



CITTÀ DI ALTAMURA
Città Metropolitana di Bari

3° SETTORE: SVILUPPO E GOVERNO DEL TERRITORIO

SERVIZIO AMBIENTE

N. 1577 del registro delle determinazioni

del 17/11/2022

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE

Oggetto:

**DLGS 152/2006 E SSMMII PROCEDURA DI V.A.S.
CON VINCA DEL PIANO URBANO DELLA
MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL COMUNE DI
ALTAMURA (PUMS) ADOTTATO CON D.G.C. N.
3/2020**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO / IL RUP

con nota prot. n. 57738 del 28.07.2020 il Servizio Urbanistica del Comune di Altamura in qualità di Autorità procedente trasmetteva, al Servizio Ambiente Comunale ai fini della verifica di assoggettabilità a V.A.S., la documentazione in formato cartaceo ed elettronico costituita da copia dell'atto amministrativo di formalizzazione della proposta di piano D.G.C. n. 03/2020, relazione tecnica di piano, report di partecipazione, rapporto preliminare di orientamento, screening vinca format proponente, descrizione sintetica pums, inquadramento territoriale di Altamura rispetto al PPTR e del PAI, inquadramento territoriale rispetto alle reti regionali di trasporto, analisi rete viaria, classificazione funzionale e nuove realizzazioni, sosta e stato attuale, ciclabilità e inquadramento del territorio di Altamura rispetto alle reti ciclabili sovra-locali, ciclabilità e biciclano area urbana con dettaglio priorità di realizzazione, pedonalità e stato attuale della rete prioritaria, TPL urbano ed extraurbani, attrattori urbani e extraurbani, zonizzazione e diagramma attrazione – generazione, diagramma a linee di desiderio, analisi della mobilità da Altamura verso l'esterno, analisi della mobilità verso Altamura dall'esterno, itinerari di scorrimento, processo partecipativo, strategia, sviluppo temporale del PUMS, pedonabilità e mobilità scolastica-proposta di piano, ciclabilità-bicicliano urbano per tipologie, TPL urbano-proposta di piano, rete viaria-proposta di piano, sosta-proposta di piano, scenari del piano, relazione paesaggistica, elaborati piano, V.INC.A., tutto relativo all'intervento del piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Altamura.

Con nota prot. n. 62312 del 27.07.2021, il Servizio Ambiente del Comune, in qualità di Autorità Competente Delegata in materia di V.A.S., comunicava la pubblicazione sul sito istituzionale Comunale della documentazione ricevuta ai seguenti Soggetti con competenza ambientale :

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- Segretariato Regionale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo per la Puglia;
- Soprintendenza belle arti e paesaggio per le provincie di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia;
- Soprintendenza Archeologia della Puglia;
- Direzione Regionale Musei Puglia;
- Provveditorato OO.PP. Campania-Molise-Puglia-Basilicata;
- Regione Puglia: Sezione Autorizzazioni ambientali;
- Regione Puglia: Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio;
- Regione Puglia: Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale;
- Regione Puglia: Sezione Valorizzazione Territoriale;
- Regione Puglia: Sezione gestione sostenibile e tutela delle risorse forestali e naturali;
- Regione Puglia: Sezione Lavori Pubblici;
- Regione Puglia: Sezione Lavori Pubblici;
- Regione Puglia: Sezione risorse idriche;
- Regione Puglia: Protezione Civile;
- Regione Puglia: Ciclo dei Rifiuti e Bonifiche;
- Regione Puglia: Servizio Parchi e Tutela Biodiversità;
- Regione Puglia: Sezione Urbanistica;
- Sezione Demanio e Patrimonio;

- Regione Puglia: Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche e Paesaggio;
 - Regione Puglia: Assessorato Infrastrutture Strategiche e Mobilità;
 - Regione Puglia: Ufficio VAS;
 - Area di Coordinamento: Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche;
 - Area politiche per la promozione della salute, delle persone e delle pari opportunità. Servizio sistemi informativi e investimenti in sanità Ufficio Sistemi e Flussi informativi;
 - Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale;
 - Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche;
 - Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro;
 - Dipartimento Turismo, economia della cultura e valorizzazione del territorio;
 - Acquedotto Pugliese S.P.A.;
 - Autorità Idrica Pugliese;
 - Segretario Generale Città Metropolitana di Bari;
 - Pianificazione Territoriale Generale - Viabilità – Trasporti;
 - Servizio Ambiente, Protezione Civile e Polizia Provinciale;
 - Servizio Edilizia- Patrimonio e Locazioni;
 - Sezione Territorio;
 - Servizio Ambiente, Protezione Civile e Polizia Provinciale;
 - Servizio Agricoltura, Caccia, Pesca e Laboratorio di Biotecnologie;
 - Servizio Attività Produttive;
 - ARPA Puglia – URP;
 - ARPA Puglia - Direzione scientifica;
 - Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Bari;
 - Camera di Commercio di Bari;
 - Autorità Idrica Pugliese;
 - Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede Puglia;
 - Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede Basilicata;
 - ASSET Puglia;
 - Corpo forestale;
 - ANAS - struttura territoriale Puglia;
 - Sezione affari generali Parco Nazionale dell'Alta Murgia;
 - Servizio Tecnico - Parco Nazionale dell'Alta Murgia;
 - Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Bari;
 - Comune di Bitonto - Servizi per il Territorio;
 - Comune di Cassano delle Murge - Urbanistica e Ambiente;
 - Comune di Gravina in Puglia - Ambiente ed Ecologia;
 - Comune di Matera - Gestione del territorio;
 - Comune di Grumo Appula - Ufficio Tecnico;
 - Comune di Ruvo di Puglia - Sviluppo Sostenibile e Governo del Territorio;
 - Comune di Santeramo in Colle - Settore Assetto e Tutela del Territorio;
 - Comune di Toritto - Edilizia privata ed Urbanistica;
- nella stessa nota si invitava i soggetti competenti in materia ambientale (S.C.M.A.) ad inviare il proprio contributo con le finalità di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 6 della L.R. n. 44/2012.

Dato atto che :

- La Città Metropolitana di Bari sez. Polizia Metropolitana in agosto 2021 rappresentava quanto segue : *... si rappresenta che questo Servizio svolge esclusivamente funzioni di polizia stradale e di controllo ambientale, senza alcuna competenza ad esprimere pareri in materia ambientale*”;
- Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, provveditorato interregionale per le opere pubbliche sede coordinata di Bari a luglio 2021 comunica quanto “... si comunica che questo provveditorato non ha competenze sulla questione in oggetto”.
- L'autorità di bacino distrettuale dell'appennino meridionale della Puglia, con nota del 27/07/2021 rappresentava che “.....si comunica che l'esame istruttorio delle istanze di parere formulate a questa autorità di bacino distrettuale, è condotto con riferimento ai piani stralcio per l'assetto idrogeologico, redatti dalle ex Autorità di Bacino nazionale, regionali ed interregionali comprese nel Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale, vigenti per lo specifico ambito territoriale di intervento, nonché ai piani di gestione distrettuali per le acque e per il rischio di alluvioni. Ai sensi dell'art. 4Bis delle NTA del PAI, per l'approvazione del PUMS in oggetto, è prevista in sede di conferenza di servizi l'espressione di parere da parte della scrivente Autorità con i termini e le modalità in esso indicate”.
- Il Dipartimento risorse finanziarie e strumentali , personale ed organizzazione sezione Demanio e Patrimonio servizio Amministrazione Beni del Demanio Armentizio, ONC e Riforma Fondiaria con nota di agosto 2021 rappresentava che “.... sulle aree tratturali menzionate, nel ribadire che il QAT riserva loro il massimo grado di tutela, si rende noto che gli strumenti attraverso i quali sono perseguite le finalità del Parco sono il Documento Regionale di Valorizzazione (D.R.V.) e i Piani Locali di Valorizzazione (PLV) a scala comunale, che hanno tra l'altro lo scopo di tutelare, recuperare e conservare i valori naturalistici, storici e culturali dei tratturi regionali, nonché promuoverne la fruizione..... si segnala che il Tratturo Regio n. 21 “Melfi-Castellaneta”, che il P.U.M.S. riconosce come itinerario ciclabile extraurbano a valenza turistico-ricreativa, cui garantire connessione con il centro urbano, è stato individuato come ambito di approfondimento dal redigendo DRV relativo ad alcuni temi-chiave, tra cui si segnala il coordinamento interregionale per garantire la continuità del tracciato, la condivisione degli obiettivi strategici e delle azioni progettuali. Pertanto, considerato che sul Tratturo Regio n. 21 “Melfi-Castellaneta” si concentrano diversi itinerari di rango sovra locale e diversi elementi di tutela, così come individuato anche nella Tavola A3.1 del P.U.M.S. di Altamura, si ritiene assolutamente prioritario applicare i principi della co-pianificazione nella definizione delle strategie di valorizzazione e intervento su questa asta tratturale”.
- con nota prot. n. 81912 del 08/10/2021 la Regione Puglia Servizio risorse idriche, per quanto di competenza ha rappresentato quanto segue : “ Per quanto riguarda la compatibilità degli interventi previsti dal P.U.M.S. con il P.T.A., si evidenzia che il territorio comunale di Altamura ricade all'interno delle delimitazioni perimetrali

previste dal P.T.A. approvato con D.C.R. n. 230/2009 come Zona a protezione speciale o a vincolo idrogeologico -ZPSI di tipo A. Il piano di tutela delle acque identifica e definisce scelte strategiche per la salvaguardia e l'uso delle risorse idriche regionali che vengono organizzate in misure di salvaguardia, riportate nelle N.T.A., secondo cui nelle ZPSI- TIPO A è vietata 1) la realizzazione di opere che comportino la modificazione del regime naturale delle acque (infiltrazione e deflusso), fatte salve le opere necessarie alla difesa del suolo e alla sicurezza delle popolazioni; 2) l'apertura e l'esercizio di nuove discariche per R.S.U.; 3) lo spandimento di fanghi e compost; 4) la realizzazione di impianti e di opere tecnologiche che alterino la morfologia del suolo e del paesaggio carsico; 5) la trasformazione dei terreni coperti da vegetazione spontanea, in particolare mediante interventi di dissodamento e scarificazione del suolo e frantumazione meccanica delle rocce calcaree; 6) la trasformazione e la manomissione delle manifestazioni carsiche di superficie; 7) l'apertura di impianti per allevamenti intensivi ed impianti di stoccaggio agricolo, così come definiti dalla normativa vigente nazionale e comunitaria; 8) la captazione, adduzioni idriche, derivazioni e nuovi depuratori; 9) i cambiamenti dell'uso del suolo, fatta eccezione per l'attivazione di opportuni programmi di riconversione verso metodi di agricoltura biologica; Considerato che il P.U.M.S. prevede interventi in ambito urbano ed extraurbano che ricadano al di fuori della perimetrazione della ZPSI-tipo A. Questa sezione ritiene che il P.U.M.S. di Altamura, non presenta interferenze con l'ambiente idrico e non contrasta con le previsioni vincolistiche inserite nel Piano di Tutela delle Acque cogente. Riguardo la realizzazione delle nuove superfici scolanti da realizzare, per i tratti di viabilità di nuova realizzazione e per le zone a parcheggio si evidenzia l'obbligo di applicazione del Reg. Reg. 26/2013”.

- con nota prot. n. 69077 del 28/07/2022 il Parco Nazionale dell'Alta Murgia, per quanto di competenza ha rappresentato quanto segue : “ Con riguardo invece agli itinerari extraurbani, gli stessi interessano viabilità esistenti ed attraversano aree cartografate secondo il Piano per il Parco come Zone B e Zone C, oltre che piccoli tratti ricadenti in Zona A e sono compatibili con gli *obiettivi di valorizzazione delle risorse del Parco attraverso forme di fruizione culturale, educativa, sociale, ricreativa e turistica compatibili con gli obiettivi di tutela* , giusto art. 1, c. 2, lett. A) delle N.T.A. del Piano del Parco. Sebbene gli interventi programmati siano volti ad una migliore circolazione e non interessino direttamente superfici ad habitat , si ritiene che al fine di scongiurare il degrado e l'alterazione delle aree a naturalità più prossime ai tracciati ed il disturbo alle specie legate all 'areale di riferimento , il Piano dovrà prevedere che in fase di progettazione ed esecuzione sia in ogni caso verificato il rispetto di tutte le Misure di Conservazione per specie ed habitat di cui ai R.R. n. 06/2016 e R.R. n. 28/2008. Per quanto sopra esposto questo Ente, nell'ambito del procedimento in oggetto ed anche ai fini della valutazione d'incidenza , ex art. 5 c.7 DPR 357/97 e ss.mm.ii. ed ex L.R. 11/2001 e ss.mm.ii, esprime parere favorevole a condizione che il Piano sia integrato le seguenti previsioni : 1. L'elenco dei Piani e Programmi pertinenti di cui all 'indice del Rapporto Ambientale sia integrato con il Piano per il Parco per cui sia dato atto della relativa coerenza; 2. Il Piano prescriva che in fase di progettazione e realizzazione di ciascun intervento a farsi sia approfondito il contesto ambientale di riferimento, che studi le superfici ad habitat intercettate e la fauna legata a detti ambienti eventuali, valutando eventuali interferenze ed incidenze sulle stesse e

regolamenti la fruizione nelle aree maggiormente sensibili d'intesa con questo Ente il tutto nel rispetto del R.R. n. 06/2016 e R.R. n. 28/2008; 3. Gli interventi programmati in ambito extraurbano siano coerenti con quanto già espresso da questo Ente con riguardo al Biciplan comunale nell'ambito della procedura di V.A.S. ; 4. Sia integrato il sistema della ciclabilità con le n. 2 postazioni di Bike Sharing previste rispettivamente all'interno di uno degli ambienti dell'Ostello Santa Croce e del centro visite Lamalunga e sia incentivato l'utilizzo di soluzioni e mezzi a bassi consumi ed emissioni; 5. Il Piano disponga che gli interventi in ambito extraurbano, ove interessino Zone A e B del Piano del Parco o superfici ad habitat, non determinino variazioni/ampliamento delle sezioni stradali e non prevedano impianti di illuminazione”.

Considerato che:

- l'Autorità procedente è il Comune di Altamura Servizio Urbanistica;
- il Proponente del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Altamura – adottato con con D.G.C. n. 3 del 21.1.2020 è il Comune di Altamura Servizio Urbanistica;
- l'Autorità competente delegata è il Comune di Altamura Servizio Ambiente ed Ecologia ai sensi della L.R. 44/2012 e L.R. 4/2014;
- il PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Altamura, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii., è stato assoggettato a Valutazione di Incidenza data la vicinanza ai siti della Rete Natura 2000 nell'area interessata (SIC-ZPS “Murgia Alta” IT9120007); ai sensi dell'articolo 17 comma 1 della L.R. 44/2012 modificata dalla L.R. 4/2014, la Valutazione di Incidenza è effettuata nell'ambito del procedimento di V.A.S. del piano o programma e nei casi in cui operano le deleghe previste dall'art. 4 della L.R. 44/2012 il provvedimento di verifica e/o il parere motivato da atto degli esiti della valutazione di incidenza.
- l'Ufficio Programmazione Politiche energetiche, V.I.A. e V.A.S., ai sensi dell'art. 6 comma 1 bis della L.R. n. 11 del 12.04.2001 e ss.mm.ii. è competente ad esprimere parere di incidenza per i piani territoriali urbanistici di settore e loro varianti;
- l'Ente preposto all'approvazione definitiva del piano/programma è il Comune di Altamura.

Si procede in questa sezione, valutati gli atti amministrativi e la documentazione tecnica fornita, ad illustrare le risultanze dell'istruttoria relativa alla verifica di assoggettabilità a VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Altamura, sulla base dei criteri previsti nell'Allegato I alla Parte II del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., anche alla luce dei pareri resi dai Soggetti Competenti in materia Ambientale intervenuti nel corso del procedimento, dando atto che gli atti citati sono depositati presso gli uffici dell'autorità competente delegata.

CARATTERISTICHE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL COMUNE DI ALTAMURA

Dall'esame della documentazione in particolare del rapporto preliminare di verifica e dalla relazione istruttoria compiuta dall'autorità procedente, il PUMS propone uno schema della mobilità cittadina che unisce alle esigenze emerse gli obiettivi di riduzione delle auto ed incentivo delle forme di spostamento sostenibili.

La strategia prevede il potenziamento del T.P.L. rispetto alla connessione periferia-centro, con il passaggio dalla stazione (lato “Ferrovie dello Stato”) che diviene punto di snodo del sistema di

trasporto, con un “hub” attrezzato di Velostazione, colonnine elettriche per la ricarica delle bici, eventuale bike-sharing, spazi riparati per l’attesa, biglietteria e ufficio informazioni.

Gli spostamenti di breve-media distanza possono invece vedere un discreto sviluppo dell’uso della bicicletta, in particolare quella elettrica.

Nell’area centrale, infine, la pedonalità deve essere il mezzo principe di spostamento: i residenti devono poter utilizzare l’auto solo per gli spostamenti extraurbani (lavorativi e ricreativi) scegliendo di muoversi in bici, a piedi o col bus per quelli urbani.

Le auto, se non per esigenze particolari, per i residenti, per l’accesso ai servizi e comunque per brevi stazionamenti, devono fermarsi nell’anello più esterno, in parcheggi di scambio serviti, ancora una volta, da bus diretti in centro.

A questa strategia fanno seguito una serie di azioni, suddivise per categorie di intervento.

Tali azioni si immaginano svolte in contemporanea così da poterne considerare la composizione degli effetti sul sistema di mobilità nel suo complesso, per cui, al fine di garantire un uso razionale delle risorse, si sono individuate tre fasi con orizzonte temporale al 2030: Breve periodo (2-3 anni), Medio Periodo (5-6anni), Lungo periodo (10-11 anni), rispettivamente indicate nel PUMS, per ciascuna azione, dal livello di priorità Alto, Medio o Basso.

Considerando gli strumenti di programmazione in mano alle Amministrazioni Comunali, i livelli di attuazione descritti possono essere schematizzati come di seguito:

1. Breve Periodo (fino al 2022) – Priorità Alta – Opere già finanziate o inserite nell’Elenco Annuale delle opere pubbliche;
2. Medio Periodo (2025) – Priorità Media – Inserimento nel Programma Triennale delle opere pubbliche;
3. Lungo Periodo (2030) – Priorità Bassa – Avvio di studi di fattibilità tecnico-economica finalizzati all’inserimento nei Programmi Triennali delle opere pubbliche successivi.

Le azioni del piano si articolano secondo la seguente tabella :

Categoria	Breve periodo	Medio periodo	Lungo periodo
	PEBA	Adeguamento al PEBA delle strade con priorità pedonale	Completamento dell’adeguamento al PEBA della rete primaria per la pedonalità
Mobilità Pedonale	Progetti in corso: Riorganizzazione dei percorsi sulla Piazza, Progetto Infrastrutture Verdi (Parco San Giuliano), Intervento su Via Selva (SISUS)	Realizzazione delle prime Zone 30	Realizzazione di tutte le zone 30 indicate dal Piano
	Sperimentazione (percorsi sicuri casa-scuola)	Piedibus Piano di Mobilità Scolastica e “Zone Scolastiche”	“Istituzionalizzazione” delle linee di Piedibus e messa in sicurezza dei percorsi
Mobilità Ciclistica	Approvazione PMCC	Realizzazione della rete del PMCC prevista nel breve-medio periodo	Completamento della rete urbana PMCC
	Progetti in corso: Intervento su Via Selva (SISUS), Progetto Infrastrutture Verdi Pedonale eccetto bici (con limite di velocità) su Via Federico II	Sperimentazione bicibus	Istituzionalizzazione Bicibus
	Installazione cicloposteggi	Velostazione	Bike sharing elettrico
			Integrazione completa tra

	presso scuole, stazione e fermate bus principali		TPL e bicicletta
TPL	Ideazione di un nuovo piano di esercizio secondo le indicazioni del PUMS (navette e punti strategici)	Sperimentazione attivazione del nuovo piano di esercizio	Monitoraggio e revisione piano di esercizio
	Campagna di comunicazione e incentivo TPL	rielaborazione del piano abbonamenti Web/app per infomobilità e mobile ticketing	Rinnovo Parco mezzi dei BUS con veicoli Elettrici o a metano
	Sistemazione delle fermate principali	Costituzione di un HUB del trasporto pubblico presso la stazione	Completamento dei tratti mancanti della rete
	Completamento di via Londra ("circonvallazione" a nord)	Connessione tra Viale Regina Margherita e Via Papa Giovanni Paolo I	Completamento dei tratti mancanti della rete
Circolazione e sosta	Istituzione del senso unico su via Bari (fino all'intersezione con via delle Mura) e variazione del senso di marcia su via Regina Margherita	Completamento traversa di via Gravina e revisione via Mille	Completamento della Viabilità a valle di Via dei Martiri ed introduzione del senso unico su quest'ultima
	Estensione degli orari della ZTL a tutta la giornata di sosta nelle ore diurne	Studio per l'estensione della ZTL	Estensione della ZTL
	Piano Urbano dei Parcheggi (PUP)	Progettazione della ZSR e sperimentazione	Entrata a regime della ZSR
	Parcheggio di scambio in Zona Industriale (via Gravina) e sotterraneo via Bari	Parcheggio di scambio in zona Via Bari/Mura e Megalitiche	Altri parcheggi di scambio
	Installazione colonnine per mobilità elettrica	Installazione nuove colonnine per la mobilità elettrica	
Attività di comunicazione gestione della mobilità	Attivazione di un ufficio di Mobility Management Comunale o un ufficio di PUMS	Buoni mobilità e voucher bici elettriche	Altre iniziative di incentivo casa-lavoro/casa scuola
	Campagna di sensibilizzazione Casa- Lavoro e attivazione di un percorso con le imprese della ZI	Istituzione di Mobility Manager Aziendali	Attivazione di misure concertate tra aziende e gestori del TPL
	Istituzione di Mobility Manager Scolastici	Istituzione di un tavolo di concertazione Aziende/TPL	

Pedonalità

Sul fronte pedonalità si rende necessario avviare una pianificazione specifica, ad esempio attraverso il 'Piano per l'Eliminazione delle barriere architettoniche' (PEBA), che consenta di dimensionare il fabbisogno complessivo, articolare il relativo piano finanziario ed individuare le priorità di intervento relativamente alla fruibilità dello spazio pubblico per soggetti con differenti disabilità

fisiche ma anche percettive di diversa natura (es. daltonismo, dislessia, ecc.), a partire dalla prima classificazione indicata nel presente PUMS.

I criteri generali della progettazione accessibile per percorsi e pavimentazioni così come le specifiche tecniche sono delineati da:

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503. Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

In questa norma in particolare sono presentati gli elementi sostanziali per una corretta progettazione senza barriere: andamento, ampiezze, pendenze, caratteristiche delle pavimentazioni, sistemi per superare dislivelli, ecc.

Riguardo al superamento delle barriere percettive e in particolare alla progettazione di segnalazioni tattili nei percorsi per l'orientamento e l'informazione di persone con deficit visivo questi stessi articoli non offrono ai progettisti indicazioni altrettanto precise.

In generale è possibile definire che la sezione dei percorsi pedonali (in particolare quelli prioritari) non dovrebbe essere inferiore a 1,5 metri, da elevarsi ad almeno 3 m nel caso di percorsi alberati, ferme restando minori ampiezze nei tratti condizionati da edifici preesistenti. Tale larghezza ordinaria può ridursi fino al minimo di 0,9 m solo in corrispondenza di punti singolari, quali ostacoli, sporgenze o manufatti di arredo urbano o di servizio urbano (pali, segnali, panchine, cabine, contenitori per rifiuti, ecc.).

In caso di successiva apposizione di ulteriori manufatti di servizio urbano o di arredo urbano, si deve comunque rispettare in qualsiasi punto la dimensione minima di 0,9 metri.

I percorsi pedonali, qualora siano affiancati a carreggiate stradali, dovranno essere separati da queste da elementi fisici in rilievo o da un dislivello maggiore di 15 cm. In questa seconda eventualità, i percorsi dovranno essere adeguatamente raccordati nei punti di attraversamento e in corrispondenza delle aree di sosta e di fermata, ai fini di evitare barriere architettoniche. L'innesto sulla strada delle rampe d'accesso ai marciapiedi non deve costituire un gradino superiore a 2,5 cm.

Ciclabilità

Le linee guida per il PMCC hanno anticipato l'approfondimento fortemente richiesto dalle associazioni di cittadini, sulla ciclabilità.

Tale approfondimento ha portato alla costruzione di un Biciplan cittadino che è di fatto parte del PUMS, di cui condivide gli obiettivi e nelle cui strategie si colloca.

I criteri utilizzati nel PMCC per il tracciamento e la caratterizzazione della rete ciclabile e ciclopedonale sono:

1. La presenza di attrattori di interesse soprattutto per la ciclabilità che vengono interconnessi dalla rete e, rappresentando un bacino di domanda potenziale, dettano le sue priorità di realizzazione;
2. La connessione con itinerari ciclabili esistenti (urbani ed extraurbani) e l'integrazione con i sistemi di trasporto sostenibile presenti sul territorio (TPL, Stazione ferroviaria);
3. Le caratteristiche plano-altimetriche e della sezione delle strade attraversate.

Ciascuno di questi criteri è meglio spiegato nei paragrafi successivi.

Oltre alla rete, il PMCC riporta una serie di aree identificate come Zone 30. Prevedendo il PUMS l'introduzione della velocità 30 km/h in tutta l'area centrale, tali aree si ritengono quelle di prioritaria realizzazione ai fini dell'implementazione del Biciplan.

In merito alle ciclabili che è possibile prevedere lungo ciascun percorso, il Piano annovera le seguenti tipologie, con relative sezioni standard:

- a) pista ciclabile e/o ciclopedonale, come da articolo 3, comma 1, punto 39, del Codice della strada;
- b) corsia ciclabile e/o ciclopedonale, come da articoli 140 e 146 del Regolamento del Codice della strada;

- c) pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato (greenway);
- d) sentiero ciclabile e/o percorso natura: sentiero/itinerario in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse;
- e) strade senza traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquanta veicoli/giorno;
- f) strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli/giorno, senza punte superiori a cinquanta veicoli/h;
- g) strada ciclabile o ciclostrada o “strada 30”: strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di velocità di 30 chilometri/h. ovvero itinerario ciclopedonale, come da articolo 2, comma 3, lettera F bis, del Codice della strada;
- h) area pedonale, come da articolo 3, comma 1, punto 2, del Codice della strada;
- i) zona a traffico limitato, come da articolo 3, comma 1, punto 54, del Codice della strada;
- j) zona residenziale, come da articolo 3, comma 1, punto 58, del Codice della strada;
- k) zona a velocità limitata (per 30 chilometri/h o inferiori), come da articolo 135, punto 14, del Regolamento del Codice della strada.

Il Rilancio Del Tpl Urbano

Le proposte del PUMS mirano ad accrescere l'efficienza del Servizio di TPL, perché possa essere considerata sempre di più una alternativa al mezzo proprio, riducendo i viaggi periferia-centro in automobile con conseguente riduzione del carico per traffico e sosta.

Lo studio della domanda di mobilità, l'analisi del territorio, gli incontri e le interviste svolte durante la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile forniscono una la base di partenza per la rielaborazione di un programma di esercizio del Trasporto Pubblico Locale comunale che preveda il coinvolgimento dell'Assessorato comunale di riferimento, il Comando di Polizia Municipale e la stessa azienda affidataria del servizio.

Il documento Civitas “Promuovere la qualità dei servizi di trasporto pubblico” redatto dalla rete Europea per la mobilità cittadina sostenibile fornisce delle indicazioni per accrescere l'interesse degli utenti verso il servizio di trasporto locale:

1. Ampliare e semplificare la rete di trasporto pubblico (ad esempio riprogettando l'assetto della rete, aumentando la frequenza e le ore di servizio, introducendo forme di trasporto a richiesta);
2. Ammodernare le infrastrutture (in particolare negli interscambi intermodali) e rendere più confortevole l'intero viaggio sui mezzi di trasporto pubblico (es. installando servizi di attesa di alta qualità, realizzando porta biciclette solide, strutture "park & ride" facilitando l'accesso alle stazioni (ad es. percorsi pedonali e piste ciclabili, cartelli, riprogettazione degli spazi circostanti, ammodernando il parco circolante per adeguarlo alle esigenze dei potenziali clienti);
3. Favorire l'accessibilità per tutti, in particolare per le persone con esigenze speciali (ad es. attuando diversi strumenti di informazione da adattare alle persone disabili (ad es. Sistemi di supporto visuale, annunci vocali, garantendo l'accessibilità fisica alle strutture di attesa e ai veicoli);
4. Migliorare la sicurezza nelle stazioni, alle fermate e sui veicoli per proteggere passeggeri e autisti,

nonché l'attrezzatura infrastrutturale (ad es. installando telecamere alle fermate e sui veicoli, creando condizioni più sicure nelle stazioni e zone adiacenti come una migliore illuminazione);

Da quanto emerso negli incontri e dalle analisi, un primo e immediato miglioramento del servizio può ottenersi nel breve periodo lavorando sugli ambiti 2 e 3, ovvero nel miglioramento di comfort, intermodalità e accessibilità dei nodi del sistema.

L'ammodernamento dei mezzi, contribuirà anche agli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria espressi dalla Direttiva Europea 2008/50/CE e del D. Lgs.155/2010.

Per quanto riguarda la riorganizzazione del servizio il programma deve considerare quanto previsto nel panorama normativo di riferimento riassunto in Figura 6.

La riorganizzazione, può essere fatta a partire dai 156.699 km previsti dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 865 del 23 marzo 2010 “la determinazione dei servizi minimi di T.P.R.L. (Trasporto Pubblico Regionale Locale) Trasporto Pubblico Urbano”, insieme ai 110.699 km di servizi aggiuntivi a carico del Comune e ai 85.680 km della linea sperimentale Ospedale-Pescariello.

Il PUMS evidenzia alcune direttrici di miglioramento sulla base della strategia complessiva:

- Connessione efficace ed efficiente tra periferia e centro;
- Frequenza elevata di scambi tra centro e principali NODI di interscambio (Stazione e Park&Ride);
- Flessibilità del servizio rispetto alle zone della città che vivono una domanda concentrata in alcune fasce orarie (Zona industriale e i poli scolastici superiori).

Preliminarmente ad un vero e proprio nuovo Piano di Esercizio, nel breve periodo, a seguito della variazione dei sensi di marcia su Viale Regina Margherita e Via Bari e della realizzazione del completamento di via Chironna, è possibile applicare alcune lievi variazioni a basso costo che possono concorrere al disegno complessivo della nuova mobilità.

Tali variazioni considerano l'utilizzo di bus con una lunghezza di circa 8 metri, che meglio si prestano alla viabilità altamura.

Coerentemente con la visione di riduzione del traffico automobilistico costruita dal PUMS, si deve inoltre guardare a ridurre i tempi di viaggio (cercando di far aumentare principalmente la bassa velocità commerciale) e a rivedere le fermate per rendere il servizio mirato alle esigenze di mobilità dei cittadini, in particolare a seguito della realizzazione dell'HUB di stazione.

Allo scopo di implementare a breve termine il Park&Ride in Via Gravina, è possibile sfruttare la frequenza di passaggio delle due Linee da e verso l'ospedale, posizionando una nuova fermata per entrambe in corrispondenza del parcheggio e sfalsando di circa 30 minuti le due linee tra di loro rispetto a tale fermata. Oltre agli aspetti di funzionamento, il Servizio può accrescere il proprio appeal aumentandone il comfort, migliorandone le prestazioni e riducendone i consumi e le emissioni, oltre che attrezzando i mezzi con supporti per l'intermodalità BUS+BICI (e BUS+ BICI + TRENO toccando il nodo strategico della stazione).

Da una campagna di informazione, promozione del TPL e sensibilizzazione sui temi ambientali, ci si attende un aumento via via crescente del numero di utenti (e di utenti paganti), sia per le migliori prestazioni del servizio che per l'aumento dei punti di interesse toccati dal servizio e dunque della domanda intercettata.

CARATTERISTICHE DELLE AREE INTERESSATE DAL PIANO URBANO DELLA MOBILITA SOSTENIBILE DEL COMUNE DI ALTAMURA

Dalla Lettura del R.A.P. il territorio d'interesse della proposta di piano è morfologicamente sub pianeggiante, caratterizzato da piccoli dislivelli tipici del paesaggio murgiano. Dal punto di vista litologico l'area in esame presenta in affioramento il complesso calcareo al pleistocene calabriano, tipico della fascia pedemontana delle Murge, noto come “Tufi di Gravina”. A queste formazioni si affiancano calcari ceroidi e detritici a rudiste, stratificate, alternati a livelli marno-calcarei indicanti episodi salmastri. Tali formazioni prendono il nome di Calcere di Altamura risalente al periodo Saroniano. La permeabilità delle rocce calcaree risulta legata agli effetti del carsismo (ricollegabili alle oscillazioni gladio-eustatiche del livello marino) ed alla loro frantumazione, piuttosto che alla litologia.

Dall'osservazione delle ortofoto Sit Regione Puglia 2013 e dalla carta dell'Uso del Suolo (2011) si rileva che l'area interessata è collocata all'interno di una più vasta area antropizzata, urbanizzata e agricola.

Per quanto riguarda l'analisi del valore e della vulnerabilità dell'area interessata dal Piano si riporta il seguente quadro, dedotto sia da quanto contenuto nel documento di verifica che dal confronto con gli strumenti vigenti di governo del territorio e tutela ambientale e paesaggistica, nonché atti in uso presso questo Ufficio.

In riferimento alle condizioni di regime idraulico e della stabilità geomorfologica, l'area in esame: da quanto rappresentato negli elaborati e secondo quanto riportato nel Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Basilicata non è compresa in aree a rischio idrogeologico.

In riferimento alla tutela delle acque l'area :

non rientra tra la perimetrazione del piano di tutele delle acque in particolare tra le zone di protezione speciale idrogeologica di tipo A, tipo B, tipo C e tipo D, acquiferi porosi aree di tutele quantitative, acquiferi carsici – aree vulnerabili da contaminazione salina e area di tutela quali – quantitativa, area soggette a contaminazione salina, canale principale dell'AQP Lama Genzano, area per approvvigionamento idrico di emergenza.

In riferimento ai valori naturalistici e ai sistemi di aree protette istituite ai sensi della normativa comunitaria, nazionale e regionale, e ai vincoli ed alla sensibilità ambientale delle aree in cui ricade il Piano (allegato I al Reg. Regionale n. 18/2013) l'area di intervento:

non è interessata da aree protette di tipo nazionale, regionale;

non ricade nelle zone umide individuate nella convenzione di Ramsar;

ricade nella perimetrazione del SIC - ZPS "Murgia Alta" (IT9120007) e nell'IBA 135 "Murge" e Important Bird Area, pertanto risulta necessaria la Valutazione d'Incidenza, dei cui esiti si da atto nel paragrafo successivo;

non rientra tra siti UNESCO;

non sono presenti beni culturali così come indicati nell'art. 10 dell'ex D.lgs. 42/2004;

non ricade in zone di interesse archeologico in particolare in aree di rilevante interesse archeologico e paesaggistico art. 142 comma 1 (a) e (b) del d.lgs. 42/2004;

non sono presenti immobili e aree dichiarate di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del d.lgs. 42/2004);

non rientra tra i siti potenzialmente inquinati, siti di interesse nazionale e aree soggette a piano di risanamento della qualità dell'area;

Relativamente ai valori paesaggistici e storico-architettonici, l'area in oggetto, in riferimento:

al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - PPTR, approvato con D.G.R. n. 176 del 16 febbraio 2015 e ss.mm.ii:

l'area è inserita nell'ambito paesaggistico "Alta Murgia"; si rileva la presenza di componenti delle aree protette e dei siti naturalistici – U.C.P. siti naturalistici di rilevanza naturalistica" - SIC/ZPS "Murgia Alta" e la presenza di componenti paesaggistici culturali – BP Immobili ed aree di notevole interesse pubblico, U.C.P. città consolidata, UCP Testimonianza della stratificazione insediativa, UCP Città consolidata, UCP Strade a valenza paesaggistica e UCP Coni visuali.

Infine, relativamente ad altre criticità ambientali presenti nell'ambito territoriale, si segnalano i seguenti aspetti.

Circa lo smaltimento dei reflui urbani, la lettura del Piano di Tutela delle Acque (Allegato 14 "Programma delle Misure") consente di rilevare che il Comune di Altamura invia i propri scarichi fognari all'impianto di depurazione sito in Altamura che ha come recapito il Torrente Jesce (classificato

come corpo idrico superficiale non significativo). Per tale impianto, che risulta dimensionato per 70.957 Abitanti Equivalenti a fronte di un carico generato di 95.414 Abitanti Equivalenti, nel PTA si prevede un ampliamento/adeguamento;

Dal punto di vista dello smaltimento dei rifiuti, sulla base dei dati resi disponibili dal Servizio Regionale Rifiuti e Bonifiche (<http://www.rifiutiebonifica.puglia.it>), il Comune di Altamura, ha una percentuale pro-capite di RSU pari a circa 400 kg/anno per il 2021 e una percentuale di RD per l'anno 2021 di circa il 70 %;

Dal punto di vista della qualità dell'aria, si segnala che, secondo il P.R.Q.A., il territorio di Altamura è classificato come zona attività produttive A ("Comuni caratterizzati principalmente da emissioni in atmosfera da traffico auto veicolare. Si tratta di comuni con elevata popolazione, principalmente collocati nella parte settentrionale della provincia di Bari"), in cui trovano attuazione le misure per il traffico. Le misure per la mobilità e per l'educazione ambientale si applicano, in via prioritaria nei comuni per i quali è stato registrato o stimato uno o più superamenti dei valori limite, ovvero quello rientranti nelle zone A e C. Nel Comune di Altamura è presente n. 1 centralina, per il monitoraggio dell'aria dell'A.R.P.A. Puglia, su Via Golgota.

In relazione all'inquinamento acustico, ad oggi, il Comune di Altamura non è dotato del Piano di Zonizzazione Acustica secondo le disposizioni della L. 447/95 e della L.R. 3/2002.

Dal punto di vista dell'inquinamento elettromagnetico, ad oggi, il comune di Altamura non è dotato del Piano di Zonizzazione Elettromagnetica;

Dal punto di vista del monitoraggio del gas RADON, la Regione Puglia non è ancora dotata del piano regionale di prevenzione e riduzione dei rischi connessi all'esposizione del RADON.

CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI POTENZIALI SULL'AMBIENTE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA SOSTENIBILE DEL COMUNE DI ALTAMURA

Da quanto riportato nel R.A.P. l'impatto delle opere previste nel PUMS e previste per l'implementazione del Piano potranno essere configurate come interventi di manutenzione ordinaria su strade di competenza comunale.

La suddivisione degli interventi per tempi differenti permette di valutare la risposta dei cittadini ai cambiamenti. Le tipologie di interventi proposti possono essere suddivise in tre categorie (Light, Medium, Hard). In ambito extraurbano, gli interventi "light" rappresentano gli interventi su strade con pavimentazione in conglomerato bituminoso che dovranno prevedere la sistemazione eventuale dei soli strati superficiali, il potenziamento della segnaletica orizzontale e verticale e l'inserimento, ove necessario, di interventi di moderazione della velocità (es. per rettilinei molto estesi o in corrispondenza delle intersezioni a raso). Gli interventi "medium", oltre agli interventi previsti precedentemente, prevedono anche il rifacimento dell'intero pacchetto della pavimentazione. Gli interventi "hard", oltre agli interventi previsti precedentemente, prevedono altre opere particolari, fra cui il ridisegno della sezione, lo smantellamento parziale dei pavimenti impermeabili esistenti e la sostituzione con materiali drenanti, il rafforzamento della infrastruttura verde oltre ad interventi di illuminazione della sede ciclabile e ciclopedonale. In ambito urbano, gli interventi "light" rappresentano gli interventi su percorsi ciclabili già esistenti e funzionali, che dovranno prevedere la messa a norma dei cordoli ed il potenziamento della segnaletica stradale. Gli interventi "medium" sono rappresentativi degli interventi di moderazione del traffico lungo i percorsi promiscui. Gli interventi "hard" prevedono o la realizzazione di percorsi ciclabili in sede propria o di percorsi ciclabili in sede promiscua con i veicoli su strade molto trafficate e percorse a velocità sostenute.

Non si prevedono impatti significativi su aria e clima a seguito degli interventi previsti, gli unici impatti che interessano l'aria ed il clima potranno essere solo quelli derivanti dall'utilizzo delle macchine ed apparecchiature in fase di cantiere; l'impatto dell'inquinamento da polvere o terra può

essere contenuto bagnando le aree di lavorazione, in fase di esercizio si cercherà di limitare la movimentazione dei veicoli.

L'utilizzo dell'area per realizzare gli interventi non comporterà effetti sul rischio idraulico, nella zona non sono presenti sorgenti né corsi d'acqua superficiali e le eventuali falde risultano profonde. Gli effetti salienti riguardano la modifica della permeabilità dovuta alla riduzione della copertura vegetale, tale impatto risulta, tuttavia, poco rilevante e verrà mitigato dalla realizzazione di nuove e più qualificate coperture di vegetazione negli spazi di terreno libero dalle costruzioni e sedi viarie e le aree pedonali saranno sistemate con pavimentazioni drenanti.

La tipologia di intervento non si ripercuote sul clima acustico dell'area se non in fase di realizzazione, per l'uso di macchinari, una volta cessata tale attività, tali impatti sono minimi.

Dalla valutazione degli effetti potenziali sulle componenti floristiche e faunistiche dell'area oggetto del Piano non emergono criticità; gli unici animali sono rappresentati dai rari uccelli tipici del paesaggio urbano.

Con gli interventi del progetto non si avrà sottrazione né alterazione degli habitat faunistici.

L'area del progetto è attraversata ed interessata da elettrodotti, e sono presenti sorgenti emittenti in grado di generare campi elettromagnetici a maggiori frequenze (emittenti radiofoniche, o stazioni radiobase), ma trattandosi di sistemi di mobilità la permanenza in queste aree non supera quelle stabilite per legge, e laddove necessario dovranno essere apposte opportune segnaletiche verticali di avviso.

Per quanto attiene all'inquinamento luminoso le scelte progettuali relative all'illuminazione pubblica faranno riferimento alle Linee Guida regionali contenute nel disposto della LR n°15 del 23/11/2005 e il Regolamento Regionale 22 agosto 2006 n. 13 in materia di inquinamento luminoso.

Il contenimento dell'inquinamento luminoso non dovrà in ogni caso interferire con la necessità di garantire la sicurezza per quanto riguarda la circolazione dei veicoli e la tutela della persona; dovranno essere perciò rispettati tutti i parametri di luminosità minima in base alle destinazioni ed agli usi del territorio.

Dal punto di vista della produzione dei rifiuti urbani, l'intervento previsto non conduce ad un incremento degli stessi. Gli interventi previsti nel PMCC sono coerenti con le indicazioni di sviluppo territoriale prevista dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria.

Per quanto riguarda la probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti, non si rilevano particolari effetti negativi o irreversibili, non ci sono cumuli degli impatti, l'opera da realizzare ha carattere locale e non c'è natura transfrontaliera; non sono presenti rischi per la salute umana o per l'ambiente e l'attività che si intenderà svolgere sarà del tipo residenziale e/o commerciale e/o artigianale e/o servizio, pertanto non si prevedono rischi né per la salute umana, né per l'ambiente.

Pertanto, attesa la natura e l'entità delle trasformazioni previste, nonché le caratteristiche delle aree interessate, si ritiene che tali impatti legati all'intervento possano essere controllati assicurando il rispetto delle disposizioni già imposte dagli enti preposti alla tutela delle componenti ambientali e di ulteriori prescrizioni, in aggiunta alle già citate misure di mitigazione individuate nella relazione.

VALUTAZIONE DI INCIDENZA DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA SOSTENIBILE DEL COMUNE DI ALTAMURA

L'art. 17 della Legge Regionale n. 44/2012 modificata ed integrata dalla Legge Regionale n. 4/2014 stabilisce che il provvedimento di verifica è espresso dall'autorità competente e nei casi in cui operano le deleghe ai Comuni, questi ultimi danno atto nei relativi provvedimenti degli esiti della valutazione di incidenza. Sul BURB n. 104 del 22/09/2022 è stata pubblicata la determina Regionale n. 297/2022 relativa alla V.INC.A. del piano urbano della mobilità sostenibile del Comune di Altamura, i cui esiti sono : “ *la pianificazione e gli interventi previsti dal piano, garantiscono a grandi linee e in generale l'applicazione delle Misure e degli obiettivi di*

conservazione di cui al RR n. 6/2016 e consentono di escludere la possibilità del verificarsi di incidenze negative sulla ZSC/ZPS interessata; il Parco Nazionale dell'Alta Murgia ha espresso il parere favorevole con le seguenti prescrizioni: l'elenco dei Piani e Programmi pertinenti di cui all'indice del Rapporto Ambientale sia integrato con il Piano per il Parco per cui sia dato atto della relativa coerenza; il Piano prescriva che in fase di progettazione e realizzazione di ciascun intervento a farsi sia approfondito il contesto ambientale di riferimento, che studi le superfici ad habitat intercettate e la fauna legata a detti ambienti eventuali, valutando eventuali interferenze ed incidenze sulle stesse e regolamenti la fruizione nelle aree maggiormente sensibili d'intesa con questo Ente il tutto nel rispetto del R.R. n. 06/2016 e R.R. n. 28/2008; gli interventi programmati in ambito extraurbano siano coerenti con quanto già espresso da questo Ente con riguardo al Biciplan comunale nell'ambito della procedura di V.A.S.; sia integrato il sistema della ciclabilità con le n. 2 postazioni di Bike Sharing previste rispettivamente all'interno di uno degli ambienti dell'Ostello Santa Croce e del centro visite Lamalunga e sia incentivato l'utilizzo di soluzioni e mezzi a bassi consumi ed emissioni; il Piano disponga che gli interventi in ambito extraurbano, ove interessino Zone A e B del Piano del Parco o superfici ad habitat, non determinino variazioni/ampliamento delle sezioni stradali e non prevedano impianti di illuminazione. Pertanto, sulla base degli elementi contenuti nella documentazione presentata e alla luce delle motivazioni sopra esposte, ritenendo che il Piano in esame non determinerà incidenza significativa ovvero non pregiudicherà il mantenimento dell'integrità della ZSC presente con riferimento agli specifici obiettivi di conservazione della stessa, ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/97, si ritiene che si possa esprimere parere favorevole, con il recepimento integrale delle prescrizioni dell'Ente Parco Nazionale dell'Alta Murgia, rilasciate con proprio parere (Prot. n. 3315 del 28/07/2022)".

Tutti gli interventi contribuiscono 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.

Le strategie che si propongono nel PUMS, per rispondere alle criticità emerse dalla ricostruzione della mobilità, in generale conseguono obiettivi specifici di tutela della salute e della sicurezza ed in particolare :

- Ridurre le quote di share modale dell'uso dell'automobile privata, favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale e della bicicletta ed uso di trasporto pubblico;
- Proteggere le zone residenziali dal traffico delle automobili, favorendo un miglioramento della circolazione nelle intersezioni maggiormente congestionate, al fine di ridurre la concentrazione d'immissione degli agenti inquinanti nelle zone di traffico maggiormente coinvolte;
- Incentivare i cittadini a prediligere la mobilità dolce e l'intermodalità (ferroviaria, Trasporto Pubblico, ciclabile e pedonale), soprattutto per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

Il perseguimento di queste strategie mira al miglioramento della qualità dell'ambiente in generale con particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla riduzione del rumore. Il miglioramento della circolazione stradale, il decongestionamento di alcune aree e la messa in sicurezza di percorsi pedonali urbani puntano ad obiettivi di elevati livelli di sicurezza per i pedoni, ciclisti ed automobilisti. In un circolo virtuoso, gli interventi per incentivare la pedonalità e la ciclabilità sostengono l'ulteriore riduzione dell'uso dell'auto e dunque dell'inquinamento acustico e ambientale ad esso connesso.

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 della comunità e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità sono state una prerogativa del PUMS. Infatti le politiche che sono state sviluppate nel Piano sono il

risultato di una pianificazione partecipata con stakeholders e cittadini. Tale coinvolgimento è stato attivato sin dalla fase iniziale di predisposizione del Piano fino alla sua adozione.

In conclusione, dall'istruttoria effettuata e dalle motivazioni sopra riportate, che si intendono qui integralmente richiamate sulla base degli elementi contenuti nella documentazione presentata e tenuto conto dei contributi resi dai Soggetti Competenti in materia ambientale, si ritiene che il ***piano urbano della mobilità sostenibile del Comune di Altamura*** non comporti impatti ambientali significativi sull'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici (art. 5, comma 1, lettera c D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) *pertanto si propone al Dirigente competente l'assunzione del provvedimento consequenziale finalizzato ad escludere il piano dalla procedura di valutazione ambientale strategica di cui agli articoli da 9 a 15 della L.R. n. 44/2012 e ss.mm.ii.*, fermo restando il rispetto della normativa ambientale pertinente e a condizione che siano rispettate le seguenti prescrizioni, integrando laddove necessario gli elaborati scritto-grafici presentati nella strumentazione attuativa del Piano in oggetto:

si promuova l'edilizia sostenibile secondo i criteri di cui alla l.r. 13/2008 "Norme per l'abitare sostenibile", in particolare privilegiando l'adozione:

- di materiali, di componenti edilizi e di tecnologie costruttive che garantiscano migliori condizioni microclimatiche degli ambienti;
- di interventi finalizzati al risparmio energetico e all'individuazione di criteri e modalità di approvvigionamento delle risorse energetiche (impianti di illuminazione a basso consumo energetico, tecniche di edilizia passiva, installazione di impianti solari - termici e fotovoltaici integrati);
- di materiali riciclati e recuperati (per diminuire il consumo di materie prime), favorendo una progettazione che consenta smantellamenti selettivi dei componenti e riducendo la produzione di rifiuti da demolizione;
- sia rispettato il Regolamento Regionale n. 13 del 22.08.2006 "Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico", attuativo della Legge Regionale n. 15 del 23.11.2005;
- siano adottate idonee tecniche costruttive che prevedano l'impiego di materiali fonoassorbenti allo scopo di limitare entro i limiti massimo cautelativi di rumorosità previsti per aree particolarmente protette;
- per le fasi di cantiere, da gestire in accordo con quanto previsto dalla l.r. 3/2002, si persegua il contenimento di emissioni pulverulente, che potrebbero generarsi dalle attività di scavo ed edificazione;
- si preveda l'utilizzo di materiale di recupero, di tecniche e tecnologie che consentano il risparmio di risorse ed inoltre di avviare a recupero i materiali di scarto derivanti dalle opere a farsi, con particolare riferimento alle terre e rocce da scavo;
- tutti gli interventi di edificazione, ove consentiti, devono essere realizzati garantendo il corretto inserimento paesaggistico e nel rispetto delle tipologie tradizionali e degli equilibri ecosistemico-ambientali" si rappresenta inoltre che la vegetazione presente nell'area d'intervento ha una potenziale funzionalità ecologica idonea e compatibile per assicurare e garantire la realizzazione e la fruizione della rete ecologica urbana coerentemente con quanto previsto dal progetto strategico "la rete ecologica regionale" del PPTR;

- per quel che riguarda l'inquinamento acustico si faccia riferimento a quanto stabilito dalla Legge n. 447/1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" per i valori di livello equivalente in regime diurno e notturno e dal DPCM 14/11/1997 e dalla L.R. n. 3/2002.
- sistemi per migliorare il microclima esterno e quindi la vivibilità negli spazi esterni mediante la riduzione del fenomeno di "isola di calore", attraverso :
 - l'impiego di adeguati materiali da costruzione con bassi coefficienti di riflessione;
 - la realizzazione di percorsi pedonali in sede propria con pavimentazione costituite da materiali a basso coefficiente di riflessione per ridurre la temperatura superficiale ed ombreggiate da opportune schermature arbustive/arboree (selezionate per forma e dimensione della chioma) in modo da garantire e favorire la mobilità ciclabile e pedonale nelle ore calde;
 - di materiali, di componenti edilizi e di tecnologie costruttive, che garantiscano migliori condizioni microclimatiche degli ambienti;
 - di materiali riciclati e recuperati (per diminuire il consumo di materie prime), favorendo una progettazione che consenta smantellamenti selettivi dei componenti e riducendo la produzione di rifiuti da demolizione (coerentemente con i criteri 2.3.2 e 1.3.5 del Protocollo ITACA per la Regione Puglia, di cui alla DGR 1471/2009 e ss.mm.ii.);
- Per le fasi di cantiere al fine di evitare impatti diretti e/o indiretti sul contesto paesaggistico esistente e sulle sue componenti è opportuno garantire :
 - il corretto scorrimento e smaltimento delle acque meteoriche superficiali per non compromettere la consistenza del suolo;
 - la limitazione dei movimenti di terra (sbancamenti, sterri, riporti) per non modificare in maniera significativa l'attuale assetto geomorfologico d'insieme e conservare nel contempo l'assetto idrogeologico complessivo delle aree oggetto d'intervento;
 - l'allontanamento e il deposito dei materiali di risulta rivenienti dalle operazioni di scavo nelle pubbliche discariche;
 - l'uso di mezzi di cantiere e la realizzazione di opere complementari (piste di accesso, deposito di materiali, recinzioni, ecc.) che non compromettono le aree attigue a quelle d'intervento;
 - al termine dei lavori lo smantellamento delle opere provvisorie (piste carrabili, accessi ecc.) e il ripristino dello stato dei luoghi al fine di agevolare la ricomposizione dei valori paesistici del sito.
 - Si raccomanda, infine, il rispetto di tutte le distanze regolamentari da eventuali emergenze idrogeologiche, naturalistiche, storiche e paesaggistiche e l'acquisizione dei relativi pareri e/o autorizzazioni di competenza.
 - Si raccomanda altresì di adottare le seguenti buone pratiche in materia di gestione ambientale, anche nell'ambito delle convenzioni urbanistiche o di appositi accordi stipulati tra l'Amministrazione Comunale e altri soggetti pubblici o privati, al fine di prevenire l'insorgere di fenomeni cumulativi riguardo agli impatti potenziali valutati nel presente provvedimento (Allegato II alla Parte II del D.Lgs 152/2006, punto 2).

Si dichiara l'assenza, in capo al sottoscritto responsabile del procedimento, "*di conflitti d'interesse*" ai sensi dell'art. 6 bis della L. 241/90 e s.m.i.

L'istruttore
Giuseppe Falcicchio

II DIRIGENTE DEL SETTORE

Lette e condivise le premesse innanzi riportate;
Vista la Legge Regionale n. 44/2012 modificata ed integrata dalla Legge Regionale n. 4/2014;
Visto il Regolamento Regionale n. 18/2013;
Visto l'art. 32 della legge n. 69 del 18.06.2009 che prevede l'obbligo di sostituire la pubblicazione tradizionale all'Albo ufficiale con la pubblicazione di documenti digitali sui siti informatici;
Visto l'art. 18 del D. Lgs. n. 196/2003 "Codice in materia di protezione dei dati personali" in merito ai principi applicabili ai trattamenti effettuati dai soggetti pubblici;
Visti gli artt. 14 e 16 del D. Lgs. n. 165/2001;
Visto il D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
Vista e e condivisa la relazione istruttoria predisposta dal Responsabile del Procedimento;
Si dichiara l'assenza, in capo al sottoscritto Dirigente, di "*conflitti d'interesse*" ai sensi dell'art. 6 bis della L. 241/90 e s.m.i.;

Per tutto quanto esposto e per i provvedimenti consequenziali da parte degli uffici competenti;

DETERMINA

di dichiarare le premesse, che qui si intendono integralmente riportate, parte integrante del presente provvedimento;

di escludere il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Altamura** dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica di cui agli articoli da 9 a 15 della L.R. n. 44/2012 e ss.mm.ii., per tutte le motivazioni espresse in narrativa e a condizione che si rispettino le prescrizioni indicate in precedenza, intendendo sia le motivazioni sia le prescrizioni qui integralmente richiamate;

di dare atto che il presente provvedimento è relativo alla sola verifica di assoggettabilità a VAS al **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Altamura**, fa salve tutte le ulteriori prescrizioni, integrazioni o modificazioni relative al PdL in oggetto introdotte dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli Enti preposti ai controlli di compatibilità previsti dalla normativa vigente nel corso del procedimento di approvazione delle stesse, anche successivamente all'adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso compatibili;

di dare atto che il Proponente e/o Autorità procedente non è esonerata dall'acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione per norma previsti, ivi compresi i pareri di cui alla l.r. 11/2001 e ss.mm.ii. e al D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, qualora ne ricorrano le condizioni per l'applicazione;

di trasmettere il presente provvedimento all'Ufficio Programmazione Politiche energetiche VIA e VAS Regionale e all'Autorità procedente - Comune di Altamura Servizio Urbanistica al fine di ottemperare a quanto disposto dall'art. 8 comma 6 della Legge Regionale n. 44/2012 in particolare "il rapporto preliminare di verifica costituisce parte integrante del piano o programma e i relativi provvedimenti di adozione e approvazione danno evidenza dell'iter procedurale e del risultato della verifica, comprese le motivazioni dell'eventuale esclusione dalla VAS e le modalità di ottemperanza da parte dell'autorità procedente, anche in collaborazione con il proponente, alle prescrizioni impartite dall'autorità competente con il provvedimento di verifica";

dispone di far pubblicare il presente provvedimento sul B.U.R.P. e sull'albo pretorio Comunale;
di dare atto che eventuali comunicazioni al r.u.p. sono depositati presso gli uffici dell'autorità competente delegata.

Specificare, ai sensi dell'art. 183 c. 7 del T.U.E.L. che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa e pertanto non dev'essere trasmesso al Responsabile del Servizio Finanziario ai fini dell'apposizione del visto di regolarità contabile attestante la copertura finanziaria.;
Avverso la presente determinazione l'interessato, ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. 241/90 e ss.mm.ii., può proporre nei termini di legge dalla pubblicazione dell'atto ricorso giurisdizionale amministrativo o, in alternativa, ricorso straordinario (ex D.P.R. 1199/1971).

**IL DIRIGENTE DEL 3° SETTORE: SVILUPPO E GOVERNO
DEL TERRITORIO
Dott. Arch. Giovanni Buonamassa**

Redatta da G.Falcicch



Estremi della Proposta

Proposta Nr. **2022 / 1751**

Settore Proponente: **3° SETTORE: SVILUPPO E GOVERNO DEL TERRITORIO**

Ufficio Proponente: **AMBIENTE**

Oggetto: **DLGS 152/2006 E SSMMII PROCEDURA DI V.A.S. CON VINCA DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DEL COMUNE DI ALTAMURA (PUMS) ADOTTATO CON D.G.C. N. 3/2020**

Nr. adozione settore: **99**

Nr. adozione generale: **1577**

Data adozione: **17/11/2022**

Visto Contabile

RAGIONERIA

In ordine alla regolarità contabile della presente proposta, ai sensi dell'art. 183, comma 7, TUEL - D.Lgs. n. 267 del 18.08.2000, si esprime parere **NON NECESSARIO**.

Sintesi parere: **PARERE NON NECESSARIO**

Data **15/11/2022**

Responsabile del Servizio Finanziario
dott. F.sco Faustino

VISTO AI SENSI DELL'ART. 183 CO. 7 DEL D.LGS. 18/8/2000 NR.267, AI SOLI FINI DELLA COPERTURA DELLA SPESA, CHE RECITA. *"I PROVVEDIMENTI DEI RESPONSABILI DEI SERVIZI CHE COMPORTANO IMPEGNI DI SPESA SONO TRASMESSI AL RESPONSABILE DEL SERVIZIO FINANZIARIO E SONO ESECUTIVI CON L'APPOSIZIONE DEL VISTO DI REGOLARITA' CONTABILE ATTESTANTE LA COPERTURA FINANZIARIA"*

Altamura, li.....

IL DIRIGENTE - II° SETTORE FINANZIARIO

dott. Francesco FAUSTINO

Registro Albo Pretorio On Line n.

La presente determinazione è affissa all'Albo Pretorio On Line di questo Comune per 15 giorni consecutivi.

Altamura, li.....

IL FUNZIONARIO

f.to
