sia su quelli introdotti dal Piano stesso; l'approccio alle problematiche dell'inquinamento atmosferico è fondato non solo sulla politica del comando e controllo quanto sul dialogo tra i diversi portatori di interesse, nella certezza che solo un maggiore livello di consapevolezza e responsabilità ambientale possa condurre a risultati positivi e duraturi.

Il territorio regionale è stato suddiviso in 4 zone con l'obiettivo di distinguere i comuni in funzione della tipologia di emissione a cui sono soggetti e delle conseguenti diverse misure di risanamento da applicare:

ZONA A: comprendente i comuni in cui la principale sorgente di inquinanti in atmosfera è rappresentata dal traffico veicolare.

ZONA B: comprendente i comuni sul cui territorio ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC.

ZONA C: comprendente i comuni con superamenti dei valori limite a causa di emissioni da traffico veicolare e sul cui territorio al contempo ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC.

ZONA D: comprendente tutti i comuni che non mostrano situazioni di criticità.

Le zone che presentano criticità sono la A, la B e la C. Pertanto le misure per la mobilità e per l'educazione ambientale previste dal Piano si applicano in via prioritaria nei comuni rientranti nelle ZONE A e C. Le misure per il comparto industriale, invece, si applicano agli impianti industriali che ricadono nelle zone B e C. Le misure per l'edilizia si applicano in tutto il territorio regionale. Gli interventi nei comuni rientranti nella zona di mantenimento D si attuano in una seconda fase, in funzione delle risorse disponibili.

La Rete Regionale di Rilevamento della Qualità dell'Aria (RRQA), così come definita dalla DGR del 16.12.2013, n. 2420, è composta da 53 stazioni fisse (di cui 41 di proprietà pubblica e 12 private). La RRQA rispetta i criteri sulla localizzazione fissati dal D. Lgs. 155/2010 e dalla Linee Guida per l'individuazione della rete di monitoraggio della qualità dell'aria redatta dal Gruppo di Lavoro costituito nell'ambito del Coordinamento ex art. 20 del D. Lgs. 155/2010. A queste 53 stazioni se ne aggiungono altre, di interesse locale.

Con la DGR 2420/2013, oltre alla rete di monitoraggio, la Regione Puglia ha adottato anche la zonizzazione del territorio regionale, così come previsto dall'art. 3 del D. Lgs. 155/2010. Tenendo conto dei criteri previsti dalla norma (assetto urbanistico, popolazione residente e densità abitativa per gli agglomerati, carico emissivo, caratteristiche orografiche, caratteristiche meteorologiche e grado di urbanizzazione del territorio per le zone) il territorio regionale è stato suddiviso in 4 zone: agglomerato di Bari, Zona Industriale, Zona collinare e Zona di Pianura. Nella figura che segue si riporta il quadro complessivo delle reti di monitoraggio

gestite da ARPA, così come si presenterebbe a seguito della ridefinizione della RRQA (le informazioni di dettaglio sulla nuova Rete proposta sono riportate nell'Allegato V del Piano).

Le misure di risanamento previste dal PRQA hanno l'obiettivo di ridurre le emissioni degli inquinanti in atmosfera e, conseguentemente, di abbassarne le concentrazioni in atmosfera al di sotto dei valori limite fissati dal DM 60/2002.

Considerata la limitatezza delle risorse finanziarie a disposizione

con la conseguente necessità di non disperderle in molteplici interventi dalla portata ridotta e dai risultati incerti, si è preferito concentrare tutti gli investimenti in un numero limitato di azioni, valutate come le più efficaci, che si articolano secondo quattro linee di intervento generali:

- Misure per la mobilità
- Misure per il comparto industriale
- Misure per l'educazione ambientale
- Misure per l'edilizia

Traffico e impianti industriali risultano le principali sorgenti emmissive: per questo motivo appare prioritario intervenire su questi due settori per i quali esistono consolidati esempi di buone pratiche da attuare o rafforzare. Le misure di educazione ambientale, invece, sono di fondamentale importanza al fine di intraprendere il percorso virtuoso della mobilità sostenibile, ripensando

forme di spostamento di persone e merci consolidate ma che hanno ormai manifestamente superato la capacità di carico sia dei sistemi urbani che del territorio nel suo complesso.

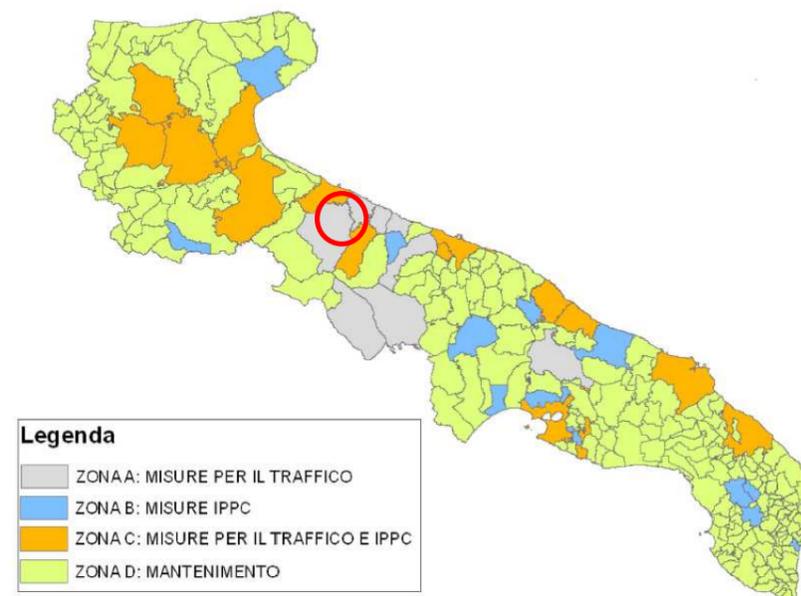


Fig. 32- PRQA – Comune di Molfetta– zona A: Misure per il Traffico

Il Comune di Molfetta rientra nella zona A del PRQA pertanto il PGTU è uno strumento che potrebbe davvero incidere positivamente in termini di riduzione delle emissioni.

Nel PRQA il tema della mobilità è fondamentale: e la strategia di riformulazione della **mobilità appare un'azione prioritaria**, da perseguire con tutti gli strumenti normativi e tecnologici a disposizione: città e vie di comunicazione sovraccariche di mezzi di trasporto provocano, infatti, oltre all'immissione di sostanze inquinanti in atmosfera, un insieme di fenomeni negativi, dall'aumento delle temperature nelle aree urbane con l'effetto cappa urbana all'inquinamento acustico e al peggioramento complessivo dei livelli di qualità della vita della popolazione.

Le misure per il miglioramento previste dal PRQA hanno l'obiettivo principale di ridurre le emissioni inquinanti da traffico nelle aree urbane. Le misure di carattere finanziario sono volte principalmente allo snellimento del traffico autoveicolare nelle aree urbane, con l'incentivazione del trasporto pubblico e la riduzione del traffico merci."

La tabella seguente sintetizza il settore d'intervento e le misure previste dal PRQA.

| | SETTORE D'INTERVENTO | MISURA | MOTIVAZIONE | SOGGETTI RESPONSABILI | RISORSE DESTINATE |
|------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|
| T.1 | TRASPORTO PRIVATO | Introduzione di un sistema generalizzato di verifica periodica dei gas di scarico (bollino blu) dei veicoli ciclomotori e motoveicoli | RIDURRE LE EMISSIONI DA TRAFFICO AUTOVEICOLARE NELLE AREE URBANE | REGIONE/COMUNE | Nessun impegno finanziario richiesto |
| T.2 | | Estensione delle zone di sosta a pagamento/ incremento della tariffa di pedaggio/ulteriore chiusura dei centri storici | | COMUNE | Nessun impegno finanziario richiesto |
| T.3 | | Introduzione del pedaggio per l'accesso ai centri storici o per l'attraversamento di strade | | COMUNE | Nessun impegno finanziario richiesto |
| T.4 | | Limitazione della circolazione dei motoveicoli immatricolati precedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano | | COMUNE | Nessun impegno finanziario richiesto |
| T.5 | | Introduzione della sosta a pagamento per ciclomotori e motoveicoli | | COMUNE | Nessun impegno finanziario richiesto |
| T.6 | TRASPORTO PUBBLICO | Acquisto/incremento numero di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale | INCREMENTARE LA QUOTA DI TRASPORTO PUBBLICO | REGIONE/COMUNE | 2.000.000 € |
| T.7 | | Interventi nel settore del trasporto pubblico locale (filtro per particolato, filobus, riqualificazione del trasporto pubblico di taxi tramite conversione a metano etc) | | REGIONE/COMUNE | 1.500.000 € |
| T.8 | | Incremento/introduzione dei parcheggi di scambio mezzi privati-mezzi pubblici | | COMUNE | 4.000.000 € |
| T.9 | MOBILITA' SOSTENIBILE | Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane | FAVORIRE E INCENTIVARE LE POLITICHE DI MOBILITA' SOSTENIBILE | REGIONE/COMUNE | 2.000.000 € |
| T.10 | | Introduzione del "car pooling" e del "car sharing" | | REGIONE/COMUNE | 1.000.000 € |
| T.11 | | Sviluppo delle iniziative di Mobility Management | | REGIONE/COMUNE | Nessun impegno finanziario richiesto |
| T.12 | TRASPORTO DI MERCI | Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale | ELIMINARE O RIDURRE IL TRAFFICO PESANTE NELLE AREE URBANE | COMUNE | 4.000.000 € |
| T.13 | | Limitazioni all'accesso dei veicoli pesanti | | COMUNE | Nessun impegno finanziario richiesto |

Fig. 33 - PRQA – Misure di risanamento per la Mobilità

In sintesi il Piano contribuisce in modo diretto alla progettualità per il miglioramento della qualità dell'aria in ambito urbano attraverso il proposito di diminuire gli spostamenti automobilistici privati in favore di mezzi ciclopedonali e/o di trasporto collettivo. L'attuazione del PGTU si avrà attraverso i Piani di II e III livello come richiamato in premessa nella presente valutazione di Piano.

7.2 Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)

Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) si configura come strumento di pianificazione regionale, e nella versione aggiornata con DGR n. 1181/2015, è rivolto specificatamente alle fonti energetiche rinnovabili (FER) e alle strategie per garantire il raggiungimento degli obiettivi regionali del Burden Sharing, di cui al DM 15/3/2012.

Il Piano prende atto che dal 2007 ad oggi si è consolidata la convinzione circa la necessità di favorire la transizione da impianti di produzione di taglio industriale a impianti di dimensione ridotte basate sull'efficientamento energetico, sulla generazione distribuita e sulla filiera corta. Tale prospettiva di

sviluppo implica un diverso e maggiore impegno sulla sia sulla diffusione della cultura del risparmio energetico, sia sull'organizzazione delle risorse territoriali, in termini di potenzialità e di bacini adeguati, minimizzando le filiere logistiche di processo e massimizzando la resa energetica e le ricadute per il territorio.

Il PEAR (e il suo aggiornamento) è articolato in un'unica relazione. Il Piano è strutturato in obiettivi strategici (previsti dalla LR 25/2012), a loro volta articolati in uno o più obiettivi specifici, azioni e strumenti per l'attuazione.

I principali contenuti del presente documento di aggiornamento del Piano

sono volti a:

- favorire l'aggiornamento del quadro di riferimento analitico relativo a produzione e consumi energetici, verifica di sostenibilità dell'attuale bilancio e mix energetico;
- indicare le modalità di monitoraggio e le strategie di sviluppo delle fonti rinnovabili in termini anche di potenza installabile ai fini del perseguimento degli obiettivi intermedi e finali previsti dal Burden Sharing;
- definire le misure necessarie per assicurare uno sviluppo sostenibile del sistema energetico regionale;
- verificare la coerenza esterna tra la pianificazione energetica regionale e la capacità della rete elettrica di trasmissione/distribuzione di accogliere ulteriori contributi da fonti rinnovabili, anche sulla scorta del potenziale autorizzato non ancora in esercizio;
- introdurre driver di sviluppo in chiave energetica orientati a nuovi modelli di sostenibilità ambientale e socio-economica, per la creazione di smart community e distretti.

Il PEAR, nella sua versione aggiornata, persegue i seguenti obiettivi:

- **disincentivare** le nuove installazioni di fotovoltaico ed eolico di taglia industriale (salvo la realizzazione di parchi fotovoltaici limitatamente a siti industriali dismessi localizzati in aree produttive come definite all'art. 5 del DM n.1444 del 2 aprile 1968);
- **promuovere** impianti di produzione da FER innovative o l'uso di tecnologie da FER già consolidate ma non ancora diffuse sul territorio regionale (geotermia a bassa entalpia, mini idroelettrico, solare termodinamico, idrogeno, ecc.);
- **promuovere** la realizzazione di impianti fotovoltaici e solari termici sulle coperture degli edifici e favorire l'installazione del mini-eolico sugli edifici nelle aree industriali, nei siti industriali dismessi e localizzati in aree a destinazione produttiva come definite nell'art. 5 del DM 1444/1968;
- **promuovere** la produzione sostenibile di energia da biomasse secondo un modello di tipo distribuito valorizzando il recupero della matrice diffusa non utilmente impiegata e/o quella residuale, altrimenti destinata;
- **promuovere** l'efficientamento energetico del patrimonio edilizio esistente e promuovere la sostenibilità energetica dei nuovi edifici;
- **promuovere** il completamento delle filiere produttive e favorire la ricaduta occupazionale sul territorio;
- **promuovere** la ricerca in ambito energetico;
- divulgare e sensibilizzare le materia della produzione sostenibile dell'energia e del risparmio energetico in tutti i settori (residenziale, industriale, agricolo, ecc).

In sintesi il Piano contribuisce in modo diretto e indiretto agli obiettivi del PEAR attraverso l'uso di mobilità elettrica collettiva; difatti il GTU ha come proposito la diminuzione degli spostamenti automobilistici privati in favore di mezzi ciclopedonali e/o di trasporto collettivo, installazione di centraline di ricarica elettrica per i mezzi ciclabili e/o motorizzati. L'attuazione del PGTU si avrà attraverso i Piani di II e III livello come richiamato in premessa nella presente valutazione di Piano.

7.3 Piano d'Ambito 2020-2045

Il Piano d'ambito 2020-2045 è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Direttivo n. 21 del 13.03.20231, unitamente alle successive modifiche ed integrazioni intervenute e con il Piano degli Investimenti l'aggiornamento biennale della predisposizione tariffaria ai sensi della deliberazione ARERA n. 639/2023/R/idr (approvato con Delibera CD AIP n. 88 del 02.10.20242).

I livelli di un buon servizio idrico nell'ambito territoriale rappresentano gli obiettivi che i servizi di acquedotto, fognatura e depurazione, dovranno raggiungere. Essi fanno riferimento:

- al completamento delle infrastrutture mancanti e/o insufficienti;
- alla qualità dell'acqua distribuita dall'acquedotto e di quella depurata;
- agli standard di qualità ambientale;
- agli standard di servizio all'utenza, in termini di regolarità di erogazione, continuità del servizio;
- ai livelli di mantenimento e/o rinnovo delle infrastrutture esistenti.

È evidente che i livelli di servizio obiettivo devono avere come riferimento i livelli minimi fissati inderogabilmente dalla normativa vigente.

Gli obiettivi prioritari sono:

- Migliorare la conoscenza delle infrastrutture (reti e impianti)
- Assicurare la continuità dell'approvvigionamento
- Garantire la sicurezza dell'approvvigionamento
- Garantire adeguate dotazione idriche giornaliere
- Migliorare la gestione del comparto approvvigionamento

Si elencano gli interventi previsti per il territorio di Molfetta dal Piano d'Ambito 2020-2045:

| PdA 2020-2045 | PdI 2020-2023 | POS | Piano | Codice | Codice attuale | Asset | Intervento |
|---------------|---------------|-----|---------------|--------|----------------|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SI | SI | SI | in attuazione | P0978 | P0978 | 3_Reti fognarie | Completamento dello schema di collettamento "Corato Ruvo Terlizzi Bisceglie Molfetta" - collettamento dell'impianto di Corato a quello di Bisceglie |
| SI | SI | | in attuazione | P1510 | P1510 | 4_Depuratori-D.M.185 | Adeguamento al D.M. n.185/2003 del depuratore di Molfetta |
| SI | SI | | in attuazione | P1425 | P1425 | 4_Depuratori-Coperture | Adeguamento alle norme in materia di salute e sicurezza, emissioni in atmosfera e disciplina acque meteoriche di dilavamento del depuratore di Molfetta |
| SI | SI | SI | in attuazione | P1378 | P1378 | 2_Reti idriche | Interventi mirati per conseguire la distrettualizzazione, il controllo delle pressioni ed il monitoraggio delle grandezze idrauliche nelle reti idriche del territorio servito dall'Acquedotto Pugliese e sostituzione dei tronchi vetusti ed ammalorati - Lotto 2 (Giovinazzo, Molfetta, Corato) |
| SI | SI | | in attuazione | P1534 | P1534 | 3_Reti fognarie | Realizzazione tronco fognario lungo la litoranea Molfetta - Giovinazzo |
| SI | SI | | in attuazione | P1105 | P1105 | 4_Depuratori | Completamento e adeguamento dell'impianto di depurazione di Molfetta |
| SI | SI | SI | in attuazione | P0934 | P0934 | 4_Depuratori-Condotte sottomarine | Realizzazione della condotta sottomarina di scarico dei reflui depurati dei Comuni di Bisceglie, Corato, Molfetta, Ruvo di Puglia e Terlizzi in località Torre Calderino (Molfetta) |
| SI | | | Nuovo PdA | Dc_148 | Dc_148 | 3_Reti fognarie | Interventi di potenziamento del sistema fognario nel Comune di MOLFETTA |
| SI | | | Nuovo PdA | Dc_228 | Dc_228 | 4_Depuratori | Adeguamento impianto di MOLFETTA |
| SI | SI | SI | Nuovo PdA | Dc_398 | P1637 | 4_Depuratori-Serre | Costruzione di serre solari per l'essiccamento del fango disidratato prodotto da ID_MOLFETTA |
| SI | SI | | Nuovo PdA | Dc_405 | P1918 | 4_Depuratori | Impianto depurativo di Molfetta - INTERVENTI DI EFFICIENTAMENTO DEL COMPARTO BIOLOGICO |

Appare chiaro che il PGU per scala di azione, incidenza e finalità non rappresenta un motivo di conflitto o incoerenza con il Piano d'Ambito, tuttavia è bene dire che qualora in fase esecutiva gli eventuali lavori di adeguamento di sezioni stradali possano interferire con gli obiettivi di servizio o gestione ottimale dell'Autorità idrica Pugliese, sarà necessario il coinvolgimento degli enti competenti. Questa premessa è importante e sarà richiamata nella sintesi conclusiva della presente verifica di assoggettabilità.

Inoltre l'approvazione del PGU non potrà in alcun modo pregiudicare la realizzazione delle infrastrutture di acquedotto, fognatura e depurazione afferenti al Servizio Idrico Integrato, attualmente già esistenti, programmate, nel rispetto del Piano d'Ambito, ferme restando le necessarie verifiche di compatibilità e autorizzative, ai sensi della vigente normativa nazionale e regionale in materia paesaggistica ed ambientale.

Nella fase progettuale delle opere oggetto del Piano, si invita comunque l'Amministrazione Comunale a consultare il Soggetto Gestore AQP al fine di individuare e risolvere le eventuali interferenze con le opere del servizio idrico integrato.

7.4 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale è stato approvato con Delibera n. 176 del 16 febbraio 2015. Il Piano è piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del Codice, con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.r. 7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica". Esso è rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati, e, in particolare, agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio. La Regione attraverso il PPTR realizza l' integrazione del paesaggio nelle politiche urbanistiche, di pianificazione del territorio ed in quelle a carattere culturale, ambientale, agricolo, sociale ed economico, nonché nelle altre politiche che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio. Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia, in attuazione dell'art. 1 della L.R. 7 ottobre 2009, n. 20 " Norme per la pianificazione paesaggistica" e del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del Paesaggio" e successive modifiche e integrazioni (di seguito denominato Codice), nonché in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione, e conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della Costituzione ed alla Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata con L. 9 gennaio 2006, n. 14.

Il PPTR persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico autosostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità. Gli obiettivi generali del Piano (art. 27 delle NT) sono i seguenti:

- ❑ Garantire l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici;
- ❑ Migliorare la qualità ambientale del territorio;
- ❑ Valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata;
- ❑ Riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici;
- ❑ Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo;
- ❑ Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee;
- ❑ Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia;
- ❑ Favorire la fruizione lenta dei paesaggi;
- ❑ Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia;
- ❑ Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili;
- ❑ Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture;
- ❑ Garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali.

Gli obiettivi generali di cui all'art. 27 sono articolati in obiettivi specifici elaborati alla scala regionale e riportati nella Relazione di Piano.

Il PPTR definisce la struttura paesaggistico-territoriale dell'ambito regionale e suddivide il territorio regionale in ambiti paesaggistici che rappresentano l' articolazione del territorio regionale ai sensi dell' art. 135, comma 2, del Codice. Il PPTR articola l' intero territorio regionale in undici ambiti paesaggistici individuati attraverso la valutazione integrata di una pluralità di fattori:

- ❑ la conformazione storica delle regioni geografiche;
- ❑ i caratteri dell'assetto idrogeomorfologico;
- ❑ i caratteri ambientali ed ecosistemici;
- ❑ le tipologie insediative: città, reti di città infrastrutture, strutture agrarie;
- ❑ l'insieme delle figure territoriali costitutive dei caratteri morfotipologici dei paesaggi;
- ❑ l'articolazione delle identità percettive dei paesaggi.

Molfetta appartiene all'ambito paesaggistico n. 5 del PPTR corrispondente alla Puglia centrale.

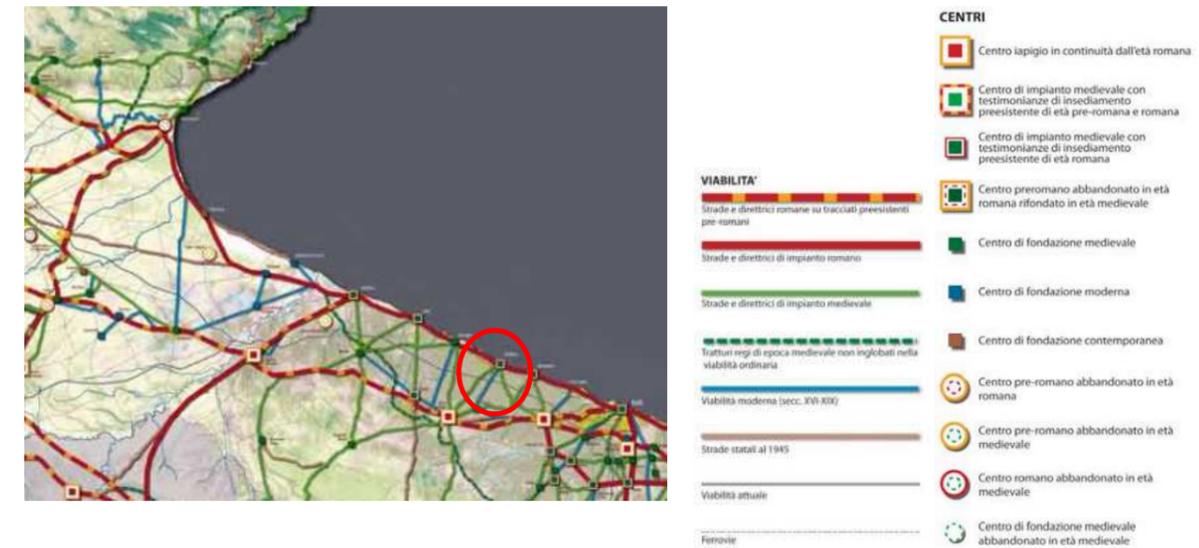
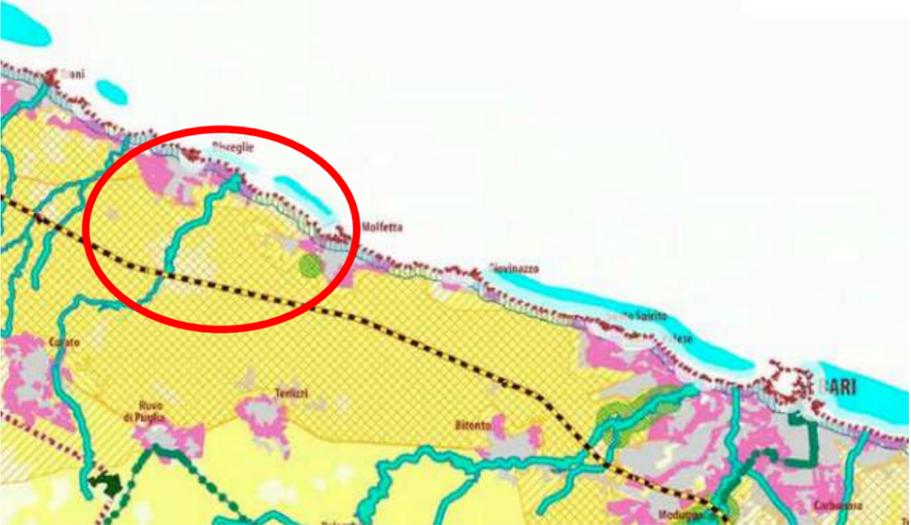


Fig. 34- PPTR - elaborato 3.2.4.10 -la struttura di lunga durata dei processi di territorializzazione: sintesi delle matrici e permanenze

Si riporta di seguito una sintesi delle invarianti strutturali dell'ambito paesaggistico di riferimento e più precisamente del II festone delle città costiere della Puglia Centrale a cui Molfetta appartiene.

SEZIONE B.2.3.1 SINTESI DELLE INVARIANTI STRUTTURALI DELLA FIGURA TERRITORIALE (LA PIANA OLIVATA DEL NORD-BARESE)

| Invarianti Strutturali (sistemi e componenti che strutturano la figura territoriale) | Stato di conservazione e criticità (fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità della figura territoriale) | Regole di riproducibilità delle invarianti strutturali |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | La riproducibilità dell'invariante è garantita: |
| Il sistema dei principali lineamenti morfologici delle Murge Basse costituito dai terrazzi calcarenitici degradanti verso il mare e raccordati da scarpate più o meno evidenti, con andamento parallelo alla linea di costa. Questi elementi rappresentano i principali riferimenti visivi della figura e i luoghi privilegiati da cui è possibile percepire il paesaggio circostante. | <ul style="list-style-type: none"> - Alterazione e compromissione dei profili morfologici delle scarpate con trasformazioni territoriali quali: cave e impianti tecnologici ed energetici; | Dalla salvaguardia dell'integrità dei profili morfologici che rappresentano riferimenti visuali significativi nell'attraversamento dell'ambito e dei territori contermini; |
| Il sistema complesso e articolato delle forme carsiche epigee ed ipogee delle lame rappresenta la principale rete drenante dell'altopiano, un sistema di connessione tra la piana e l'altopiano murgiano di alta valenza ecologica e, per la particolare conformazione e densità delle sue forme, assume anche un alto valore paesaggistico e storico-testimoniale; | <ul style="list-style-type: none"> - Occupazione antropica delle forme carsiche con abitazioni, infrastrutture stradali, impianti, aree a servizi, che contribuiscono a frammentare la naturale continuità morfologica delle forme, e ad incrementare le condizioni sia di rischio idraulico sia di impatto paesaggistico; - Trasformazione e manomissione delle manifestazioni carsiche di superficie; - Utilizzo delle cavità carsiche come discariche per rifiuti solidi urbani; - Realizzazione di impianti e di opere tecnologiche che alterano la morfologia del suolo e del paesaggio carsico; - Realizzazione di cave; | <p>Dalla salvaguardia e valorizzazione delle lame, dal punto di vista idrogeomorfologico, ecologico e paesaggistico;</p> <p>Dalla salvaguardia dei delicati equilibri idraulici e idrogeologici superficiali e sotterranei;</p> |
| Il sistema idrografico superficiale a pettine delle valli fluvio-carsiche a regime ideologico episodico che discendono l'altopiano murgiano e dissecano in serie parallele il banco calcarenitico con solchi poco profondi. Questo sistema rappresenta la principale rete di deflusso superficiale delle acque e dei sedimenti dell'altopiano murgiano e la principale rete di connessione ecologica tra l'ecosistema dell'altopiano e la costa; nonché il luogo di microhabitat di alto valore naturalistico e paesaggistico; | <ul style="list-style-type: none"> - Occupazione antropica delle lame; - Interventi di regimazione dei flussi torrentizi come: costruzione di dighe, infrastrutture, o l'artificializzazione di alcuni tratti che hanno alterato i profili e le dinamiche idrauliche ed ecologiche dei solchi, nonché l'aspetto paesaggistico; | Dalla salvaguardia della continuità e integrità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici delle lame e dei solchi torrentizi e dalla loro valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali per la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il loro percorso; |
| Il morfotipo costiero è costituito prevalentemente da costa rocciosa bassa cadenzata da numerose calette ed insenature, in corrispondenza delle quali sono sorti i nuclei storici dei principali centri costieri a nord di Bari (Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta e Giovinazzo). L'uniformità del fronte roccioso è interrotto da piccoli arenili sabbiosi o ciottolosi in corrispondenza delle sbocco a mare delle lame; | <ul style="list-style-type: none"> - Erosione costiera; - Artificializzazione della costa (moli, porti turistici, strutture per la balneazione, ecc...); - Urbanizzazione dei litorali; | Dalla rigenerazione del morfotipo costiero roccioso ottenuta attraverso la riduzione della pressione insediativa e la rinaturalizzazione della fascia costiera; |
| Il sistema agro-ambientale che, coerentemente con la struttura morfologica, varia secondo un gradiente ovest-est, dal gradino pedemurgiano alla costa. Esso risulta costituito da: <ul style="list-style-type: none"> - le colture arborate caratterizzate dalla consociazione di oliveti, mandorleti e vigneti; - la coltura di qualità dell'olivo che domina l'entroterra e si spinge, in alcuni casi, fino alla costa; - i residui di orti costieri e pericostieri, spesso inglobati nelle propaggini delle espansioni urbane, che rappresentano dei varchi a mare di grande valore naturalistico e culturale; | <ul style="list-style-type: none"> - Progressiva scomparsa degli orti urbani costieri e pericostieri; - Progressiva scomparsa del mandorlo; - Realizzazione di impianti energetici; | <p>Dalla salvaguardia e valorizzazione dei mosaici arborati del gradino pedemurgiano e delle colture storiche di qualità dell'olivo e del mandorlo;</p> <p>Dalla limitazione all'espansione urbana lungo la costa;</p> |

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>PPTR - elaborato 4.2.1.2 schema direttore della rete ecologica polivalente (rep)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ■ Connessioni ecologiche su vie d'acqua permanenti o temporanee ■ Connessioni ecologiche costiere ■ Connessioni ecologiche terrestri ■ Aree tampone ■ Nuclei naturali isolati ■ Pendoli costieri ■ Linea dorsale di connessione polivalente ■ Anelli integrativi di connessione ■ Principali greenways potenziali ■ Principali esigenze di de-frammentazione ■ Principali barriere infrastrutturali ■ Laghi e zone umide principali ■ Fiumi principali ■ Tratti del cyronmed trasversale ■ Connessioni ecologiche su vie d'acqua permanenti o temporanee ■ Connessioni ecologiche costiere ■ Connessioni ecologiche terrestri ■ Siti di Rete Natura 2000 ■ Buffer dei Siti di Rete Natura 2000 ■ Aree del ristretto ■ Parchi della CO2 ■ Parchi e riserve nazionali e regionali ■ Aree tampone ■ Nuclei naturali isolati ■ Parchi periurbani ■ Paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica ■ Siti marini di Rete Natura 2000 ■ Sistemi acquatici ■ Sistemi boschivi ■ Praterie ed altre aree naturali ■ Coltivi ■ Oliveti, vigneti, frutteti ■ Aree urbanizzate ■ Sistemi marini ■ Confini regionali | <p>Nello schema direttore del PPTR il territorio di Molfetta è zona di interesse come parco della CO2; sul suo territorio e nelle vicinanze sono presenti Sistemi boschivi. Molfetta appartiene al sistema dei paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica</p> |
|  <p>PPTR - elaborato 6.3.2. - Componenti dei Valori Percettivi</p> | <p>Legenda</p> <p>6.3.2 Componenti dei valori percettivi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ UCP - Luoghi panoramici ■ UCP - Luoghi panoramici Poligonali ■ UCP - Strade panoramiche ■ UCP - Strade a valenza paesaggistica ■ UCP - Strade a valenza paesaggistica poligonali ■ UCP - Coni visuali | <p>Si riscontra la presenza di strade a valenza panoramica e paesaggistica</p> |



PPTR - elaborato 4.2.3 – il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce

2. Il circuito di connessione multimediale della terra di Bari – “dalle Murge alle città costiere del nord barese passando per la bassa Valle dell’Ofanto” – è costruito dal collegamento ferroviario di valenza paesaggistica Bari-Altamura e Altamura-Barletta, passando per Gravina e Poggiorsini (nodo di interconnessione e accesso al parco dell’Alta Murgia), Spinazzola, Minervino, Canosa e Canne della Battaglia (nodi di interconnessione e accesso al Parco dell’Ofanto) Barletta ((nodi di interconnessione con il metrò mare della costa nord barese) percorso marittimo con tappe nelle città della costa nord barese.

Molfetta partecipa al progetto regionale del PPTR attraverso l’abaco dei progetti multimodali essendo inserita nel circuito descritto.

Si può concludere che il PGTU sia in linea con gli obiettivi e le azioni del PPTR

7.5 Piano Regionale dei Trasporti (PRT)

Con la L.R. n. 16 del 23.06.2008 emanata dalla Regione Puglia, vengono ad essere definiti i principi, gli indirizzi e le linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti. Il PRT costituisce il documento programmatico settoriale volto a realizzare su tutto il comprensorio regionale un sistema di trasporto delle persone e delle merci efficiente, sicuro, sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico vigenti in ambito regionale e sovrapregionale.

Il Piano viene in essere redatto, adottato e approvato in conformità al Testo Unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale, art. 7 della L.R. n. 18/2002 sostituito dall'art. 1 della L.R. n. 32/2007; esso si pone altresì la necessità di definire:

- ❑ l'assetto attuale del sistema regionale dei trasporti con le relative criticità associate, le prospettive di evoluzione a livello regionale in considerazione del contesto nazionale e sovranazionale;
- ❑ gli obiettivi e le strategie di intervento sul sistema multimodale dei trasporti in raccordo con gli altri strumenti di pianificazione territoriale vigenti a livello generale e settoriale;
- ❑ le linee di intervento nonché i criteri di selezione delle priorità di intervento in riferimento al trasporto stradale, ferroviario, marittimo, aereo, nonché l'intermodalità dei passeggeri e delle merci.

In accordo con il Piano Generale dei Trasporti, il PRT viene inteso come strumento direzionale nel processo di pianificazione da svolgersi a livello regionale che viene ad essere messo in atto attraverso piani attuativi che contengono, per ciascuna mobilità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite dal medesimo PRT.

In riferimento ai servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale definite dal PRT, le linee di intervento vengono ad essere attuate con il piano triennale dei servizi (PTS), strumento di programmazione settoriale regionale definibile come il piano attuativo del PRT che, ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 18/2002, definisce i servizi, la loro organizzazione e le risorse necessarie per la loro gestione.

Tutti i piani attuativi vengono rielaborati ad ogni aggiornamento del PRT, fatta eccezione per il PTS che presenta invece cadenza triennale.

Il PRT deve raccordarsi con quanto determinato dal documento regionale di assetto generale (DRAG) che costituisce in quest'ottica un riferimento vincolante per la pianificazione provinciale e comunale. Esso si raccorda altresì con i documenti di programmazione degli altri settori dell'amministrazione regionale.

Il piano attuativo del PRT, ai sensi dell'art. 3 comma 3 della Legge Regionale n.16/2008, viene elaborato tenendo conto delle disposizioni riportate dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, dal Piano Provinciale di Bacino e dai Piani del Traffico per la Viabilità Extraurbana vigenti al momento della redazione o dell'aggiornamento del piano.

Al comma 4 del medesimo articolo viene stabilito che il PRT ed i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale in riferimento alle tematiche di interesse regionale sviluppate con i Piani Urbani della Mobilità, i Piani strategici di area vasta ed i Piani Urbani del Traffico.

Non si rileva incoerenza tra il PGTU e il PRT in quanto perseguono comunemente la strategia intermodale dei trasporti pubblici.

7.5.1 Obiettivi e strategie del PRT

Ai sensi dell'art. 4 comma 1 della L.R. n. 16/2008, il PRT definisce i propri obiettivi di carattere generale in coerenza con gli strumenti della programmazione nazionale e regionale, declinandoli ove necessario in obiettivi specifici sulla base delle peculiarità, criticità e potenzialità della realtà regionale.

Il PRT si propone una serie di obiettivi generali da soddisfare, esplicitati all'art. 5 della medesima legge, quali:

- ❑ adottare un approccio improntato nell'assetto delle infrastrutture e dei servizi in grado di fornire efficienza, sicurezza, sostenibilità e riduzione delle esternalità;

- ❑ contribuire alla creazione di una rete sovrapregionale di infrastrutture e servizi per trasporto di persone, merci e per la logistica a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;
- ❑ configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità;
- ❑ strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito al fine di garantire la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti;
- ❑ garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai piani attuativi coinvolgendo nei processi di pianificazione gli enti locali opportuni;
- ❑ garantire l'efficacia degli interventi programmati dai piani attuativi, la coerenza della pianificazione da parte dei differenti settori ed il corretto funzionamento del sistema della mobilità;
- ❑ contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale.

Gli obiettivi specifici vengono invece definiti dall'art. 6 della suddetta legge regionale e vengono di seguito riassunti:

- ❑ realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della regione;
- ❑ realizzare le medesime condizioni suddette per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci;
- ❑ promuovere forme sostenibili del trasporto merci in ambito urbano sia dal punto di vista ambientale che sociale;
- ❑ migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;
- ❑ accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale;
- ❑ garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovrapregionale e quella regionale;
- ❑ migliorare l'accessibilità interna alla regione per favorire la coesione territoriale e la valorizzazione degli ambiti a valenza strategica;
- ❑ potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovrapregionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico;
- ❑ fornire al trasporto aereo un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;
- ❑ identificare il trasporto ferroviario come sistema portante della rete regionale in ambito pubblico locale;
- ❑ potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza;
- ❑ riorganizzare il TPRL su gomma in forma complementare ed integrata ai servizi ferroviari;
- ❑ promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti e per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale;
- ❑ promuovere l'accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto a tutte le categorie di utenti con eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali;
- ❑ massimizzare l'efficienza gestionale dei servizi di trasporto ferroviari.

Il Piano Regionale dei Trasporti, per la classificazione funzionale delle strade appartenenti alla viabilità di interesse regionale adotta le tipologie definite dall'art.2 del Nuovo Codice della Strada:

- ❑ autostrade (tipo A);
- ❑ strade extraurbane principali (tipo B);
- ❑ strade extraurbane secondarie (tipo C);
- ❑ strade urbane di scorrimento (tipo D);
- ❑ strade locali (extraurbane) (tipo F).

Il PRT dispone la gerarchizzazione della viabilità di interesse regionale in reti funzionalmente omogenee al fine di interpretare il sistema stradale in termini di rispondenza alle caratteristiche della domanda e del territorio da servire. Il PRT dispone che nell'ambito del piano attuativo sia realizzato un programma di progressivo adeguamento degli assi esistenti della rete agli standard indicati dalla normativa vigente. Possono essere adottati rispettivamente standard inferiori a quelli indicati in caso di elementi fisici e/o ambientali che vincolano la costruzione o l'adeguamento, standard superiori in caso di flussi di traffico attuale o di previsione che necessitano di sezioni tipo di rango superiore a quelle esistenti o previste.

7.6 Piano regionale dei Trasporti (PRT) PIANO ATTUATIVO 2021 – 2030

Con DGR n. 754 del 23 maggio 2022 è stato adottato l'aggiornamento del Piano Attuativo 2021 – 2030 del Piano Regionale dei Trasporti, che contiene, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte di dettaglio formulate a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite nel PRT di cui alla L.R. n. 16/08.

Molfetta, essendo sulla costa, è attraversata da una delle "dorsali di Mobilità Ciclabile del PRMC, la **Rp 02 - Bicaltia 6 Ciclovía Adriatica**, la cui realizzazione e compimento si attesta a dopo il 2030.



Fig. 35 - Mobilità ciclistica- quadro sinottico degli interventi - Piano attuativo 2021-2030

7.7 Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Il Piano regionale della Mobilità Ciclistica, i cui contenuti, le strategie e gli obiettivi costituiscono parte integrante del vigente Piano Attuativo 2015-2019 del PRT, è stato adottato con D.G.R. n. 177 del 17.02.2020 e **approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 406 del 27/03/2023**, pubblicata sul BURP n° 35 supplemento del 13/04/2023.

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), redatto in collaborazione con l'Agenzia regionale ASSET, si propone di introdurre un percorso pianificatorio mirato allo sviluppo della mobilità ciclistica in Puglia, creando un'opportunità per la diffusione della mobilità sostenibile in tutto il territorio regionale, sia in ambito urbano che extraurbano. Gli obiettivi principali del Piano sono: la creazione di una rete ciclabile sicura, accessibile e diffusa; un aumento dello share modale; la promozione e la diffusione del cicloturismo; una migliore qualità di vita. Complessivamente, le ciclovie individuate dal PRMC sono sedici, collegate alle reti delle ciclovie europee (EuroVelo), nazionali (Bicaltia) e regionali (progetto CYRONMED), con percorsi ciclabili che interessano tutti gli ambiti paesaggistici della regione, tutti i capoluoghi di provincia e tutti i territori costieri. Inoltre all'interno del Piano sono esplicitati gli indirizzi progettuali per la realizzazione delle ciclovie e di tecniche di traffic calming e segnaletica specifica, al fine di fornire un supporto pratico ai tecnici e agli amministratori che si occuperanno delle progettazioni delle ciclovie e della pianificazione degli enti locali in materia.

Tra i Progetti inseriti nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica vi è la ciclovía Adriatica che tocca il territorio di riferimento:

Rp 02 - Bicaltia 6 Ciclovía Adriatica

Il progetto si inserisce nel circuito di connessione multimediale della terra di Bari – “dalle Murge alle città costiere del nord barese passando per la bassa Valle dell’Ofanto” – costruito dal collegamento ferroviario di valenza paesaggistica Bari-Altamura e Altamura-Barletta, passando per Gravina e Poggiorsini (nodo di interconnessione e accesso al parco dell’Alta Murgia), Spinazzola, Minervino, Canosa e Canne della Battaglia (nodi di interconnessione e accesso al Parco dell’Ofanto) Barletta ((nodi di interconnessione con il metrò mare della costa nord barese) percorso marittimo con tappe nelle città della costa nord barese).

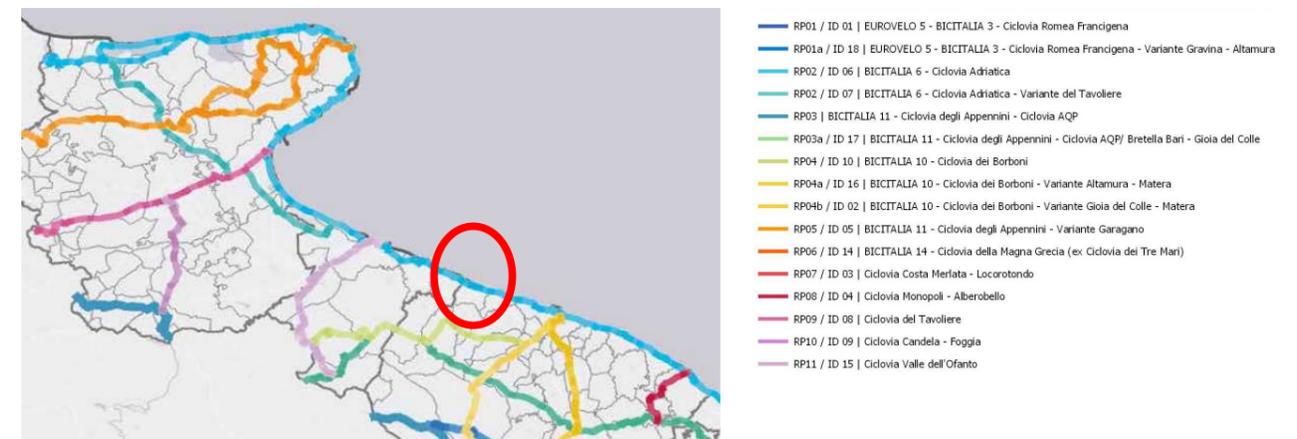


Fig. 36- Planimetria delle dorsali del PRMC

Non si rileva incoerenza tra il PGTU e il Piano della Mobilità Ciclistica in quanto perseguono comunemente la strategia di valorizzazione del territorio.

7.8 Piano Faunistico Venatorio

Il Piano Faunistico Venatorio della regione Puglia attualmente in vigore ha la sua valenza dal 2018 al 2023 ed è stato approvato con D.G.R. n° 1198 del 2021.

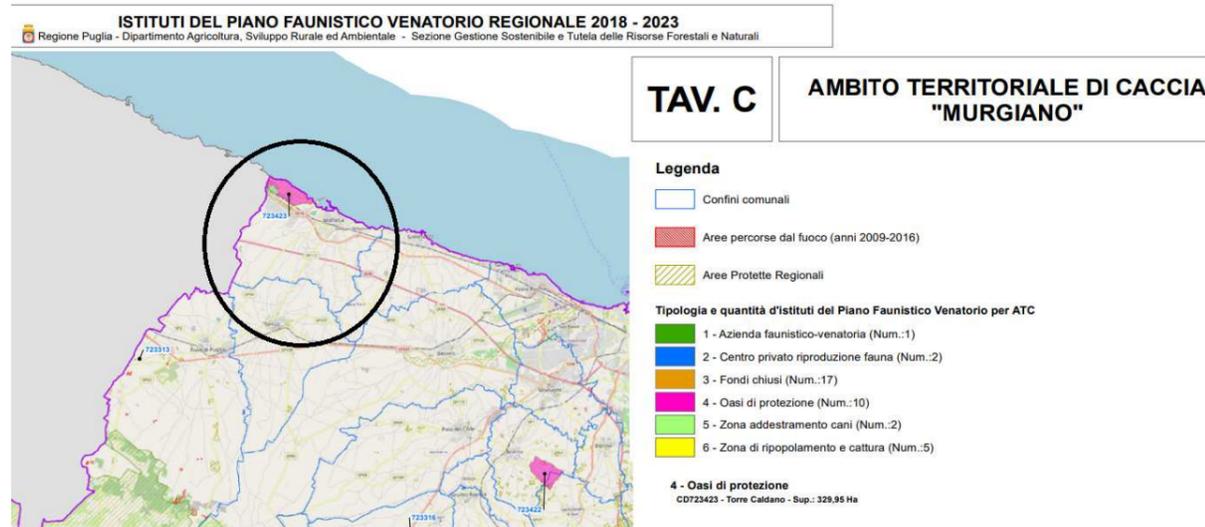


Fig. 37 Estratto dal Piano faunistico Venatorio Regionale – Ambito territoriale di Caccia di Bari

Come si può vedere nel comune di Molfetta è presente un'area ad Oasi di protezione definita con identificativo CD723423 "Oasi Caldano" la quale non incide con il Piano oggetto della presente valutazione.

Non si rileva incoerenza tra il PGTU e il Piano Faunistico Venatorio.

7.9 Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani

Ai sensi dell'art. 196, comma 1, lettera n) del D.Lgs. n. 152/2006 e smi è di competenza della Regione la definizione di criteri per l'individuazione, da parte delle province, delle aree non idonee alla localizzazione degli impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti, nel rispetto dei criteri generali indicati nell'articolo 195, comma 1, lettera p). Il presente documento, pertanto, conformemente a quanto stabilito dall'art. 199, comma 3, lettera l) del D.Lgs. n. 152/2006 e smi, prevede i criteri per l'individuazione delle aree non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti, nonché per l'individuazione dei luoghi o impianti adatti allo smaltimento dei rifiuti. L'obiettivo principale è far sì che la realizzazione di nuovi impianti ovvero l'ampliamento/potenziamento degli impianti esistenti ovvero la prosecuzione dell'esercizio di quelli esistenti abbiano il minimo impatto negativo sulla popolazione e sul territorio, con attenzione rivolta a tutte le componenti ambientali (aria, acqua, suolo, sottosuolo, flora, fauna) e alla tutela del paesaggio e del patrimonio storico e artistico.

I Piani di gestione dei rifiuti devono contenere almeno i seguenti elementi:

- individuazione di tipo, quantità e fonte dei rifiuti prodotti all'interno del territorio, indicazione dei rifiuti che saranno prevedibilmente spediti da o verso il territorio nazionale e valutazione dell'evoluzione futura dei flussi di rifiuti;
- grandi impianti esistenti di smaltimento e recupero, inclusi eventuali sistemi speciali per oli usati, rifiuti pericolosi, rifiuti contenenti quantità importanti di materie prime critiche o flussi di rifiuti disciplinati da una normativa unionale specifica;
- una valutazione della necessità di chiudere impianti per i rifiuti esistenti e di ulteriori infrastrutture impiantistiche per i rifiuti ai sensi dell'articolo 16. Gli Stati membri provvedono affinché sia effettuata una valutazione degli investimenti e di altri mezzi finanziari, anche per le autorità locali, necessari per soddisfare tali esigenze. Tale valutazione è inserita nei pertinenti piani di gestione dei rifiuti.

- c-bis) informazioni sulle misure volte a conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 5, paragrafo 3-bis), della Direttiva 1999/31/Ce o in altri documenti strategici che coprano l'intero territorio dello Stato membro interessato;
- c-ter) una valutazione dei sistemi di raccolta dei rifiuti esistenti, fra cui la copertura materiale e territoriale della raccolta differenziata e misure volte a migliorarne il funzionamento, delle eventuali deroghe concesse a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, e della necessità di nuovi sistemi di raccolta;
- informazioni sufficienti sui criteri di riferimento per l'individuazione dei siti e la capacità dei futuri impianti di smaltimento o dei grandi impianti di recupero, se necessario;
- politiche generali di gestione dei rifiuti, incluse tecnologie e metodi di gestione pianificata dei rifiuti, o altre politiche per i rifiuti che pongono problemi particolari di gestione;
- misure per contrastare e prevenire tutte le forme di dispersione di rifiuti e per rimuovere tutti i tipi di rifiuti dispersi;
- idonei indicatori e obiettivi qualitativi o quantitativi, anche per quanto riguarda la quantità di rifiuti prodotti e il relativo trattamento nonché i rifiuti urbani che sono smaltiti o sottoposti a recupero di energia.

7.10 Ulivi monumentali ai sensi dell'art. 5 della L.R. 14/2007

La Regione Puglia con la legge regionale 14/2007 tutela e valorizza gli alberi di ulivo monumentali, anche isolati, in virtù della loro funzione produttiva, di difesa ecologica e idrogeologica nonché quali elementi peculiari e caratterizzanti della storia, della cultura e del paesaggio regionale.

Il carattere di monumentalità può essere attribuito quando l'ulivo abbia un accertato valore storico-antropologico o un tronco con determinate dimensioni e/o particolari caratteristiche della forma e per la vicinanza a beni di interesse storico-artistico, architettonico, archeologico riconosciuti.

La legge regionale vieta il danneggiamento, l'abbattimento, l'espanto e il commercio degli alberi di ulivo monumentali. Per motivi di pubblica utilità o per piani attuativi di strumenti urbanistici ubicati nelle zone omogenee B e C e con destinazioni miste alla residenza, nonché per aree di completamento (zona B) ricadenti nei centri abitati delimitati ai sensi del Codice della strada sono previste deroghe a tali divieti, previa acquisizione del parere della Commissione tecnica per la tutela degli alberi monumentali.

La tutela degli ulivi non aventi carattere di monumentalità resta disciplinata dalla L. 144/1951, (Modificazione degli articoli 1 e 2 del decreto legislativo 27 luglio 1945, n. 475, luogotenenziale concernente il divieto di abbattimento di alberi di ulivo), la cui competenza è del Servizio Territoriale competente della Regione Puglia.

La Regione Puglia promuove l'immagine del paesaggio olivetato della Puglia, in particolare degli ulivi e uliveti monumentali e delle loro produzioni, anche a fini turistici, tramite la D.G.R. 1227/2011 - L.R. 4 giugno 2007, n. 14 "Tutela e valorizzazione del paesaggio degli ulivi monumentali della Puglia"- Iniziativa di promozione degli oliveti secolari di Puglia e dell'olio da essi prodotti, e la L. n. 10 del 14.1.2013.

Con D.G.R. 1491/2020 - L.R. n. 14/2007 "Tutela e valorizzazione del paesaggio degli ulivi monumentali della Puglia" -Approvazione definitiva n. 23.658 e n. 635 ulivi monumentali di cui rispettivamente alle DGR n. 501/2016 e 2225/2017 ed Approvazione provvisoria di ulteriori 1751 esemplari ricadenti nei comuni di Barletta, Carovigno, Cisternino, Fasano, Francavilla Fontana, Manduria, Melendugno, Molfetta, Monopoli, Oria, Ostuni, San Giovanni Rotondo, San Marco in Lamis e Sternatia – è stato aggiornato l'elenco degli ulivi monumentali inserendo anche un esemplare ubicato sul territorio comunale di Molfetta. Definito anche Ulivo di Antignano, si trova nelle vicinanze della SP56.

Non si rileva incoerenza tra il PGTU e il Piano Regionale dei rifiuti Urbani; la relazione tra effetti di Piano e rifiuti viene indagata al cap. 9 della presente valutazione

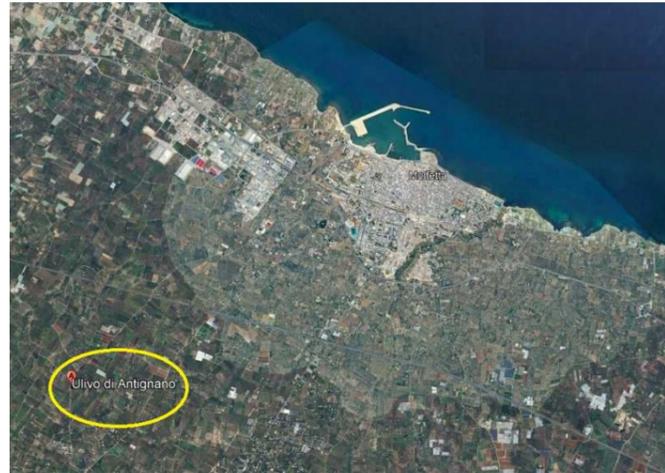


Fig. 38 Ulivo di Antignano

| Codice identificativo | N. scheda rilevamento | Data rilievo | Comune | Provincia | foglio | particella | Long | lat |
|-----------------------|-----------------------|--------------|----------|-----------|--------|------------|------------|------------|
| 427669 | unica | 01/09/2018 | Molfetta | BA | 46 | 225 | 16,311979" | 41,107588" |

Non sono state riscontrate criticità tra il Presente Piano e l'osservanza dell'art. 5 della L.R. 14/2007

7.11 Coerenza e compatibilità urbanistica degli interventi legati alla sosta

Per gli interventi legati alla sosta previsti dal PUP si è voluto valutare la compatibilità tra le previsioni delle nuove aree di sosta, e la strumentazione urbanistica vigente. Le previsioni delle aree di sosta fanno parte delle previsioni di lungo periodo del PGTU.

Nella matrice seguente vengono quindi analizzati i parcheggi previsti dal PUP sulla base della zonizzazione del PRG Comunale di Molfetta. Emerge che alcuni parcheggi siano previsti all'interno di Piani Attuativi, altri in areali di verde Pubblico, altri in areali di zona C e Ca, altri in fasce di rispetto stradale.

Dalla lettura delle norme del PRG si riportano i seguenti articoli utili per l'espressione del parere di compatibilità urbanistica a carico dell'Ufficio Tecnico Comunale:

ART. 18 *Parcheggi (zona per parcheggio)*

Nelle zone omogenee sono localizzati gli interventi per la realizzazione di parcheggi e autorimesse pubblici e di uso pubblico.

I parcheggi potranno essere di superficie, ad uno o più livelli entro terra, ad uno o più livelli fuori terra, eventualmente con livelli parzialmente compresi entro terra. Gli usi previsti nella zona sono: Attrezzature di parcheggio (U10), Attrezzature per la mobilità meccanizzata su gomma (U12a), Pubblici esercizi (U16), Commercio diffuso (U17), Artigianato di servizio (U18), Artigianato di servizio all'auto (U19), Stazioni di servizio, distributori carburanti e simili (U20).

ART. 19 *Verde pubblico*

Usi previsti e consentiti: Attrezzature per lo sport (U4), Verde attrezzato (U5), Verde pubblico urbano (U6), Attrezzature di interesse collettivo (U7), Pubblici esercizi (U16), Usi vari di tipo diffuso (U22).

CAPO 6°

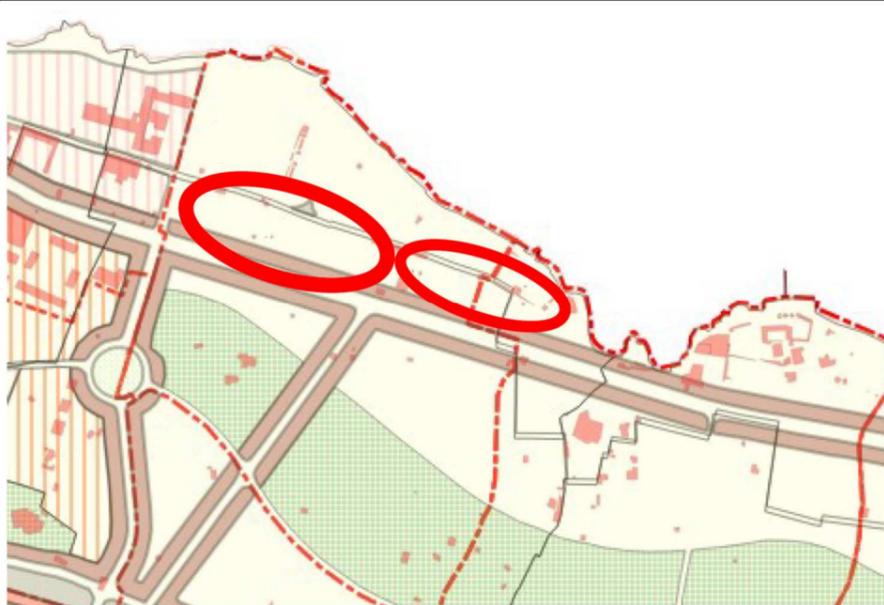
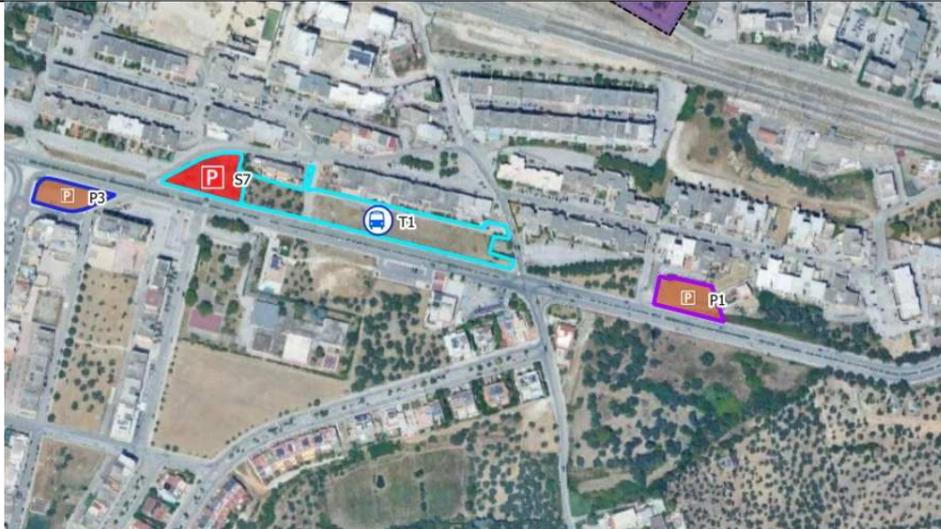
ZONE A DESTINAZIONE SPECIALE

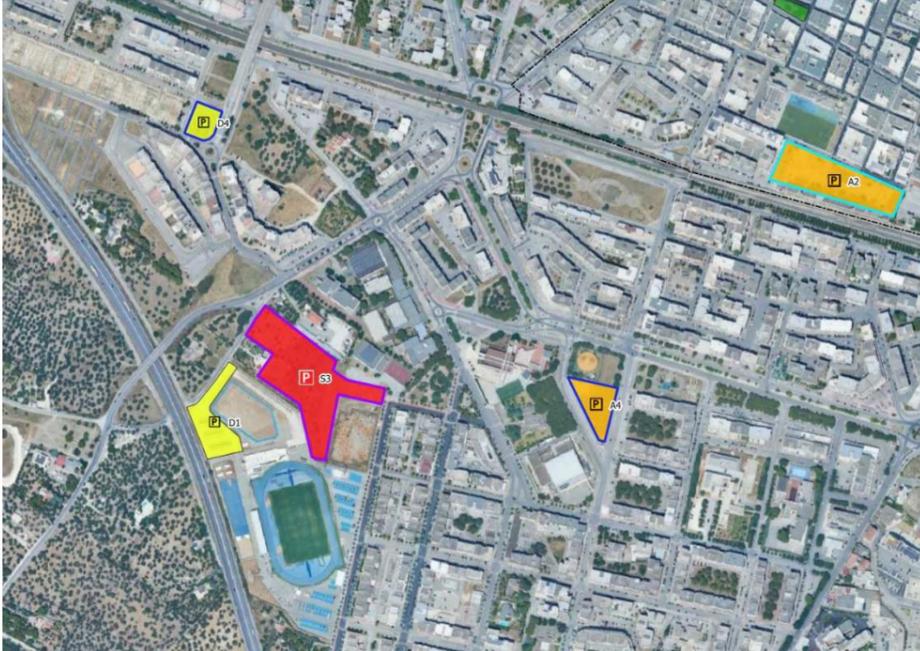
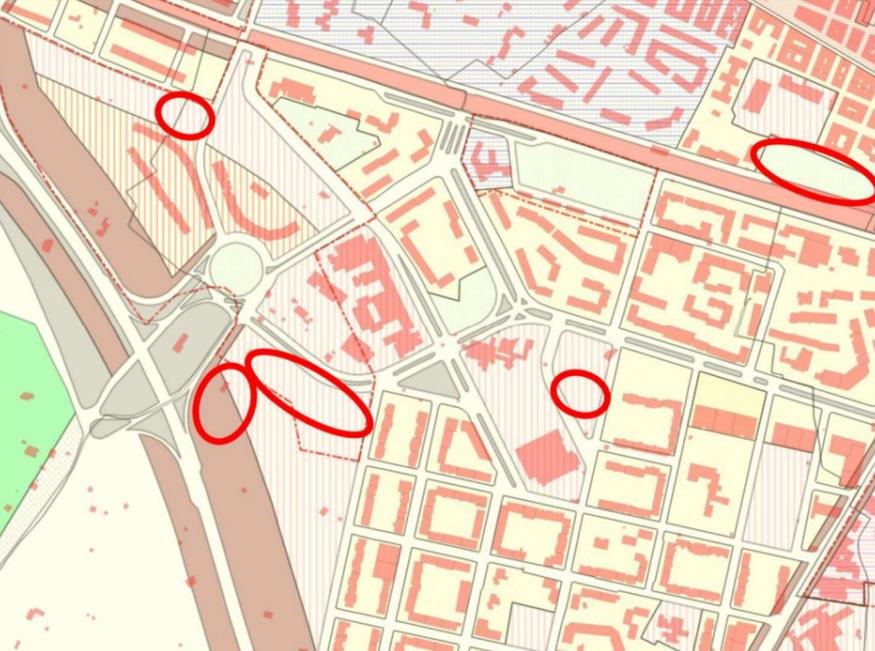
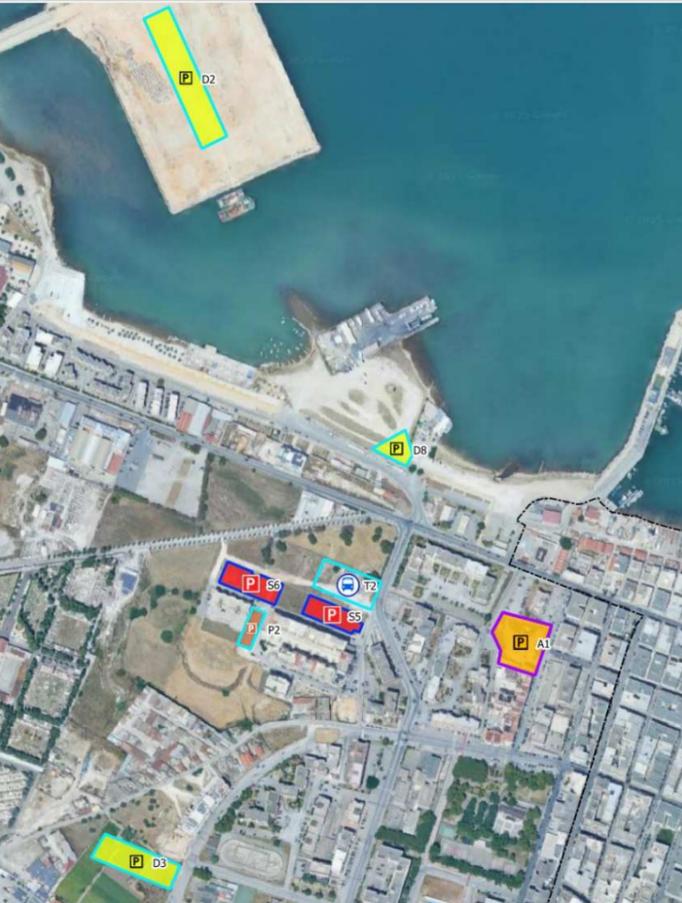
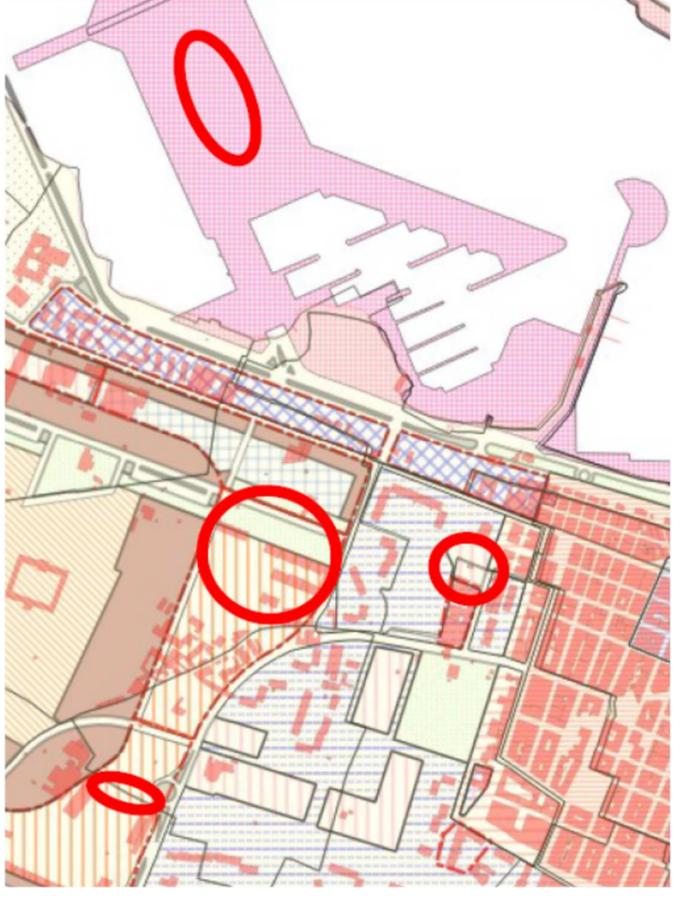
ART. 43 *Aree di rispetto e di vincolo ambientale e giuridico.*

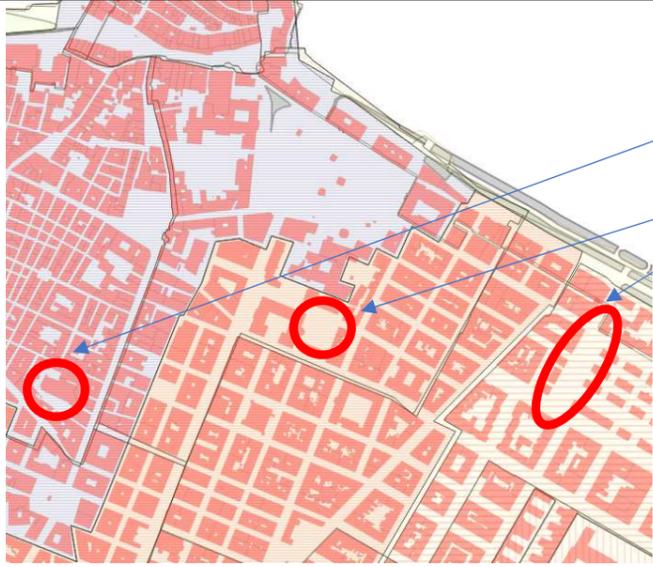
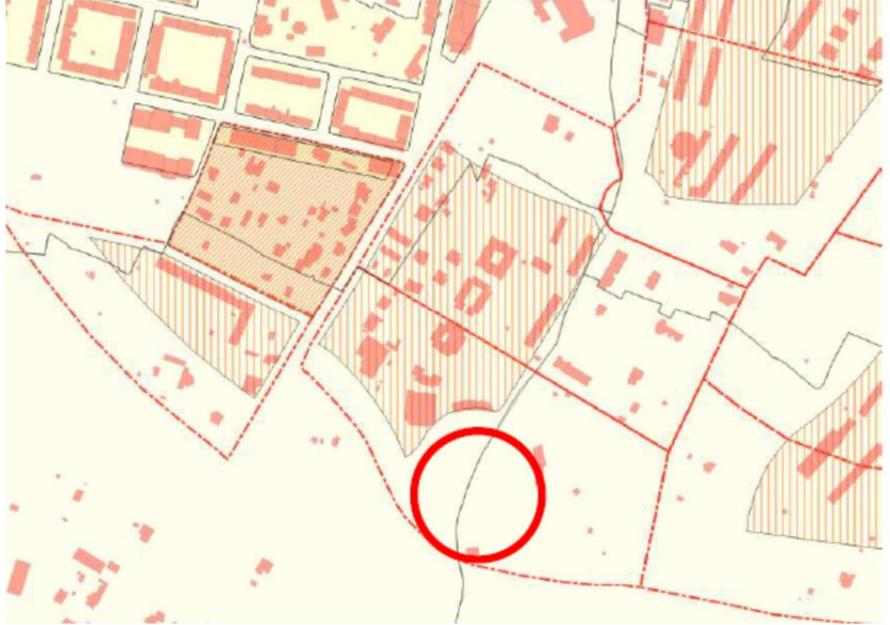
Si definiscono "aree di rispetto" le aree poste in adiacenza della viabilità principale urbana e delle principali strade extraurbane, nonché le aree poste a protezione di particolari zone di interesse ambientale e "aree con vincolo ambientale o giuridico" le aree poste lungo la costa e ricadenti nella fascia dei 300 mt.; sono indicate negli elaborati di P.R.G.C. sia con apposito retino sia con opportuna delimitazione a tratto discontinuo sovrapposta ad altra indicazione di zona omogenea. Tali aree esprimono la stessa potenzialità edificatoria delle aree edificabili contermini, ma su di esse non è possibile localizzare alcuna nuova edificazione ad uso privato, nemmeno nel sottosuolo, dovendo garantire la realizzabilità dei sottoservizi urbani e delle opere di urbanizzazione primaria e future varianti.

Esse vanno convenientemente sistemate - laddove non vi siano preesistenze - con verde di decoro urbano; è altresì autorizzabile l'insediamento di piccole strutture ad uso commerciale purché a carattere provvisorio e facilmente rimovibili, come chioschi, edicole, ed elementi di arredo urbano. In particolari casi di comprovata necessità, possono essere sistemate in queste aree barriere antirumore, opportunamente coordinate con il verde di decoro.

Nelle aree di rispetto stradale potranno essere localizzati e/o delocalizzati impianti di distribuzione carburante e relativi edifici accessori così come normati dalla L. R. 24/2015.

| Legenda PGTU-PUP | Localizzazione Parcheggi PGTU-PUP | Localizzazione parcheggi PGTU-PUP su base informativa SIT- PRG | Legenda PRG |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Tipologia di parcheggio</p> <ul style="list-style-type: none"> P di scambio intermodale P di attestamento P area di sosta per camper <p>Stato</p> <ul style="list-style-type: none"> Di progetto |  |  | <p>Comparti</p> <ul style="list-style-type: none"> Comparti <p>ESITO: Non si rilevano difformità urbanistiche</p> |
| <p>Tipologia di parcheggio</p> <ul style="list-style-type: none"> P di scambio intermodale P di pertinenza <p>Stato</p> <ul style="list-style-type: none"> Di progetto Di progetto e prevista dal PRG Pianificata e/o progettata |  |  | <ul style="list-style-type: none"> Zona C Verde pubblico <p>ESITO: non si rilevano difformità urbanistiche fermo restando che nelle zone C si possono realizzare gli usi U10 “attrezzature di parcheggio” (vedasi art. 34 delle NTA del PRG);</p> <p>nel verde Pubblico, posto che si tratti di piccoli interventi a parcheggio, possono essere realizzati solo parcheggi permeabili e autorizzabili come “eccezioni di parcheggi”, dovendo rientrare nella categoria U7 o U22.</p> |

| Legenda PGTU-PUP | Localizzazione Parcheggi PGTU-PUP | Localizzazione parcheggi PGTU-PUP su base informativa SIT- PRG | Legenda PRG |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Tipologia di parcheggio</p> <ul style="list-style-type: none"> P di scambio intermodale P di attestamento P di destinazione <p>Stato</p> <ul style="list-style-type: none"> Di progetto Di progetto e prevista dal PRG Pianificata e/o progettata |  |  | <p>Legenda PRG</p> <ul style="list-style-type: none"> Verde pubblico Zona C Area di rispetto <p>ESITO: non si rilevano difformità urbanistiche nelle aree di rispetto, ma sarebbe opportuno realizzare una fascia di alberature di separazione delle funzioni viabilistiche e a parcheggio. Non si rilevano difformità urbanistiche nelle zone C fermo restando che si possono realizzare gli usi U10 “attrezzature di parcheggio” (vedasi art. 34 delle NTA del PRG);</p> <p>nel verde Pubblico, posto che si tratti di piccoli interventi a parcheggio, possono essere realizzati solo parcheggi permeabili e autorizzabili come “eccezioni di parcheggi”, dovendo rientrare nella categoria U7 o U22.</p> |
| <p>Tipologia di parcheggio</p> <ul style="list-style-type: none"> P di scambio intermodale P di attestamento P di destinazione P di pertinenza <p>Stato</p> <ul style="list-style-type: none"> Di progetto Di progetto e prevista dal PRG Pianificata e/o progettata |  |  | <p>Legenda PRG</p> <ul style="list-style-type: none"> Verde pubblico Zona C Zona D5 <p>ESITO: non si rilevano difformità urbanistiche fermo restando che nelle zone C si possono realizzare gli usi U10 “attrezzature di parcheggio” (vedasi art. 34 delle NTA del PRG);</p> <p>nel verde Pubblico, posto che si tratti di piccoli interventi a parcheggio, possono essere realizzati solo parcheggi permeabili e autorizzabili come “eccezioni di parcheggi”, dovendo rientrare nella categoria U7 o U22.</p> |

| Legenda PGTU-PUP | Localizzazione Parcheggi PGTU-PUP | Localizzazione parcheggi PGTU-PUP su base informativa SIT- PRG | Legenda PRG |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Tipologia di parcheggio</p> <p>P di attestamento</p> <p>P di destinazione</p> <p>Stato</p> <p>Di progetto</p> |  <p>Si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; che hanno portato a stralciare dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura cerchiato in rosso.</p> |  | <p>Zona A1</p> <p>Zona Ca</p> <p>Zona C</p> <p>ESITO: non si rilevano difformità urbanistiche posto che nelle zone C si possono realizzare gli usi U10 “attrezzature di parcheggio” (vedasi art. 34 delle NTA del PRG); Nella zona A1 non si rilevano difformità da un punto di vista urbanistico</p> |
| <p>Tipologia di parcheggio</p> <p>P di scambio intermodale</p> <p>Stato</p> <p>Di progetto</p> |  |  | <p>Comparti</p> <p>Comparti</p> <p>ESITO: non si rilevano difformità urbanistiche.</p> |

7.12 Coerenza ed individuazione di potenziali impatti

STRUTTURA E CONTENUTI PROGETTUALI DEL PUT

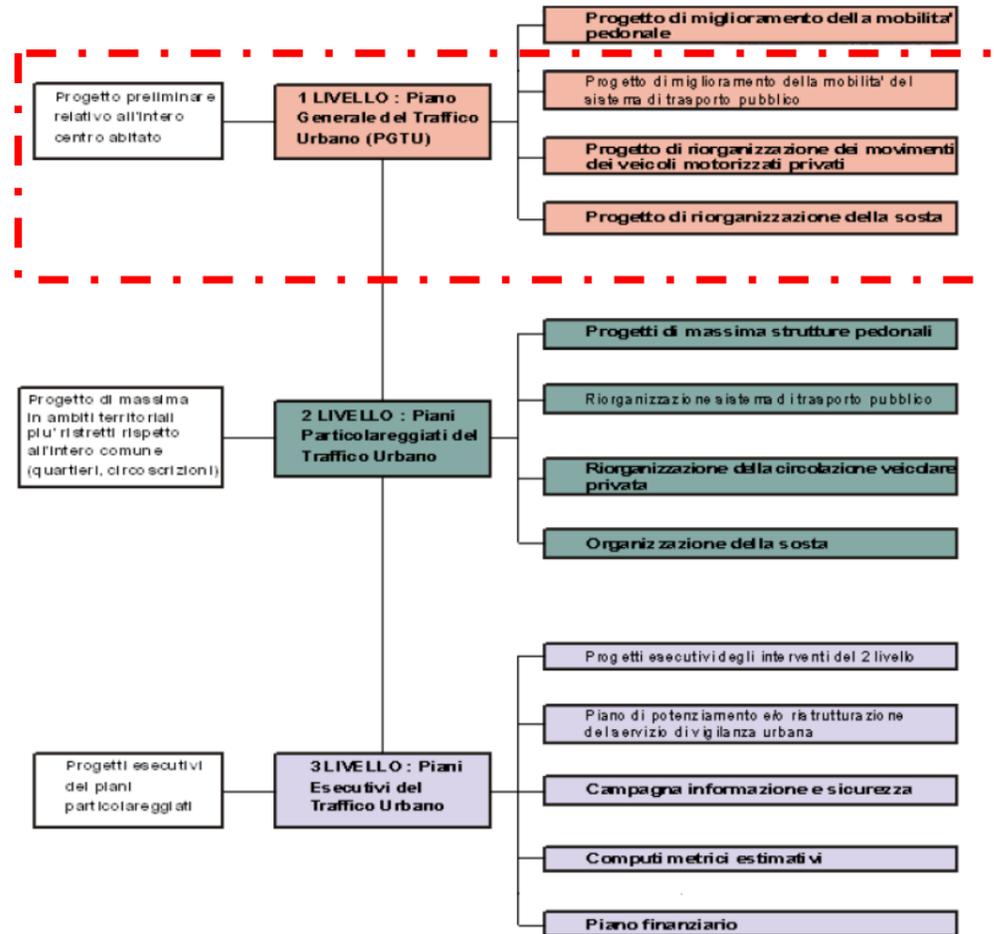


Fig. 39 - Sintesi degli obiettivi di piano

Il PGU della Città di Molfetta si compone di obiettivi generali e specifici che mirano a

- razionalizzare la pedonalità urbana attraverso l'istituzione di ZTL – aree pedonali le cui finalità sono quelle di garantire



Fig. 40 - Progettualità del PGU delle isole pedonali

- aumentare la sicurezza stradale per gli utenti della mobilità pedonale e ciclabile e contribuire alla diminuzione dello stress metabolico urbano.
Non v'è dubbio che zone di maggiore interesse e valore artistico o sociale richiedano protezione dall'aggressione dell'automobile e dal metabolismo urbano sia in ordine agli inquinamenti chimici (gas di scarico) e fisici (suoni, rumori) sia contro le deturpazioni di carattere estetico (piazze e vie ricche di storia e cultura) e contro gli abbruttimenti di carattere sociale (piazze e vie per il tempo libero, passeggiatoi cittadini).
- promuovere quindi la pedonalità come risorsa economica e sociale, valorizzando le attrattive naturali, culturali e turistiche del territorio;
- Accanto a questo la suddivisione del territorio in **Isole ambientali** definibili come zone urbane racchiuse all'interno di ciascuna maglia della viabilità principale, e la rete viaria che le serve è perciò costituita da sole strade locali. La definizione delle Isole ambientali sarà funzionale alla definizione dei futuri piani particolareggiati del traffico che si attueranno all'interno di ogni singola isola per la definizione della riorganizzazione specifica del trasporto pubblico, la riorganizzazione della circolazione veicolare, della sosta e della ciclabilità.



Fig. 41 - Progettualità del PGU delle isole ambientali

- Definizione di **Zone a Sosta Regolamentata – ZSR** – la cui finalità è lo studio di areali in cui disciplinare gli equilibri di domanda e offerta di sosta. Le indagini del PGU hanno evidenziato una sovrassaturazione esistente nelle aree centrali. A questo scopo si propone di istituire, 4 differenti aree a sosta regolamentata (ZSR) che disciplinino il giusto compenso per la sosta e il giusto periodo di utilizzo al fine anche di impedire l'utilizzo dei posti auto lungo strada da parte dell'utenza turistica, salvaguardando la possibilità di turnazione garantita dalla regolamentazione a pagamento per i residenti e pendolari anche a vantaggio delle funzioni commerciali della zona.



Fig. 42 - Progettualità del PGU delle Zone a Sosta Regolamentata

| Categorie di pressione individuate | Pressioni da considerare in merito alla proposta di Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) | Componente ambientale interessata | Valutazione finale |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CONSUMO DI SUOLO | Non vi sono perdite di naturalità in quanto il PGTU non prevede interventi strutturali. Il PUP allo stesso modo prevede il reimpiego di suoli già usati a vario titolo. | - Ambiente biotico - Risorse energetiche non rinnovabili | Tutti i parcheggi individuati dal progetto di PGTU-PUP sono già usati a vario titolo, come parcheggi privati o a sosta libera abusiva. Il progetto ne razionalizza l'uso disciplinandone la regolarizzazione a beneficio della funzionalità e del decoro urbano. |
| EMISSIONI | - Rumore da traffico indotto in fase di cantiere - Vibrazioni da traffico indotto in fase di cantiere - Aumento inquinamento acustico in fase di cantiere - Emissioni pulverulente in fase di cantiere | - Aria - Salute umana - Ambiente biotico - Ambiente fisico | Essendo tutti già esistenti i progetti esecutivi dovranno gestire le pressioni per un periodo di tempo limitato. Il progetto più complesso a livello di PUP appare quello in Piazza Garibaldi che avrà necessità di un piano di calendarizzazione adeguato. Le pressioni sono gestibili calendarizzando gli interventi e distribuendo le attività di cantiere in orari congrui secondo le normative vigenti in materia |
| INTERFERENZE | Urbanizzazione in area antropizzata ma non edificata ed anche in aeree non antropizzate (piste ciclabili esterne ai centri abitati) | - Ecosistema urbano | |

Di seguito si darà ulteriore sintesi di coerenza con i principali fattori ambientali potenzialmente coinvolti

CONSUMO DI SUOLO:

Come si è detto si può sintetizzare che gli elementi di progetto del PGTU non impattano sull'aspetto del suolo in quanto non ne modificano l'uso in sé quanto la destinazione ufficiale a livello urbanistico, si tratta quindi di **modifiche che non impattano in maniera significativa, né qualitativamente né quantitativamente.**

PAESAGGIO, AREE PROTETTE E BIODIVERSITÀ:

L'attuazione del PGTU non reca alcuna interferenza con siti di aree tutelate a livello ambientale come si evince dall'analisi svolta nella presente valutazione.

Per quanto riguarda la componente paesaggistica non si prevedono impatti specifici, se non migliorativi del confort urbano e del decoro urbano, all'interno della presente valutazione sono stati offerti spunti specifici che potranno essere di supporto nella fase di progettazione.

ASPETTI GEOMORFOLOGICI ED IDROGEOLOGICI:

L'Autorità di Bacino della Puglia ha perimetrato le aree soggette a rischio idrogeologico, suddivise in aree soggette a pericolosità idraulica, aree soggette a pericolosità geomorfologica e aree a rischio. Nei paragrafi precedenti si è detto che uno dei parcheggi del PUP ricade parzialmente in zona ad alta pericolosità e parzialmente in zona a media pericolosità idraulica del

PAI. **L'attuazione del PGTU- PUP per il parcheggio specifico di via Sergio Fontana dovrà tenerne conto dei relativi pareri di legge se necessari.**

QUALITÀ DELL'ARIA

L'inquinamento atmosferico costituisce una delle principali tematiche su cui sono concentrate le politiche ambientali; la riduzione della produzione di gas serra e dell'emissione di polveri sottili rientrano tra gli obiettivi di livello mondiale e comunitario che maggiormente si sono affermati negli ultimi decenni.

La tendenza in atto, a livello regionale, registra pochi picchi elevati di emissioni, ma, fattore preoccupante, volge verso una generalizzata presenza di livelli di inquinamento da ozono medio alti, e di medie annue discretamente elevate anche in aree remote, lontane dalle aree urbane.

Il PGTU interviene in modo positivo permettendo di incentivare la pedonalizzazione, la razionalizzazione della sosta, con conseguente diminuzione di emissione di gas serra.

A beneficio della maggiore comprensione degli effetti positivi del piano sulla qualità dell'aria si riprendono brevemente le considerazioni degli Effetti degli scenari di progetto del PGTU di cui il PUP fa parte sulle concentrazioni inquinanti

Si riportano solo alcuni dei risultati ottenuti simulando con il modello di valutazione ambientale gli effetti dell'attuazione delle proposte di Piano e confrontando le stime degli scenari di breve e di lungo periodo con lo stato attuale. I risultati fanno riferimento ai seguenti dati:

- CO [Kg]: somma delle emissioni di CO totali degli archi della rete contenuti nell'area considerata, espresse in Kg
- Nox [Kg]: somma delle emissioni di NOx totali degli archi della rete contenuti nell'area considerata, espresse in Kg
- HC [Kg]: somma delle emissioni di HC totali degli archi della rete contenuti nell'area considerata, espresse in Kg
- VxKm: km totali percorsi sulla rete contenuta nell'area considerata nel periodo di riferimento

| ZONA | ZTL A | | | | ZTL B | | | | ZTL C | | | | CENTRO URBANO (ESCLUSE ZTL) | | | | CENTRO URBANO | | | |
|-------------------------------------|---------|----------|---------|---------|---------|----------|---------|--------|---------|----------|---------|--------|-----------------------------|----------|---------|----------|---------------|----------|---------|----------|
| | CO [kg] | Nox [kg] | HC [kg] | Vxkm | CO [kg] | Nox [kg] | HC [kg] | Vxkm | CO [kg] | Nox [kg] | HC [kg] | Vxkm | CO [kg] | Nox [kg] | HC [kg] | Vxkm | CO [kg] | Nox [kg] | HC [kg] | Vxkm |
| ATTUALE | 3,856 | 0,235 | 0,435 | 181,466 | 3,361 | 0,097 | 0,350 | 81,327 | 2,144 | 0,063 | 0,224 | 52,351 | 170,082 | 8,113 | 18,461 | 6427,382 | 179,444 | 8,508 | 19,470 | 6742,526 |
| PROGETTO (MATTINA - PERIODO ESTIVO) | 0,249 | 0,009 | 0,026 | 7,540 | 2,489 | 0,068 | 0,259 | 57,182 | 0,698 | 0,019 | 0,073 | 16,049 | 166,008 | 7,541 | 17,906 | 6665,483 | 169,444 | 7,637 | 18,264 | 6746,254 |
| DIFFERENZA | -93,5% | -96,1% | -94,0% | -95,8% | -26,0% | -30,1% | -26,0% | -29,7% | -67,4% | -69,5% | -67,3% | -69,3% | -2,4% | -7,1% | -3,0% | 3,7% | -5,6% | -10,2% | -6,2% | 0,1% |

Fig. 43 - Confronto tra i risultati dei modelli di valutazione ambientale dello stato attuale e dello scenario di progetto di breve periodo - ora di punta del mattino - periodo estivo

| ZONA | ZTL A | | | | ZTL B | | | | ZTL C | | | | CENTRO URBANO (ESCLUSE ZTL) | | | | CENTRO URBANO | | | |
|-----------------------------------------|---------|----------|---------|---------|---------|----------|---------|--------|---------|----------|---------|--------|-----------------------------|----------|---------|----------|---------------|----------|---------|----------|
| | CO [kg] | Nox [kg] | HC [kg] | Vxkm | CO [kg] | Nox [kg] | HC [kg] | Vxkm | CO [kg] | Nox [kg] | HC [kg] | Vxkm | CO [kg] | Nox [kg] | HC [kg] | Vxkm | CO [kg] | Nox [kg] | HC [kg] | Vxkm |
| STATO ATTUALE | 4,124 | 0,253 | 0,466 | 195,090 | 2,673 | 0,083 | 0,279 | 69,363 | 3,098 | 0,093 | 0,324 | 77,613 | 159,974 | 7,503 | 17,354 | 5945,873 | 169,869 | 7,933 | 18,423 | 6287,939 |
| PROGETTO (MATTINA - PERIODO SCOLASTICO) | 0,276 | 0,010 | 0,029 | 8,352 | 2,452 | 0,072 | 0,255 | 60,155 | 0,951 | 0,027 | 0,100 | 22,654 | 150,250 | 6,719 | 16,186 | 6292,352 | 153,929 | 6,828 | 16,569 | 6383,513 |
| DIFFERENZA | -93,3% | -96,0% | -93,8% | -95,7% | -8,3% | -13,9% | -8,7% | -13,3% | -69,3% | -70,9% | -69,2% | -70,8% | -6,1% | -10,4% | -6,7% | 5,8% | -9,4% | -13,9% | -10,1% | 1,5% |

Fig. 44 - Confronto tra i risultati dei modelli di valutazione ambientale dello stato attuale e dello scenario di progetto di breve periodo - ora di punta del mattino - periodo scolastico

Sulla relazione di Piano del PGTU è possibile prendere visione di tutte le tabelle che riguardano i vari scenari di previsione in cui tutte le ZTL analizzate in tutti i periodi dell'anno, dimostrano un netto miglioramento in termini di qualità dell'aria.

SALUTE E SICUREZZA

Anche in questo caso il PGTU interviene in modo positivo, per gli aspetti già enunciati precedentemente e che coinvolgono anche i fattori di salute e sicurezza umana.

Una maggiore più esaustiva disamina della valutazione degli effetti è riportata al cap. 9.

8 ANALISI DI COERENZA INTERNA

VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DI PIANO

EFFETTI DI PIANO SULLE COMPONENTI E SUI FATTORI AMBIENTALI ED UMANI

| PGTU | MACRO -AREA | OBIETTIVI GENERALI | OBIETTIVO GENERALE 1 | | | OBIETTIVO GENERALE 2 | | | OBIETTIVO GENERALE 3 | | OBIETTIVO GENERALE 4 | | suolo e sottosuolo | aria | acqua - Risorse idriche superficiali e profonde | clima | biodiversità | rifiuti | mobilità | paesaggio urbano | paesaggio naturale | vegetazione | popolazione e salute | Beni ambientali, culturali e archeologici | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------|-------------------------------------------------|-------|--------------|---------|----------|------------------|--------------------|-------------|----------------------|-------------------------------------------|--|--|--|
| | | OBIETTIVI SPECIFICI | P.OS1.1 | P.OS1.2 | P.OS1.3 | P.OS2.1 | P.OS2.2 | P.OS2.3 | P.OS3.1 | P.OS3.2 | P.OS4.1 | P.OS4.2 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Descrizione | Riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nell'area urbana adiacente al Centro Storico | Incremento delle opportunità per la mobilità attiva | Incremento dell'accessibilità al centro urbano dalle aree periferiche e dai comuni limitrofi appartenenti al Sistema Locale del Lavoro di Molfetta | Migliorare l'efficacia, l'efficienza e la sicurezza del trasporto pubblico su gomma; | Riduzione della congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici | Ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio del centro urbano | Ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | Migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per gli utenti con limitazioni motorie | Promozione di sistemi di trasporto alternativi ai mezzi di trasporto individuali (TPL e mobilità ciclopedonale) | Incentivare forme di mobilità che utilizzino energie alternative o che consentano una minore presenza di veicoli circolanti (car pooling, bike sharing, micromobilità elettrica) | | | | | | | | | | | | | | | |
| AZIONI DI PIANO | TRASPORTO COLLETTIVO | Garantire e facilitare l'accessibilità ai mezzi pubblici a tutte le categorie di utenza | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Creare nodi di scambio in corrispondenza delle stazioni ferroviarie e dei Terminal bus, in modo da facilitare l'interscambio modale | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Creazione di aree di interscambio ai margini del centro urbano, connesse con il sistema del trasporto pubblico | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Promuovere l'uso del mezzo pubblico sia per gli spostamenti casa-lavoro, che per quelli connessi ad altre attività | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Creare linee di forza del trasporto pubblico | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Prevedere sistemi ITS a servizio del trasporto pubblico | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Riprogettare le fermate del trasporto pubblico | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Incentivare l'uso del trasporto pubblico collettivo | | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Incentivare e promuovere il car pooling per i percorsi casa-lavoro e casa-scuola. | ✓ | | | | | ✓ | | | ✓ | | ✓ | | | | | | | | | | | | | | |
| | MOBILITÀ ATTIVA / ALTERNATIVA | Definizione di isole ambientali e istituzione o adeguamento di Zone a Traffico Limitato e di aree a ciclabilità e pedonalità privilegiata | ✓ | ✓ | | | | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Favorire l'accessibilità pedonale al centro storico | ✓ | ✓ | | | | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile (bicicletta e micromobilità elettrica) e implementazione di sistemi ITS | ✓ | ✓ | ✓ | | | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Creare collegamenti ciclabili sicuri e diretti per gli spostamenti interni al centro cittadino e di collegamento con i quartieri periferici | ✓ | ✓ | ✓ | | | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli | ✓ | ✓ | ✓ | | | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Realizzazione di interventi di traffic calming | | ✓ | ✓ | | | | | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | |
| Creazione di percorsi pedonali e ciclabili protetti di collegamento tra i maggiori attrattori urbani | ✓ | ✓ | ✓ | | | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | |

VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DI PIANO

EFFETTI DI PIANO SULLE COMPONENTI E SUI FATTORI
AMBIENTALI ED UMANI

| PGTU | MACRO -AREA | VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DI PIANO | | | | | | | | | | EFFETTI DI PIANO SULLE COMPONENTI E SUI FATTORI AMBIENTALI ED UMANI | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------|------|-------------------------------------------------|-------|--------------|---------|----------|------------------|--------------------|-------------|----------------------|-------------------------------------------|--|--|--|
| | | OBIETTIVI GENERALI | OBIETTIVO GENERALE 1 | | | OBIETTIVO GENERALE 2 | | | OBIETTIVO GENERALE 3 | | OBIETTIVO GENERALE 4 | | suolo e sottosuolo | aria | acqua - Risorse idriche superficiali e profonde | clima | biodiversità | rifiuti | mobilità | paesaggio urbano | paesaggio naturale | vegetazione | popolazione e salute | Beni ambientali, culturali e archeologici | | | |
| | | OBIETTIVI SPECIFICI | P.OS1.1 | P.OS1.2 | P.OS1.3 | P.OS2.1 | P.OS2.2 | P.OS2.3 | P.OS3.1 | P.OS3.2 | P.OS4.1 | P.OS4.2 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Descrizione | Riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nell'area urbana adiacente al Centro Storico | Incremento delle opportunità per la mobilità attiva | Incremento dell'accessibilità al centro urbano dalle aree periferiche e dai comuni limitrofi appartenenti al Sistema Locale del Lavoro di Molfetta | Migliorare l'efficacia, l'efficienza e la sicurezza del trasporto pubblico su gomma; | Riduzione della congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici | Ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio del centro urbano | Ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | Migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per gli utenti con limitazioni motorie | Promozione di sistemi di trasporto alternativi ai mezzi di trasporto individuali (TPL e mobilità ciclopedonale) | Incentivare forme di mobilità che utilizzino energie alternative o che consentano una minore presenza di veicoli circolanti (car pooling, bike sharing, micromobilità elettrica) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Sostenere la ciclabilità diffusa anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | TRASPORTO PRIVATO / SOSTA | Disincentivare la circolazione dei mezzi privati motorizzati all'interno del centro urbano con opportune regolamentazioni (ad es. ZTL) e attraverso l'utilizzo di sistemi ITS | ✓ | ✓ | | | ✓ | | ✓ | | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente | | ✓ | ✓ | | ✓ | | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente; | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Adeguamento e riqualificazione delle intersezioni viarie critiche | | ✓ | | | ✓ | | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Creazione di parcheggi di scambio esterni all'area centrale e di parcheggi di destinazione a servizio di aree residenziali e di poli attrattori | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Implementazione di sistemi ITS a servizio della sosta | | | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Favorire l'intermodalità in corrispondenza dei parcheggi di interscambio | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Rimodulazione dell'offerta e ridefinizione delle politiche di sosta | ✓ | | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Incentivare l'adeguamento del parco veicolare circolante a standard di sostenibilità ambientale (mobilità elettrica) | | | | | | | | | | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | LOGISTICA URBANA | Incentivare la realizzazione di centri di distribuzione | ✓ | | | | ✓ | | ✓ | | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Incentivare e promuovere sistemi sostenibili di distribuzione delle merci nel centro urbano | | ✓ | | | | ✓ | | ✓ | | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Incentivare l'utilizzo di veicoli elettrici e di dimensioni ridotte nel centro urbano e di cargo-bike nelle ZTL; | | ✓ | | | | ✓ | | ✓ | | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Razionalizzare gli orari e le modalità di distribuzione delle merci in ambito urbano | | ✓ | | | | ✓ | | ✓ | | ✓ | | | | | | | | | | | | | | | | |

✓ = INFLUENZA DIRETTA
✓ = INFLUENZA INDIRETTA

■ INFLUENZA NEGATIVA NELL'ANALISI DI COERENZA E VERIFICA DEGLI EFFETTI
■ INFLUENZA POSITIVA NELL'ANALISI DI COERENZA E VERIFICA DEGLI EFFETTI
□ INFLUENZA NULLA NELL'ANALISI DI COERENZA E VERIFICA DEGLI EFFETTI

9 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI

9.1 Valutazione degli effetti potenziali diretti

La valutazione dei presumibili effetti diretti è stata distinta in “fase di cantiere” ed in “fase di esercizio” .

Come atteso, emerge con chiarezza come la fase di cantiere presenti un completo spettro negativo di potenziali effetti su tutti i comparti o matrici ambientali considerate. Gli effetti sono tutti negativi, essenzialmente di breve termine (ovvero legati alla vita stessa del cantiere), principalmente reversibili, occasionali e di bassa entità.

L'apertura dei singoli cantieri degli interventi di Piano è sicuramente l'elemento a più forte impatto, seppur a breve termine, indipendentemente dalla natura e dalla consistenza dell'opera che deve essere eseguita. Con l'apertura del cantiere si eseguono generalmente le seguenti operazioni:

- o Interruzione del traffico;
- o individuazione di percorsi funzionali all'estero dell'area;
- o delimitazione dell'area di cantiere con una recinzione;
- o realizzazione dell'intervento previsto.

Tali operazioni determinano degli effetti sull'ambiente che riguardano il tipo di intervento minuto previsto da questo piano, come il posizionamento di segnaletiche orizzontali o verticali, stalli di deviazione del traffico, ecc...i quali neppure nella fase di cantiere possono arrecare un impatto così forte durante la fase di cantiere; tuttavia non si esclude che possano portare all'uso di azioni di scavo, produzione di Polveri derivanti dalle piccole attività di scavo, emissioni acustiche prodotte dal transito dei mezzi e dalle attività di cantiere.

In che questa fase i principali comparti interessati (con tre o più effetti potenziali connessi) sono:

- rumore: per le vibrazioni ed i suoni connessi alle diverse attività di cantiere;
- rifiuti: per il materiale derivante dallo scavo;
- aria: per le emissioni legate all'attività edilizia, agli sbancamenti ed al trasporto dei materiali;
- popolazione: principalmente per la rumorosità e l'emissione di particolato e gas dai macchinari; alterazione momentanea del paesaggio visivo urbano

Nella valutazione di tali aspetti bisogna considerare che l'area d'intervento è localizzata in ambiente urbano; ma tra le misure mitigative si può prevedere il fattore temporale ossia la cantierizzazione degli interventi al fine di non arrecare l'effetto cumulato sui fattori ambientali appena descritti sopra.

Da tale analisi emerge come gli impatti della fase di cantiere sono quelli riconducibili semplicemente alle attività di esecuzione delle opere e, per la maggior parte, risultano essere reversibili. Gli impatti residui possono essere contenuti o del tutto evitati con opportune forme di mitigazione (si rimanda al capitolo 10 conclusioni e prescrizioni)

La fase di esercizio presenta caratteri diversi da quella di cantiere. Dall'analisi emergono effetti potenziali sia di tipo positivo con la predominanza di una durata a lungo termine, intensità media o alta e di tipo reversibile.

Durante la fase di esercizio, i fattori di potenziale effetto negativo sono associabili a emissioni in atmosfera legate al traffico automobilistico privato e collettivo ma in misura minore rispetto all'opzione zero. Gli aspetti positivi sono riconducibili principalmente alla

- diminuzione delle emissioni inquinanti in atmosfera avendo ridotto l'uso di mezzi privati inquinanti;
- aumento collettivo della mobilità fisica e quindi innalzamento del livello di benessere collettivo;
- diminuzione del rumore in ambito urbano;
- miglioramento della sicurezza in ambito urbano.

Nella matrice sotto troviamo la descrizione dei potenziali effetti ambientali e dei relativi rischi/opportunità individuati nella valutazione in fase di cantiere legati all'attuazione dei contenuti del Piano, considerando Segno (N: Negativo –P: Positivo), Durata (B: Breve – M: Media - L: Lunga), Entità (B: Bassa – M: Media – A: Alta), Frequenza (O: Occasionale – C: Ciclica – P: Permanente) e Reversibilità (R: Reversibile – IR: Irreversibile) dei potenziali impatti ambientali..

| CANTIERE | | | | | | |
|--------------------------------------------|-------|--------|--------|-----------|------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Comparto/ Matrice ambientale | Segno | Durata | Entità | Frequenza | Rev./Irrev | Potenziali effetti |
| | P- N | B-M- L | B-M-A | O-C-P | R-IR | |
| CM.1 – Popolazione e Salute umana | N | B/M | B/M | O | R | CM 1.1 - Emissione di gas tossici e di polveri sottili. |
| | N | B | M | O | R | CM 1.2 – Produzione di polveri in fase di scavo e movimentazione terra |
| | N | B | M | P | R | CM 1.3 – Aumento delle emissioni acustiche. |
| | N | B | B | O | IR/R | CM 1.4 – Incidenti sul lavoro. |
| | N | B | M | O | R | CM 1.5 Incremento rumorosità per movimentazione macchinari. |
| CM.2 – Clima e qualità dell'aria | N | B | B | O | R | CM. 2.1 – Emissioni da mezzi di cantiere. |
| | N | B | B | O | R | CM. 2.2 – Polveri e particolato da sbancamenti/ lieve attività |
| CM.3 – Acque | N | B | B | O | R | CM 3.1 – Consumo idrico per costruzione. |
| | N | B | B/M | P | IR | CM 3.2 – Alterazione ruscellamento superficiale. Adduzione in falda bianca/grigia |
| | N | B | B | O | IR | CM 3.3 – Esposizione/ Contaminazione accidentale falda. |
| Cm.4 Suolo | N | L | B | P | R | CM 4.1 – variazione uso del suolo |
| | N | B | B | O | R | CM 4.2 – Accumulo e Movimentazione materiali di scavo. |
| | N | B | B | O | R | CM 4.3-Sversamenti accidentali sul suolo da parte dei mezzi meccanici |
| CM.5 – Paesaggio e storico culturale | N | B | B | O | R | CM 5.1 – Compromissione del contesto paesaggistico urbano |
| CM.6 - Rumore | N | B | M | O | R | CM 6.1 – Disturbo per vibrazioni ed emissioni.- Aumento delle emissioni acustiche. |

| CANTIERE | | | | | | |
|-----------------------------------------|-------|--------|--------|-----------|------------|---------------------------------------------------------------------|
| Comparto/ Matrice ambientale | Segno | Durata | Entità | Frequenza | Rev./Irrev | Potenziali effetti |
| | P-N | B-M-L | B-M-A | O-C-P | R-IR | |
| CM7.- Rifiuti | N | B | M | O | R | CM 7.1 – Produzione di inerti e materiale di scavo. |
| CM.8– Energia, Inq. Elettromagnet | N | B | A | P | R | CM 8.1 – Consumo di energia elettrica e carburanti per costruzione. |
| | N | B | B | P | R | CM 8.2 – Inquinamento luminoso. |
| Cm.9 – Mobilità e Trasporti | N | B | M | O | R | CM 9.1 – Aumento traffico veicolare |
| | N | B | M | O | R | CM 9.2 – interruzione e/o deviazione del traffico |

Nella matrice sotto troviamo la descrizione dei potenziali effetti ambientali e dei relativi rischi/opportunità individuati nella valutazione in **fase di esercizio** legati all’attuazione dei contenuti del Piano, considerando Segno (N: Negativo –P: Positivo, Ne: Neutro), Durata (B: Breve – M: Media - L: Lunga), Entità (B: Bassa – M: Media – A: Alta), Frequenza (O: Occasionale – C: Ciclica – P: Permanente) e Reversibilità (R: Reversibile – IR: Irreversibile) dei potenziali impatti ambientali..

| ESERCIZIO | | | | | | |
|--------------------------------------------|-------|--------|--------|-----------|------------|--------------------------------------------------------------|
| COMPARTO/MATRICE AMBIENTALE | Segno | Durata | Entità | Frequenza | Rev./Irrev | Potenziali fattori di effetti |
| | P-N | B-M-L | B-M-A | O-C-P | R-IR | |
| Cm.1 – Popolazione e Salute umana | P | L | A | P | IR | Aumento della percezione della sicurezza urbana |
| | P | L | A | P | IR | Aumento di pedoni e mezzi ciclopedonali in area urbana |
| CM.2 – clima e qualità dell’Aria | P | L | A | P | IR | CM. 2.1 – abbattimento emissioni inquinanti in area urbana. |
| | P | L | M | P | IR | CM 2.2.-Assorbimento di anidride carbonica della vegetazione |

| ESERCIZIO | | | | | | |
|----------------------------------------------|-------------------------|--------|--------|-----------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| COMPARTO/MATRICE AMBIENTALE | Segno | Durata | Entità | Frequenza | Rev./Irrev | Potenziali fattori di effetti |
| | P-N | B-M-L | B-M-A | O-C-P | R-IR | |
| | P | L | B/M | P | IR | CM 2.3-diminuzione effetto isola di calore |
| CM.3 – Acque | Ne | L | B | P | IR | Modifiche deflusso acque superficiali acque bianche/grigie. |
| Cm.4 – Suolo | P | L | B | P | IR | CM 4.1 – modifica assetto attuale del suolo |
| CM.4– Suolo | P | L | A | P | IR | -CM 4.2- Rispetto della morfologia urbana senza compromissione della qualità urbana |
| CM.5– Paesaggio e Storico culturale | P | L | M | P | IR | CM 5.1 – Valorizzazione eterogeneità degli elementi del contesto paesaggistico urbano |
| | P | L | M | P | IR | CM 5.2-conservazione e degli elementi paesaggisti presenti nell’area |
| | P | L | M | P | IR | CM 5.3 Valorizzazione degli elementi paesaggistici |
| | P | L | A | P | IR | CM 5.4. Riduzione degli elementi di degrado paesaggistico ed eliminazione di detrattori di paesaggio urbano |
| | P | L | A | P | IR | CM 5.5. Sviluppo di elementi di paesaggio legato al verde urbano |
| CM.6 – Biodiversità | Non si rilevano effetti | | | | | |
| Rifiuti | Non si rilevano effetti | | | | | |
| CM.8 – Energia | P | L | B | P | R | CM 8.1 – Consumo di energia elettrica e diminuzione di carburanti climaalteranti |
| Cm.9 – Mobilità e Trasporti | P | L | A | P | IR | CM 9.1 – diminuzione del traffico veicolare privato con aumento del traffico veicolare collettivo |
| | P | L | A | P | IR | Cm 9.2-Sviluppo della mobilità lenta |
| | P | L | A | P | IR | CM 9.3 - Diminuzione degli incidenti stradali |
| | P | L | A | P | IR | Cm 9.4 - Aumento ml di percorsi ciclabili |

9.2 valutazione finale di sintesi circa gli impatti derivanti dall'attuazione del piano e le misure mitigative adottate

Il PGTU declina gli obiettivi generali in azioni che dovranno tener conto di quanto riportato nel presente documento.

Possono essere molteplici le componenti ambientali potenzialmente interessate da un Piano Urbano del Traffico. Le possibili interazioni, tra la realizzazione delle previsioni di Piano e le correlate componenti ambientali, vengono classificate attraverso quattro classi di giudizio:

- A. Possibile interazione positiva con la componente ambientale 
- B. Non si prevede l'instaurarsi di possibili interazioni con la componente ambientale 
- C. La possibilità di instaurarsi un'eventuale interazione con la componente ambientale è da ritenersi di carattere limitato nel tempo 
- D. Possibile interazione negativa con la componente ambientale. 

La matrice che segue riassume e sintetizza le possibili interazioni tra la realizzazione delle previsioni di Piano e le correlate componenti ambientali:

| COMPONENTE AMBIENTALE | POSSIBILE INTERAZIONE | GIUDIZIO sintetico | LIVELLO | | |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------|-------|
| | | | alto | medio | Basso |
| ACQUA | <i>Possibile variazione negli utilizzi delle risorse Idriche?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta alcuna variazione negli utilizzi delle risorse idriche. | B  | | | |
| | <i>Possibile variazione alla portata dei corpi idrici superficiali?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta alcuna variazione alla portata dei corpi idrici superficiali. | B  | | | |
| | <i>Possibile interferenza con le risorse idriche superficiali e sotterranee?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta alcuna interferenza con le risorse idriche superficiali e sotterranee. | B  | | | |
| | <i>Possibili scarichi in corpi recettori (superficiali o sotterranei)?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta nuovi scarichi diretti in corpi recettori. | B  | | | |

| COMPONENTE AMBIENTALE | POSSIBILE INTERAZIONE | GIUDIZIO sintetico | LIVELLO | | |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------|-------|
| | | | alto | medio | Basso |
| | <i>Possibile contaminazione, anche locale, di corpi idrici?</i> Non prevista. Corpi idrici distanti da modifiche del PGTU | B  | | | |
| | <i>Possibile interferenza con il SII?</i> <i>La relazione tra le azioni di PGTU ed il SII dovranno essere puntualmente valutate in fase esecutiva previo raccordo con gli enti competenti.</i> | B  | | | |
| SUOLO E SOTTOSUOLO | <i>Possibile contaminazione del suolo?</i> Non prevista | B  | | | |
| | <i>Possibile degrado del suolo?</i> Non previsto | B  | | | |
| | <i>Possibili incidenze sul rischio idrogeologico?</i> Non previste | B  | | | |
| | <i>Possibili variazioni nell'uso del suolo in termini quantitativi e qualitativi?</i> Il PGTU prevede alcune modifiche del suolo per la possibile realizzazione di strade, rotonde, ma si tratta qualitativamente di modifiche minime che non si prevede abbiano importanti impatti sulla componente suolo. | B  | | | |
| | <i>Possibili variazioni nell'uso delle risorse del sottosuolo?</i> Non si prevede possano verificarsi possibili variazioni nell'uso delle risorse del sottosuolo. | B  | | | |
| PAESAGGIO E BENI CULTURALI | <i>Sono previsti interventi sull'assetto territoriale?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta interventi impattanti sull'assetto territoriale, anche se va ad intervenire proponendo l'ubicazione di nuovi parcheggi urbani. | B  | | | |
| | <i>Possibile degrado di beni culturali?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta interventi negativi su beni culturali tutelati. Tuttavia alcuni interventi che riguardano il Piano dei Parcheggi sono in vicinanza o all'interno di aree vincolate. | B  | | | |

| COMPONENTE AMBIENTALE | POSSIBILE INTERAZIONE | GIUDIZIO sintetico | | LIVELLO | | |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------|-------|
| | | | | alto | medio | Basso |
| | Vedasi cap 6 per gli approfondimenti. | | | | | |
| | <i>Possibili azioni che possono modificare il paesaggio ed interferire con la percezione visiva?</i> Non sono previsti interventi infrastrutturali (strade, rotatorie) che potrebbe modificare la percezione del paesaggio attuale. Tuttavia alcuni interventi che riguardano il Piano dei Parcheggi sono in vicinanza o all'interno di aree vincolate. Vedasi cap 6 per gli approfondimenti. | B |  | | | |
| SALUTE UMANA | <i>Possibili correlazioni negative con la salvaguardia della salute umana?</i> Il PGTU propone di migliorare alcune criticità esistenti, tra cui il livello di protezione non adeguato di alcuni incroci, il livello di traffico sostenuto, rilevanti velocità pericolose in ingresso al centro abitato, andando quindi a impattare positivamente sulla componente di salvaguardia della salute umana. | A |  | X | | |
| ARIA | <i>Possibile variazione dell'inquinamento atmosferico?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU potrà comportare una diminuzione nel lungo periodo dell'inquinamento atmosferico | C |  | | | X |
| | <i>Nuove fonti di inquinamento puntuale?</i> Non previste | B |  | | | |
| | <i>Aumento del traffico veicolare?</i> Non previsto. Anzi, in seguito all'attuazione del Piano negli scenari anche di medio e lungo periodo e all'inserimento dei nuovi parcheggi di attestamento e alle altre azioni di Piano nel centro urbano si disincentiverà l'uso del mezzo privato nel centro abitato. | A |  | X | | |

Il Piano Generale del Traffico Urbano, come evidenziato nel corso dell'analisi svolta con la presente verifica di assoggettabilità a Vas, produce benefici per la collettività, nel miglioramento della qualità della vita, miglioramento dell'accessibilità urbana dalle diverse categorie di utenti e fluidificazione della mobilità.

La realizzazione degli interventi del PGTU contribuirà ad un **miglioramento della qualità urbana per la popolazione aumentando le prestazioni ambientali nelle aree urbane** in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale e territoriale.

Sono stati riportate al cap 6 gli elementi specifici di analisi tra il piano e i vincoli, e sono state altresì fornite indicazioni procedurali in sede di progettazione esecutiva, vedasi nello specifico cap. 6.5.

10 CONCLUSIONI e PRESCRIZIONI

La valutazione svolta ha permesso di comprendere le relazioni tra gli interventi proposti dal Piano e i fattori ambientali potenzialmente coinvolti; si tratta di interventi, nello scenario di breve periodo valutato dalla presente verifica di assoggettabilità, riferibili alla riorganizzazione del traffico pedonale e viabilistico.

Per quanto riguarda la valutazione del PUP, si precisa che in seguito alla fase di consultazione, sono stati recepiti i pareri degli enti; in modo particolare attraverso il parere del Ministero della Cultura, si è stralciato dal PUP Piano Urbano dei Parcheggi il parcheggio D5 previsto dal PGTU-PUP come parcheggio interrato di Piazza Garibaldi, riportato in figura come bordato di rosso.

La conclusione che si può riportare a valle dell'analisi svolta è che Il PGTU di Molfetta non prevede la creazione di nuove infrastrutture ma il solo adeguamento della percorribilità viaria e pedonale in alcuni ambiti urbani; si può dunque concludere che l'insieme degli interventi messi a sistema dal presente piano nel breve periodo di azione, che ricordiamo essere di due anni, non producano impatti negativi sull'ambiente e sul territorio ma che possa invece apportare un impatto positivo sia sociale che ambientale. In modo particolare sui fattori ambientali: **aria, rumore, salute e benessere degli individui.**

Durante la valutazione è emerso che:

- tutte le azioni del Piano riguardano il Territorio Urbanizzato e non interferiscono con gli aspetti ambientali e/o territoriali fuori il Territorio Urbanizzato;
- che le azioni del Piano riguardano solo ridefinizioni organizzative e/o di assetto della viabilità sia pedonale che viaria;
- che la ridefinizione dell'offerta di sosta del PUP, sono state oggetto di verifica di compatibilità urbanistica all'interno della presente valutazione. Tuttavia appare fondamentale ribadire che dovrà essere l'Ufficio Tecnico Comunale a rilasciare apposita compatibilità urbanistica. Gli interventi proposti dal PUP dovranno poi essere necessariamente recepiti e calendarizzati all'interno del Piano Triennale delle Opere Pubbliche.

Inoltre al fine di richiamare l'ordine e la gerarchia dei Piani del Traffico si rammenta che:

- nello scenario di breve periodo del PGTU in questione non sono previsti interventi infrastrutturali sulle sezioni stradali, ma solo riorganizzazione della circolazione, della sosta e del Trasporto Pubblico Locale;
- la realizzazione di ZTL, zone 30 e isole ambientali potrebbero prevedere interventi di riduzione e/o di adeguamento della sede stradale in prossimità dei varchi di accesso, ma questi vanno minuziosamente individuati in sede di redazione dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano di II livello e progettati attraverso i Piani Esecutivi di III livello.

A valle della verifica di assoggettabilità a VAS svolta in questa sede, si elencano di seguito i principali impatti positivi che si possono menzionare:

- diminuzione delle emissioni inquinanti in atmosfera avendo ridotto l'uso di mezzi privati inquinanti.
- aumento collettivo della mobilità fisica e quindi innalzamento del livello di benessere collettivo
- diminuzione del rumore in ambito urbano
- miglioramento della sicurezza in ambito urbano

Il PGTU, come evidenziato dalla normativa europea, nazionale e regionale, produce benefici per la collettività, nel miglioramento della qualità della vita, miglioramento dell'accessibilità e fluidificazione della mobilità, offrire alternative al trasporto veicolare individuale attraverso scelte condivise e partecipate.

La realizzazione degli interventi del PGTU contribuirà ad un **miglioramento della qualità e le prestazioni ambientali nelle aree urbane** in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale e territoriale.

Siano attenzionati i seguenti aspetti:

- relazioni con soggetti fornitori di pubblici servizi:
in sede di programmazione operativa, progettazione ed esecuzione delle azioni di piano previste, sia contemplato il dovuto coinvolgimento degli enti fornitori di servizi come AQP, Autorità Idrica Pugliese, enti erogatori di pubblici

servizi, al fine di verificare la fattibilità esecutiva di ogni singolo intervento e di programmare gli interventi senza causare interruzioni o mal funzionamenti.

- Relazioni con il patrimonio storico, culturale e archeologico:

l'attuale fase di pianificazione non è idonea a definire il possibile impatto sul patrimonio archeologico eventualmente presente nel sottosuolo; **si tenga in considerazione quindi che nei futuri Piani Particolareggiati del Traffico Urbano di II livello e nei futuri Piani Esecutivi di III livello, là dove gli interventi concorrono alla modifica fisica dello stato di fatto attraverso scavi nel sottosuolo** e quindi per tutti gli interventi comportanti scavi a quote non impegnate da manufatti esistenti, si ha la necessità di prevedere, preliminarmente alla progettazione esecutiva dei diversi interventi, la procedura di valutazione preventiva dell'interesse archeologico, la cui documentazione dovrà essere trasmessa agli enti competenti secondo quanto previsto dall'Allegato I.8 del D. L.vo 36/2023.

- Si fa presente che: per gli spazi che presentano una pavimentazione in basole non possono essere rimossi i caratteri costitutivi o sostituiti con pavimentazioni diverse da quella tradizionale, al fine di preservarne il carattere storico e artistico. Tuttavia nel Piano è stato precisato che per quanto riguarda lo smart parking, nell'area designata per l'installazione dei sensori sono presenti solo substrati di calpestio in solo asfalto, quindi l'intervento non prevede di rimuovere nessuna pavimentazione in basole.

- Relazioni con il Piano d'Ambito e gli Enti Gestori:

appare chiaro che il PGTU per scala di azione, incidenza e finalità non rappresenta un motivo di conflitto o incoerenza con il Piano d'Ambito, tuttavia è bene dire che qualora in fase esecutiva gli eventuali lavori di adeguamento di sezioni stradali possano interferire con gli obiettivi di servizio o gestione ottimale dell'Autorità idrica Pugliese, sarà necessario il coinvolgimento degli enti competenti. Questa premessa è importante e viene quindi richiamata nella sintesi conclusiva della presente verifica di assoggettabilità.

Inoltre l'approvazione del PGTU non potrà in alcun modo pregiudicare la realizzazione delle infrastrutture di acquedotto, fognatura e depurazione afferenti al Servizio Idrico Integrato, attualmente già esistenti, programmate, nel rispetto del Piano d'Ambito, ferme restando le necessarie verifiche di compatibilità e autorizzative, ai sensi della vigente normativa nazionale e regionale in materia paesaggistica ed ambientale.

Nella fase progettuale delle opere oggetto del Piano, si invita comunque l'Amministrazione Comunale a consultare il Soggetto Gestore AQP al fine di individuare e risolvere le eventuali interferenze con le opere del servizio idrico integrato.

- Relazioni con gli Enti:

nei Piani di diverso livello attuativo del PGTU come i **Piani Particolareggiati del Traffico Urbano di II livello e Piani Esecutivi di III livello, si chiede di condividere le proposte progettuali con gli enti competenti** al fine di consentire che tutti gli enti coinvolti, possano fornire le indicazioni tecniche necessarie per individuare le più idonee forme di mitigazione.

Si chiarisce fin d'ora che gli interventi dei **Piani Particolareggiati del Traffico Urbano e quindi tutti i Piani di II e III livello, dovranno essere oggetto di singoli procedimenti da sottoporre a valutazione al fine tener conto dello stato dei luoghi con particolare riferimento alla presenza di beni diffusi, dei beni vincolati e tutelati ope legis, all'eventuale presenza di alberature storiche, alla destinazione dei suoli, ecc.** Si specifica, che tutti i nuovi progetti dovranno prevedere anche soluzioni alternative o analizzare la cosiddetta "soluzione zero".

- Temporalità degli interventi:

al fine di mitigare gli effetti negativi in fase di cantiere sia preso in considerazione la calendarizzazione dei singoli interventi in tempi differenti al fine di evitare la sinergia di impatti sui fattori, rifiuti, aria, alterazione paesaggio urbano, problematiche sinergiche di tipo negativo su mobilità e traffico.

- Relazioni con le misure mitigative indicate:

- Si prenda visione per maggiore esaustività di quanto elencato nel cap. 9.1 della presente verifica al fine di ottimizzare anche le relazioni tra i fattori ambientali e le azioni di piano attraverso gli effetti mitigativi proposti.

11 MONITORAGGIO DEL PIANO

Il Monitoraggio ex post ha il compito di verificare quanto le azioni del Piano abbiano raggiunto gli obiettivi prefissati. È opportuno che il monitoraggio sia condiviso con i cittadini e gli stakeholders e che si producano dei rapporti sullo stato di avanzamento della fase attuativa del PGU che contengano l'elencazione degli eventuali correttivi da approntare alle strategie e/o alle azioni.

Il sistema di indicatori permette, a partire dalla situazione attuale, di verificare lo stato di un dato in modo da fornire elementi interpretativi ed individuare opportune azioni correttive al Piano.

La scheda di monitoraggio del Piano dovrebbe essere compilata con cadenza semestrale in un piano così di breve durata. Essa risulta utile alla verifica ed al monitoraggio delle azioni pianificate in prima battuta e, nel caso si verificano criticità o riscontri poco soddisfacenti, alla implementazione di azioni correttive. Tale scheda, quindi, è uno strumento sottoposto a continuo aggiornamento, in funzione dell'evoluzione delle condizioni al contorno.

11.1 Scheda di Monitoraggio del PGTU

| Fattore di riferimento | tipo indicatore | indicatore | Tipo indicatore | Valutazione del trend | Ufficio comunale coinvolto | G/U | Note |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Trasporti e mobilità | contesto | Ml di piste ciclabili esistenti | Numerico MI | Si augura incrementale | Ufficio tecnico | 5gg/u | |
| | Processo contribuito | ml di rete ciclabile con riorganizzazione della sede stradale | Numerico MI | | | | |
| | Processo contribuito | Ridefinizione/istituzione delle ZTL | descrittivo | Si augura incrementale | Polizia Municipale | 5gg/u | |
| | Processo contribuito | Ridefinizione/ istituzione Isole pedonali | descrittivo | Si augura incrementale | | | |
| Mobilità e trasporti - Riorganizzazione del traffico | processo | n° sensi di marcia modificati | Numerico N° | N° descrittivo del processo – incrementale | Polizia Municipale | 2gg/u | |
| Mobilità e trasporti - Manutenzione globale della rete realizzata | processo | A1. Visibilità A2. Pavimentazione – mq e descrizione A3 segnaletica verticale – n° nuovi stalli installati A4 segnaletica orizzontale – n° segnali A5 elementi di protezione – N° A6 Dispositivi di moderazione – N° | Descrittivo e numerico | Si auspica incrementale | Ufficio tecnico | 10gg/u | Si potrà anche attivare un sondaggio per considerare la percezione dell'utenza: N° problemi riscontrati N° soluzioni individuate N° soluzioni implementate |
| Mobilità e trasporti - Valutazione dei servizi implementati | processo | Numero globale passaggi medi giornalieri nelle aree oggetto di intervento – N° pedoni -N° auto -N°mezzi ciclabili | Numerico N° | Si auspica incrementale | Polizia locale | 20gg/U | |
| | processo | % media di utilizzo delle aree di sosta | Numerico % | | | | |
| Benessere collettivo e qualità dell'aria | Contribuito/ contesto | PM 10 – concentrazione media annua/giornaliera (ug/m3) | Numerico Valori arpa | Monitoraggio del contesto e variazione del trend | Ufficio Ambiente su dati Arpa Puglia | 3gg/u | |
| | | PM10: superamento concentrazione Soglia (numero) | | | | | |
| | | NO2: concentrazione media annua (ug/m3) | | | | | |
| | | Benzo(a)pirene: concentrazione media annua (ug/m3) | | | | | |
| | | Metallipesanti: concentrazione media annua (ug/m3) | | | | | |
| Confort urbano | processo | confort urbano: n° di posti auto su superficie permeabile | Numerico N° | Valutazione dei servizi implementati | Ufficio tecnico/ Polizia Municipale | 10gg/u | |
| Valutazione dei servizi implementati | processo | realizzazione della velostazione | descrittivo | | | | |
| | processo | n° posti bike | Numerico N° | | | | |
| | processo | N° servizi a supporto della ciclabilità | | | | | |
| | processo | N° servizi a supporto della ciclabilità - n° aree ristoro | | | | | |
| | processo | N° servizi a supporto della ciclabilità - n° bacheche della rete | | | | | |
| processo | N° servizi a supporto della ciclabilità - infopoint/bachecca + webgis | | | | | | |

| Fattore di riferimento | tipo indicatore | indicatore | Tipo indicatore | Valutazione del trend | Ufficio comunale coinvolto | G/U | Note |
|----------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------|----------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | processo | N° servizi a supporto della ciclabilità - n° bacheche della rete | Numerico N° | | | | |
| Salute Umana/Sicurezza stradale | contributo | Sicurezza della rete realizzata – - incidenti avvenuti - Segnalazione di eventuali punti critici - N° feriti - Contromisure intraprese e in quale tratti | Numerico N° | In diminuzione | Polizia Locale | 10gg/u | Il grado di coinvolgimento dell’utenza può essere verificato attraverso la richiesta di risposta a questionari da sottoporre durante gli eventi o attraverso divulgazione dei questionari on line prima degli eventi. |
| | processo | n° interventi di moderazione della velocità veicolare | Numerico N° | Incrementale | | | |
| Sensibilizzazione/partecipazione | contributo | N° eventi | | | | | |
| | | N° utenti | | | | | |
| | | Grado di coinvolgimento dell’utenza – | | | | | |
| Qualità dell’acqua | contesto | Indicatori previsti nei programmi di monitoraggio dello stato di qualità ambientale dei corpi idrici significativi (unità di misure Varie) | Numerico Valori arpa | Si auspica incrementale | ARPA Puglia | 2gg/u | |
| Uso del suolo | | Incremento della superficie urbanizzata dovuta dall’attuazione degli interventi del PGU (mq) | Numerico Mq | - | Ufficio Tecnico | 5gg/u | |
| Rumore | Contesto | Livello di rumorosità in corrispondenza di punti critici della rete (Db) | Numerico Db | Si auspica in diminuzione | Ufficio Tecnico | 10 gg/u | In seguito ad apposita campagna di rilievo |
| Turismo | Contesto/ processo | Presenze turistiche (numero presenze annue) | Numerico N° | Si auspica in aumento | Ufficio Ambiente | 2gg/u | |
| Biodiversità | contesto | Incremento della superficie urbanizzata dovuta dall’attuazione degli interventi del PGU | Numerico Mq | - | Ufficio Ambiente | 2gg/u | |
| Rifiuti | Processo | Quantità di rifiuti classificabili come “provenienti da attività di costruzione e demolizione” prodotti dal PGU (peso – t) | Numerico kg | - | Ufficio Ambiente | 2gg/u | |

12 PROPOSTA DI ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE E DEGLI ENTI INTERESSATI DA CONSULTARE.

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Regione Puglia – Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana | dipartimento.ambiente.territorio@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia: Ufficio VAS | ufficio.vas@regione.puglia.it |
| Regione Puglia – Servizio Ecologia | servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Servizio Paesaggio | sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Servizio Urbanistica | serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia - Dipartimento Mobilità qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio | dipartimento.mobilitaqualurboppubbpaesaggio@pec.rupar.puglia.it mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Servizio Risorse Idriche | servizio.risorseidriche.regione@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Direzione Beni Culturali | beniculturali.regione@pec.rupar.puglia.it valorizzazione territoriale@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Servizio Assetto del Territorio | servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Servizio Difesa del Suolo e Rischio Sismico | serviziodefesasuolo.regione@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Servizio Demanio e Patrimonio | serviziodemaniopatrimonio.bari@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Sezione Protezione Civile | servizio.protezionecivile@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Sezione Ciclo Rifiuti e Bonifiche | serv.rifiutiebonifica@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Servizio Foreste | servizio.foreste.regione@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Sezione Trasporto Pubblico Locale E Grandi Progetti | servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia Sezione Lavori Pubblici | sezione.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia Sezione Turismo | servizio.turismo@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale E Tutela Dell'ambiente - Sezione Gestione Sostenibile E Tutela Delle Risorse Forestali E Naturali | protocollo.sezionerisorsesostenibili@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale E Tutela Dell'ambiente - Sezione Attuazione Dei Programmi Comunitari Per L'agricoltura E La Pesca | sezionepsrfeamp@pec.rupar.puglia.it |
| Regione Puglia – Sezione Infrastrutture Energetiche E Digitali | servizio.energiesinnovabili@pec.rupar.puglia.it |
| Corpo forestale | cp.foggia@pec.corpoforestale.it |
| Agenzia Regionale Strategica Per Lo Sviluppo Ecosostenibile Del Territorio (Asset) - Regione Puglia | asset@pec.rupar.puglia.it |
| Agenzia Regionale Per Le Attività Irrigue E Forestali – A.R.I.F. Puglia | protocollo@pec.arifpuglia.it |
| Agenzia Regionale Per Il Turismo Pugliapromozione | ufficioprotocollopp@pec.it |
| Agenzia Regionale Prevenzione E La Protezione Dell'ambiente Dipartimento Bari - Arpa Puglia | info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it |
| Città Metropolitana di Bari | protocollo.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it |
| Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio Bari | sabap-ba@pec.cultura.gov.it |
| Segretariato Regionale Del Ministero Dei Beni E Delle Attività Culturali E Del Turismo Per La Puglia | sr-pug@pec.cultura.gov.it |
| Autorità di Bacino | protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it |
| Autorità Idrica Pugliese | protocollo@pec.autoritaidrica.puglia.it |
| Acquedotto Pugliese S.P.A. | acquedotto.pugliese@pec.aqp.it |
| Asl Bari | protocollo.asl.bari@pec.rupar.puglia.it |

| | |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Gruppo Carabinieri Forestali di Bari | fba43420@pec.carabinieri.it |
| Autorità Idrica Pugliese | protocollo@pec.aip.gov.it |
| Comune di Bisceglie | dirigenterip.amministrativa@cert.comune.bisceglie.bt.it |
| Comune di Giovinazzo | protocollo@pec.comune.giovinazzo.ba.it |
| Comune di Terlizzi | protocollo@pec.comune.terlizzi.ba.it |
| Enel Distribuzione Divisione Infrastrutture e Rete Elettrica | eneldistribuzione@pec.enel.it |
| Enel Distribuzione Divisione Infrastrutture e Rete gas | enelretegas@pec.enel.it |
| Telecom S.P.A. | telecomitalia@pec.telecomitalia.it |
| Anas Puglia | anas.puglia@postacert.stradeanas.it |