



COMUNE DI CASTELLANETA

Provincia di Taranto

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

- ALLEGATO 3 -

RAPPORTO PRELIMINARE AI FINI DELLA VERIFICA DI ASSOGETTABILITÀ A VAS

(ai sensi del D.L. 152 del 3 aprile 2006 e della LR 14 dicembre 2012, n. 44 e ss.mm.ii.)

- MAGGIO 2017 -

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

Comune di CASTELLANETA

Piazza Principe di Napoli
74011 Castellaneta (TA)
Tel. +39 099 8497111 · Fax. +39 099 8442048
PEC: comunecastellanetaprotocollo@postecert.it

Sindaco

Avv. Giovanni **GUGLIOTTI**

Responsabile Area 8^

Dott. Paolo **LARIZZA**

Tecnico incaricato

Dott. ing. Adele **D'ERCHIA**
Via Aldo Moro Pal E/4
74011 Castellaneta (TA)
Tel. +39.349.2303071
e – mail: adele.derchia@gmail.com
PEC: adele.derchia@ingpec.eu

Supporto al Tecnico incaricato

Dott. ing. Antonio **MAURO**
Via Varsavia, 3
85100 Potenza
Tel. +39.347.5973170
e – mail: anmauro@hotmail.it
PEC: antonio.mauro@ingpec.eu

Oltre alla presente Rapporto sono parte integrante del Piano della Mobilità Sostenibile:

- Relazione Generale;
- Allegato 1 – Incidentalità;
- Allegato 2 - Indagini di traffico;
- Tavole degli interventi proposti:
 - Tavola ST_01_I_01 - Interscambio modale nei pressi del polo ospedaliero;
 - Tavola ST_01_I_02 - Interscambio modale nei pressi del campo sportivo De Bellis;
 - Tavola ST_01_I_03 e ST_01_I_04 - Sistema di mobilità ciclabile a Castellaneta Marina;
 - Tavola ST_01_I_05 - Percorsi ciclabili a Castellaneta;
 - Tavola ST_02_I_01 - Recupero funzionale tratto adiacente ex ferrovia in ambito urbano;

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

- Tavola ST_02_I_02_a - Riduzione del carico veicolare. Zona di Traffico A2 (Soluzione a);
- Tavola ST_02_I_02_b - Riduzione del carico veicolare. Zona di traffico A2 (soluzione b);
- Tavola ST_05_I_01 - Messa in sicurezza via di Taranto c/o oratorio Don Bosco;
- Tavola ST_05_I_02_a - Messa in sicurezza via di Taranto c/o scuola ITI “Q. Flacco” (soluzione a);
- Tavola ST_05_I_02_b - Messa in sicurezza via di Taranto c/o scuola ITI “Q. Flacco” (soluzione b);
- Tavola ST_05_I_03 - Potenziamento e valorizzazione Zone 30;
- Tavola ST_07_I_01 - Connessione alla rete delle ciclovie.

Si rimanda allo Studio di fattibilità – Linee di Indirizzo al P.U.M.S. di Castellaneta approvato con D.G.C. n. 120 del 06/08/2014 per:

- i verbali dei tavoli di concertazione con gli stakeholders;
- i questionari di indagine raccolti nella fase di analisi e conoscenze.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

INDICE

1. PREMESSA.....	5
2. LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	5
2.1 Scopo del documento	5
2.2 Autorità Competente	5
2.3 Cenni metodologici: il procedimento di VAS	7
3. DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO E ASPETTI PROGRAMMATICI	7
4. CARATTERISTICHE DEL PIANO	9
4.1. Coerenza degli obiettivi principali del PUMS di Castellaneta e del rapporto con altri piani o programmi.....	9
4.2 Pertinenza del piano sotto l’aspetto ambientale e nell’ottica dello sviluppo sostenibile del territorio.....	10
4.3 Rilevanza del piano per l’attuazione della normativa comunitaria nel settore dell’ambiente	11
5. I POSSIBILI IMPATTI SUL TERRITORIO	11
5.1 Sistema Infrastrutturale	11
5.2 Indicatori	11
5.3 Clima Acustico e Inquinamento Atmosferico	13
5.4 Sicurezza e Salute	14
5.5 Impatto Sociale	14
6. IL MONITORAGGIO	15
7. VALUTAZIONI CONCLUSIVE	17
8. ELENCO SOGGETTI INTERESSATI	20

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

1. PREMESSA

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

2. LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

2.1 Scopo del documento

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

2.2 Autorità Competente

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

- e) **Autorità Competente:** la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;

¹ “Semplificazioni del procedimento amministrativo. Modifiche e integrazioni alla legge regionale 12 aprile 2001, n. 11 (Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale), alla legge regionale 14 dicembre 2012, n. 44 (Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica) e alla legge regionale 19 luglio 2013, n. 19 (Norme in materia di riordino degli organismi collegiali operanti a livello tecnicoamministrativo e consultivo e di semplificazione dei procedimenti amministrativi)”.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

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

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

“Ai comuni è delegato l'esercizio, anche nelle forme associative disciplinate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, emanato con decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 8 per i piani o programmi approvati in via definitiva dai comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS di cui agli articoli 9 e seguenti rivenienti da provvedimenti di assoggettamento di piani o programmi di cui sopra.”²

“Nell'esercizio della delega i Comuni devono garantire il soddisfacimento dei requisiti di cui al comma 1.”³ A tal proposito di seguito si riporta quanto previsto al suddetto comma 1 dell'Art. 4 della L.R. n. 44 del 14 dicembre 2012: *“L'autorità competente per la VAS è individuata nel rispetto dei principi generali stabiliti dalla normativa statale. Essa deve possedere i seguenti requisiti: a) separazione dall'autorità procedente, condizione che si intende soddisfatta anche se l'autorità procedente e quella competente sono diversi organi o articolazioni della stessa amministrazione; b) adeguato grado di autonomia amministrativa; c) opportuna competenza tecnica e amministrativa in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale”*.

² La modifica riguarda il comma 3 dell'Art.4 della L.R. 44/2012

³ La modifica riguarda il comma 4 dell'Art.4 della L.R. 44/2012

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

2.3 Cenni metodologici: il procedimento di VAS

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

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

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

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

3. DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO E ASPETTI PROGRAMMATICI

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

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

Comunità Europea. Gli obiettivi del Piano sono altresì stati delineati in coerenza con gli orientamenti delle Linee Guida sulla Mobilità sostenibile dell' UE in base alle quali un P.U.M.S. deve mirare a creare un sistema urbano dei trasporti che, tra gli altri obiettivi previsti, debba:

- garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave;
- migliorare le condizioni di sicurezza;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- migliorare l'efficienza e l'economicità del trasporto di persone e merci;
- contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano in generale a beneficio dei cittadini e dell'economia e della società.

Pertanto, le azioni contenute nel P.U.M.S. dovranno conseguire i seguenti obiettivi specifici:

- A. migliorare la qualità dell'ambiente in generale con particolare riguardo alla qualità dell'aria;
- B. sostenere le attività economiche;
- C. fornire elevati livelli di sicurezza per i pedoni, i ciclisti e per gli automobilisti;
- D. avere un elevato contenuto di innovazione tecnologica.

Le azioni da attivare per attuare le strategie suddette possono essere così sinteticamente riassunte:

1. Potenziamento dell'offerta di mobilità alternativa all'auto privata attraverso:
 - realizzazione di punti di scambio intermodale da mezzo privato a mezzo pubblico;
 - realizzazione di percorsi e piste ciclabili;
 - riqualificazione dell'offerta di trasporto pubblico;
 - incentivazione all'utilizzo di mobilità innovativa: bike sharing, car pooling, car sharing;
 - adozione di incentivi, anche mediante politiche di tariffazione differenziata, che favoriscano l'utilizzo di veicoli ad emissioni ridotte.
2. Definizione di nuovi percorsi e nuovi itinerari per i veicoli pesanti e per gli autobus extraurbani decongestionando le zone ad elevata pressione urbana quali:
 - creazione di nuova viabilità extraurbana di circonvallazione dell'abitato e di raccordo tra la direttrice ionica e quella Bradanica – Salentina;
 - recupero ed adeguamento parziale del percorso dell' ex ferrovia per una nuova e più adeguata circolazione del trasporto pubblico in ingresso ed in uscita dal centro abitato.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

3. Trasformazione, attraverso un percorso di concertazione e quindi a fasi di implementazione successiva, del Centro Storico in Zona a Traffico Limitato e creazione in via sperimentale di nuove isole e/o penisole pedonali permanenti.
4. Riduzione del numero delle intersezioni e svolte a sinistra attraverso ipotesi di nuova circolazione nelle zone di traffico con elevata domanda di mobilità e scarsa capacità di deflusso.
5. Individuazione di nuove aree a sosta, riorganizzazione dei parcheggi ed implementazione in tempi rapidi di un nuovo modello di gestione smart degli stessi essenzialmente nella zona di Castellaneta Marina.
6. Riconversione del parco veicolare comunale con l'acquisto di mezzi a trazione elettrica e più in generale di mezzi a bassa emissione.
7. Creazione di un percorso ciclabile di connessione alla rete delle ciclovie e contemporaneo miglioramento dell'accessibilità tra gli ambiti urbani e periurbani agli utenti deboli.
8. Valorizzazione delle zone 30 esistenti ed individuazione di ulteriori aree per incrementare la sicurezza degli utenti deboli e riduzione delle emissioni in atmosfera.
9. Attivazione di campagne di comunicazione specifiche anche mediante l'adozione di un piano di comunicazione di progetti di sensibilizzazione con il coinvolgimento della popolazione al fine di aumentare la consapevolezza di opportunità legate all'attuazione del Piano.
10. Individuazione di una struttura di Mobility Management (MM) per una efficace governance del P.U.M.S..

4. CARATTERISTICHE DEL PIANO

4.1. Coerenza degli obiettivi principali del PUMS di Castellaneta e del rapporto con altri piani o programmi

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

- Piano Urbano Generale (P.U.G.) in corso di approvazione
- Piano territoriale di coordinamento provinciale
- Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019 (P.R.T. 2015-2019)
- Piano urbanistico territoriale tematico (PUTT/p)
- Piano paesaggistico territoriale regionale

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

- Piano regionale di qualità dell'aria

4.2 Pertinenza del piano sotto l'aspetto ambientale e nell'ottica dello sviluppo sostenibile del territorio

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

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

Mobilità e trasporto	Garantire a tutti i cittadini modalità di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave; migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci; incoraggiare la scelta delle modalità di trasporto più sostenibili; sviluppare alternative alla domanda di mobilità; facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza
Qualità dell'aria	Ridurre emissioni di gas 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
Sicurezza salute e Ambiente urbano	Migliorare le condizioni di sicurezza; limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale-generale (Dir. 2008/50/CE); incrementare la vivibilità dei territori e delle città decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree favorendo la mobilità non motorizzata
Aspetti economici	Contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme; migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci; garantire che le soluzioni adottate facciano un uso il più possibile efficiente dei fondi disponibili

⁴ art. 34, comma 5, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

4.3 Rilevanza del piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente

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

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

Il P.U.M.S. si prefigge infatti una serie di obiettivi, distinti per ambito (Mobilità sostenibile; Equità, sicurezza e inclusione sociale; Qualità ambientale; Efficienza economica / Sostenibilità della spesa), ciascuno dei quali viene sotto-articolato in Obiettivi/Strategie specifici.

5. I POSSIBILI IMPATTI SUL TERRITORIO

5.1 Sistema Infrastrutturale

Gli unici interventi infrastrutturali con potenziale impatto sul territorio previsti dal P.U.M.S risultano gli stessi già individuati in sede di Piano Urbanistico Generale (PUG), rispetto al quale il P.U.M.S è nei contenuti strumento attuativo subordinato.

Il P.U.M.S del Comune di Castellaneta non prevede nuove opere infrastrutturali (quindi con potenziali effetti ambientali evidenti, sia in termini di emissioni che di consumo di suolo) che non siano già ricomprese nella Pianificazione Urbanistica Generale e dunque già in VAS. Con riferimento alla ST_07 si rimanda invece ai relativi procedimenti di approvazione del progetto per la valutazione sotto il profilo ambientale.

5.2 Indicatori

Al fine di monitorare e verificare l'attuazione del Piano, e successivamente anche di valutarne le procedure e gli effetti, vengono proposti nel PUMS alcuni indicatori, costruiti secondo gli indirizzi metodologici delle *Linee guida -- Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile* della CE. Nel P.U.M.S sono stati identificati obiettivi specifici che devono essere realistici rispetto allo stato di fatto descritto nell'analisi iniziale dell'area urbana ma al contempo ambiziosi rispetto agli obiettivi strategici del piano. Gli obiettivi

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

dovranno pertanto essere misurabili, basati su una valutazione realistica e credibile del quadro di partenza e delle risorse disponibili perché l'implementazione del P.U.M.S possa essere monitorata e i progressi verso gli obiettivi possano essere valutati regolarmente sulla base degli indicatori selezionati.

Tabella 5.1 Set di indicatori adottati

Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di Misura
Trasporti (offerta)	TPL	Fermate attrezzate con segnaletica e palina e sistemi di infomobilità	Numero
		Bus Elettrici o a bassa emissione	Numero
	Mobilità alternativa	Biciclette flotta bike sharing	Numero per 10 mila abitanti
		Postazioni di prelievo e riconsegna bike sharing	Numero per 100 Kmq
	Viabilità	Nuova rete viaria urbana principale	mt
		Densità di piste ciclabili	Km per 100 Kmq
		Disponibilità delle Area Pedonale (AP)	Mq per 100 abitanti
		Densità Zona a Traffico Limitato (ZTL)	Km per 100 kmq
		Disponibilità stalli di sosta su strada a pagamento	Numero per 1.000 autovetture circolanti
		Posti auto a sosta libera	Numero
		Posti auto a disco orario	Numero
		Zona 30	Km
	Parco veicolare comunale	Veicoli elettrici, ibridi o bassi emissivi	Numero
Governance	Attuazione, comunicazione e sensibilizzazione	Incontri annuali con associazioni di categoria, portatori di interesse	Numero/anno
		Campagne di comunicazione	Numero/anno
		Educazione alla mobilità sostenibile	Numero/anno

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

5.3 Clima Acustico e Inquinamento Atmosferico

L'adozione della zonizzazione acustica è il primo passo concreto con il quale il Comune può esprimere le proprie scelte in relazione alla qualità acustica da preservare o da raggiungere nelle differenti porzioni del territorio comunale e presuppone la tempestiva attivazione delle funzioni pianificatorie, di programmazione, di regolamentazione, autorizzatorie, ordinarie, sanzionatorie e di controllo nel campo del rumore indicate nella "Legge Quadro sul Rumore", n° 447 del 26/10/1995 e ss.mm.ii. A livello regionale si può fare riferimento alla L.R. 12 febbraio 2002, N. 3 "Norme di indirizzo per il contenimento e la riduzione dell'inquinamento acustico" che fornisce norme di indirizzo per la tutela dell'ambiente esterno e abitativo, per la salvaguardia della salute pubblica da alterazioni conseguenti all'inquinamento acustico proveniente da sorgenti sonore, fisse o mobili, e per la riqualificazione ambientale. Tali finalità vengono operativamente perseguite attraverso la zonizzazione acustica del territorio comunale con la classificazione del territorio medesimo mediante suddivisione in zone omogenee. L'art. 8 della L.R. 3/2002 stabilisce che tra i diversi compiti i Comuni debbano procedere:

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

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

Tabella 5.2 Fattori influenzanti il rumore da traffico veicolare

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

Utilizzando modelli indiretti è possibile elaborare scenari di riferimento dell'inquinamento da rumore e verificare l'impatto del P.U.M.S. su tale fonte di inquinamento.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

5.4 Sicurezza e Salute

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

1. riduzione nelle quote di ripartizione modale dell'uso dell'autovettura privata favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale, della bicicletta, del mezzo pubblico e più in generale della mobilità ecocompatibile **(ST_01)**;
2. protezione delle zone residenziali dalla pervasività del traffico automobilistico favorendo la fluidificazione della circolazione nelle intersezioni maggiormente congestionate al fine di ridurre la concentrazione d'immissione degli agenti inquinanti nelle zone di traffico maggiormente coinvolte **(ST_02)**;
3. realizzazione zone a traffico limitato (ZTL) dell'urbanizzato considerando la particolare conformazione del Centro Storico e privilegiando una diffusione ad arcipelago di aree con particolare valenza **(ST_03)**;
4. riqualificazione, sotto il profilo ambientale, dei veicoli in circolazione tramite l'incentivazione dell'uso di carburanti ecologici o di veicoli ad emissioni ridotte o nulle a partire dalla flotta comunale **(ST_06)**;
5. connessione alla rete regionale e nazionale delle ciclovie turistiche attraverso la rifunzionalizzazione e riconversione della vecchia ferrovia con valorizzazione del paesaggio rurale **(ST_07)**

mirano a perseguire l'obiettivo di miglioramento della qualità dell'ambiente in generale, con particolare riguardo alla qualità dell'aria.

Interventi puntuali di Incremento della sicurezza stradale con particolare riguardo agli utenti deboli **(ST_05)** e di incremento dell'accessibilità degli spazi urbani con creazione di percorsi pedonali urbani **(ST_08)**, perseguono obiettivi di elevati livelli di sicurezza per i pedoni, ciclisti e per gli automobilisti.

5.5 Impatto Sociale

In linea con gli obiettivi primari di accessibilità e qualità della vita in un quadro di sostenibilità economica, equità sociale, salute pubblica e qualità ambientale, il PUMS pone al centro della pianificazione non più il traffico motorizzato ma le persone. L'approccio partecipativo delle persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità sono una prerogativa del PUMS. Le politiche che vengono sviluppate nel PUMS sono il risultato di una pianificazione partecipata con cittadini e stakeholders. Questo coinvolgimento è stato attivato infatti, sin dalla fase iniziale di predisposizione del Piano, attraverso un percorso di informazione e partecipazione che ha riunito i portatori di interesse attraverso tavoli di concertazione dedicati ed accompagnerà l'implementazione dell'intero processo fino all'approvazione del Piano. Cfr. Studio di Fattibilità approvato con Deliberazione di Giunta n. 120 del 06/08/2014.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

6. IL MONITORAGGIO

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

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

Per tutti gli indicatori si è proceduto dapprima a quantificare il valore attuale per il comune di Castellaneta corrispondente allo scenario zero (senza interventi)⁵ e poi in base alla strategia delineata dal P.U.M.S. sono stati definiti i target di riferimento. L'orizzonte temporale del piano, così come indicato dalle linee guida della UE, è di dieci anni dalla sua definitiva approvazione. Conseguentemente gli scenari di riferimento sono:

- Scenario 1 – Scenario di breve periodo. Azioni da attuarsi nell'arco temporale che va dall'anno 0 a all'anno 3.
- Scenario 2 – Scenario di medio periodo. Azioni da attuarsi nell'arco temporale che va dall'anno 3 all'anno 6.
- Scenario 3 – Scenario di medio periodo. Azioni da attuarsi nell'arco temporale che va dall'anno 6 all'anno 10.

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

⁵ Si rimanda al capitolo 4 del P.U.M.S. dove sono stati definiti gli indicatori sulla mobilità per Castellaneta.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

Tabella 6.1 Set di indicatori adottati

					Scenario di Piano		
Sistema	Ambito	Indicatore	Unità di Misura	Situazione attuale	Breve periodo	Medio periodo	Lungo periodo
Trasporti (offerta)	TPL	Fermate attrezzate con segnaletica e palina e sistemi di infomobilità	Numero	0	0	0	30*
		Bus Elettrici o a bassa emissione	Numero	2	0	2	2
	Mobilità alternativa	Biciclette flotta bike sharing	Numero per 10 mila abitanti	0	26,2*	52,41*	52,41*
		Postazioni di prelievo e riconsegna bike sharing	Numero per 100 Kmq	0	2,9*	5,8*	5,8*
	Viabilità	Nuova rete viaria urbana principale	mt	0	0	0	400
		Densità di piste ciclabili	Km per 100 Kmq	1,8*	6,7*	9,6*	9,6*
		Disponibilità delle Area Pedonale (AP)	Mq per 100 abitanti	50,22	50,22	50,22	50,22
		Densità Zona a Traffico Limitato (ZTL)	Km per 100 kmq	0,024	0,024	0,024	0,024
		Disponibilità stalli di sosta su strada a pagamento	Numero per 1.000 autovetture circolanti	0	0	0	0
		Posti auto a sosta libera	Numero	850	850	850	850
		Posti auto a disco orario	Numero	25	145	145	145
		Zona 30	Km	0	2,93*	4,27*	4,27*
	Parco veicolare comunale	Veicoli elettrici, ibridi o bassi emissivi	Numero	0	4	4	2
Governance	Attuazione, comunicazione e sensibilizzazione	Incontri annuali con associazioni di categoria, portatori di interesse	Numero/anno	4	4	4	4
		Campagne di comunicazione	Numero/anno	2	2	2	2
		Educazione alla mobilità sostenibile	Numero/anno	0	3	3	3

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

7. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

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

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

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

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

Tabella 7.1 Benefici attesi per ogni intervento

ST_01 POTENZIAMENTO DELLA MOBILITÀ ALTERNATIVA	
Intervento	Benefici attesi
ST_01_I_01	Incremento della fluidità della circolazione nelle arterie più congestionate, riduzione delle fermate degli autobus extraurbani e ottimizzazione dei tempi di spostamento.
ST_01_I_02	
ST_01_I_03	Riconoscimento della mobilità ciclabile come effettiva alternativa di spostamento in sicurezza, riduzione della congestione stradale e miglioramento della qualità dell'aria.
ST_01_I_04	
ST_01_I_05 - Percorso 01	
ST_01_I_05 Percorso 02	
ST_01_I_05_Percorso 03	
ST_01_I_05_Percorso 04	
ST_01_I_05_BS	Riduzione di tempi sprecati nel traffico, minore rumore, migliore accessibilità al centro storico, possibilità di utilizzare il mezzo alternativo e riconsegnarlo anche presso una stazione diversa da quella di partenza, con conseguente ottimizzazione dei tempi di spostamento, utilizzo efficace e sicuro della bicicletta che induce una serie di interventi sull'ambiente urbano che ne migliora l'estetica e la vivibilità, maggiore ordine nell'ambiente urbano perchè pensato non per le sole automobili ma piuttosto per favorire i pedoni e le biciclette.
ST_01_I_06_TPL	Sfruttare la potenzialità del TPL e far percepire alla collettività che esso può essere utilizzato come trasporto pubblico locale a tutti gli effetti in sostituzione del mezzo privato
ST_01_I_07_SF	Disincentivo dell'auto privata a favore del trasporto ferroviario ed incremento dell'attrattività di Castellana Marina.
ST_02 RIDUZIONE DEL CARICO VEICOLARE	
ST_02_I_01	Riduzione carico veicolare, maggiore fluidificazione della circolazione e riduzione degli elementi di disturbo al flusso veicolare. Creazione di ulteriori spazi dedicati alla mobilità alternativa in sicurezza.
ST_02_I_02	Riduzione della congestione da traffico veicolare promiscuo (auto – autobus extraurbani), minore congestione nelle intersezioni, maggiore controllo delle infrazioni.
ST_03 ZONE A TRAFFICO LIMITATO	
ST_03_I_01	Riduzione del traffico veicolare e delle emissioni di CO ₂ in un'area di elevato valore storico e naturalistico; facilitazione dell'accesso e della sosta per i residenti; valorizzazione delle piazze presenti ed incremento dell'attrattività del centro storico.
ST_04 SOSTA E PARCHEGGI	
ST_04_I_01	Incremento della potenziale dotazione di posti auto a disposizione dei residenti del Centro storico. Incremento della dotazione di posti auto e regolamentazione della circolazione veicolare che conduce al lungomare

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

ST_05 SICUREZZA STRADALE E POTENZIAMENTO ZONE 30	
ST_05_I_01	Riduzione al minimo della pericolosità e degli incidenti sulla viabilità “primaria”, vale a dire sulle dorsali delle zone di traffico con particolare riguardo alla dorsale S.S. 7 in ingresso nord e in uscita verso sud.
ST_05_I_02	Riduzione della velocità con migliore convivenza tra auto, biciclette e pedoni e conseguente diminuzione del consumo di carburante e di emissioni inquinanti.
ST_06 SOSTITUZIONE DEL PARCO VEICOLARE COMUNALE	
ST_06_I_01	Incremento del livello di comfort fornito dai nuovi mezzi per gli utenti e riduzione dell’inquinamento acustico ed atmosferico.
ST_07 CONNESSIONE ALLA RETE DELLE CICLOVIE	
ST_07_I_01	Incremento della mobilità dolce in ambito urbano e incremento del livello di attrattività turistica dell’area periurbana del comune.
ST_08 ACCESSIBILITÀ DEGLI SPAZI E PERCORSI PEDONALI URBANI	
ST_08_I_01	Miglioramento dell’accessibilità degli spazi urbani con incremento del confort e creazione di percorsi pedonali urbani di connessione tra le zone di traffico
ST_08 GOVERNANCE DI ATTUAZIONE DEL PROCESSO	
ST_09_I_01	Efficacia dell’attuazione della strategia complessiva del P.U.M.S.

 COMUNE DI CASTELLANETA	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile P.U.M.S.
Elaborazione_01 – Maggio 2017	Rapporto preliminare verifica di assoggettabilità a VAS

8. ELENCO SOGGETTI INTERESSATI

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

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

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

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

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