

COMUNE DI MOTTOLA (TA)



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Gennaio 2022

Indice

1. PREMESSE	3
2. RIFERIMENTI NORMATIVI.....	4
2.1 Riferimenti Normativi Comunitari	4
2.2 Riferimenti Normativi Nazionali	7
2.3 Riferimenti Normativi Regionali	8
3. CARATTERISTICHE DEL PIANO PROPOSTO	11
3.1 Contesto territoriale	11
4. INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO DI MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS).....	12
4.1 Valutazioni dello scenario attuale	12
4.2 Linee di azione e misure di intervento	15
5. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE	20
5.1 Premesse	20
5.2 Quadro di riferimento di pianificazione e programmazione	20
6. SCENARIO AMBIENTALE	23
6.1 Principali componenti ambientali rilevate a livello locale	24
6.1.1 Atmosfera	25
6.1.2 Mobilità e traffico	29
6.1.3 Inquinamento acustico	32
6.1.4 Inquinamento luminoso.....	33
6.1.5 Sistema socio-economico	33
7. STIMA DEGLI IMPATTI E ORIENTAMENTI DI SOSTENIBILITÀ	34
7.1 Considerazioni Generali.....	34
7.2 Valutazione di coerenza tra la variante ed il quadro ambientale	34
7.2.1 Matrice di valutazione di coerenza	35
7.2.2 Risultati dell'analisi di coerenza: effetti ambientali attesi.....	36
8. VALUTAZIONI TECNICHE CONCLUSIVE	39

1. PREMESSE

Il presente documento considera i contenuti del nuovo atto di pianificazione, **Piano della Mobilità Sostenibile della Città di Mottola (PUMS)** e ne sviluppa gli approfondimenti secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti di legge ai fini della procedura di Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Infatti il quadro normativo vigente prevede che in sede di formazione di nuovi strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale, o loro varianti, e, prima della loro adozione, venga effettuata una valutazione dei possibili effetti ambientali correlati all'attuazione delle scelte urbanistiche e di programmazione territoriale.

Nei capitoli successivi verranno quindi valutati e sviluppati i contenuti di legge finalizzati alle determinazioni dell'Autorità competente circa l'esclusione della previsione di intervento a VAS.

Tale valutazione ambientale viene prevista per quelle tipologie di piani e programmi le cui determinazioni comportano inevitabilmente dei potenziali effetti sull'ambiente.

Di seguito vengono sviluppati i contenuti di legge finalizzati alle determinazioni dell'Autorità competente circa l'esclusione della previsione di intervento a VAS.

I contenuti principali del documento sono i seguenti:

- Riferimenti normativi generali in materia di VAS in riferimento all'oggetto del presente Rapporto Preliminare;
- Richiami generali alle previsioni contenute nel PUMS come dettagliate negli elaborati di progetto presentati;
- Ricostruzione del quadro programmatico e pianificatorio vigente per l'ambito di studio considerando l'intero territorio comunale;
- Descrizione dello scenario ambientale del territorio Comunale di Mottola;
- Stima dei possibili effetti ambientali;
- Valutazioni finali.

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

2.1 Riferimenti Normativi Comunitari

Nella Comunità europea la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente è stata introdotta dalla **Direttiva 2001/42/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001 "Concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente".

Obiettivo della Direttiva è quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente, così come definito nell'art.3 della Direttiva stessa¹ (Ambito di applicazione).

I piani ed i programmi intesi dalla Direttiva sono quelli elaborati e/o adottati da una autorità a livello nazionale, regionale o locale, oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante procedura legislativa dal parlamento e che sono richieste da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative.

Per Valutazione Ambientale si intende un complesso di azioni quali:

- l'elaborazione di un rapporto ambientale,
- la realizzazione delle consultazioni,
- la valutazione del rapporto ambientale
- la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione.

La Direttiva sottopone a V.A.S. i Piani e i Programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente:

¹ **Articolo 3 Ambito d'applicazione**

1. I piani e i programmi di cui ai paragrafi 2, 3 e 4, che possono avere effetti significativi sull'ambiente, sono soggetti ad una valutazione ambientale ai sensi degli articoli da 4 a 9.

2. Fatto salvo il paragrafo 3, viene effettuata una valutazione ambientale per tutti i piani e i programmi,

a) che sono elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE, o

b) per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE.

3. Per i piani e i programmi di cui al paragrafo 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al paragrafo 2, la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.

4. Gli Stati membri determinano se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al paragrafo 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, possono avere effetti significativi sull'ambiente.

5. Gli Stati membri determinano se i piani o i programmi di cui ai paragrafi 3 e 4 possono avere effetti significativi sull'ambiente attraverso l'esame caso per caso o specificando i tipi di piani e di programmi o combinando le due impostazioni. A tale scopo gli Stati membri tengono comunque conto dei pertinenti criteri di cui all'allegato II, al fine di garantire che i piani e i programmi con probabili effetti significativi sull'ambiente rientrino nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

6. Nell'esame dei singoli casi e nella specificazione dei tipi di piani e di programmi di cui al paragrafo 5, devono essere consultate le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3.

7. Gli Stati membri fanno in modo che le conclusioni adottate ai sensi del paragrafo 5, comprese le motivazioni della mancata richiesta di una valutazione ambientale ai sensi degli articoli da 4 a 9, siano messe a disposizione del pubblico.

8. I seguenti piani e programmi non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva: — piani e programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale e di protezione civile, — piani e programmi finanziari o di bilancio.

- che sono elaborati nel settore agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico e della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli;
- che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti indicati nella direttiva 85/338/CE (modificata dalla 97/11/CE); per i quali si ritiene necessaria una valutazione di incidenza (direttiva Habitat 92/43/CE).

Ricordiamo che sono invece esclusi dal campo di applicazione della stessa Direttiva i piani ed i programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale o di emergenza civile; quelli finanziari o di bilancio.

La novità introdotta da questa direttiva, composta da 15 articoli a carattere procedurale, è riconducibile al momento di applicazione della valutazione stessa che "deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa" (v. art.4)². E' quindi una procedura che accompagna l'iter pianificatorio o programmatico capace di garantire la scelta ponderata e ragionata fra le alternative "alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano e programma" (v. art.5)³.

Altra fondamentale novità introdotta dalla Direttiva è la sostanziale partecipazione del "pubblico" nel processo valutativo (come definito nell' art. 2 punto d) dove per pubblico si intende *"una o più persone fisiche o giuridiche, secondo la normativa o la prassi nazionale, e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi"*, nonché le misure previste per il monitoraggio durante l'attuazione del piano al fine di contrastare gli effetti negativi derivanti dall'attuazione degli stessi. Ciò permette di effettuare delle correzioni al processo in atto.

² **Articolo 4 Obblighi generali**

1. La valutazione ambientale di cui all'articolo 3 deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa.
2. Le condizioni stabilite dalla presente direttiva sono integrate nelle procedure in vigore negli Stati membri per l'adozione dei piani e dei programmi o nelle procedure definite per conformarsi alla presente direttiva.
3. Nel caso di piani e programmi gerarchicamente ordinati gli Stati membri tengono conto, onde evitare duplicazioni della valutazione, del fatto che essa sarà effettuata, ai sensi della presente direttiva, a vari livelli della gerarchia. Al fine, tra l'altro, di evitare duplicazioni della valutazione, gli Stati membri applicano l'articolo 5, paragrafi 2 e 3.

³ **Articolo 5 Rapporto ambientale**

1. Nel caso in cui sia necessaria una valutazione ambientale ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, deve essere redatto un rapporto ambientale in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma. L'allegato I riporta le informazioni da fornire a tale scopo.
2. Il rapporto ambientale elaborato a norma del paragrafo 1 comprende le informazioni che possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione attuali, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma e, per evitare duplicazioni della valutazione, della fase in cui si trova nell'iter decisionale e della misura in cui taluni aspetti sono più adeguatamente valutati in altre fasi di detto iter.
3. Possono essere utilizzate per fornire le informazioni di cui all'allegato I quelle pertinenti disponibili sugli effetti ambientali dei piani e dei programmi e ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o attraverso altre disposizioni della normativa comunitaria.
4. Le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3 devono essere consultate al momento della decisione sulla portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale e sul loro livello di dettaglio.

Più specificatamente, si può affermare che negli articoli 2, 4, 5, 6 emergono alcuni degli aspetti più significativi per gli indirizzi di attuazione della VAS.

L'articolo 2 (definizioni) specifica che, ai sensi della direttiva, si devono intendere per piani e programmi, nonché per le loro modifiche: *"quelli elaborati e/o adottati da una autorità a livello nazionale, regionale o locale, oppure predisposti da una autorità per essere approvati, mediante procedura legislativa dal parlamento e che sono richieste da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative"*.

Lo stesso articolo, al punto b), specifica che per "valutazione ambientale" si deve intendere un complesso di azioni che riguardano:

- l'elaborazione di un rapporto d'impatto ambientale,
- la realizzazione delle consultazioni,
- la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale,
- la messa a disposizione delle informazioni.

Prevale il criterio ampio di partecipazione e tutela degli interessi legittimi; titolare del diritto di partecipazione è "chiunque"; la direttiva non prevede un limite dell'interesse legato alla potenziale lesione di diritti. Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, la valutazione ambientale *"deve essere effettuata durante la fase preparatoria ed anteriormente all'adozione del piano e o del programma o all'avvio della relativa procedura legislativa"*.

L'articolo 5³ stabilisce modi e termini di stesura del Rapporto Ambientale in cui siano "individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente". La portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale sono determinati insieme alle autorità competenti con il processo di definizione dell'ambito di applicazione ("scoping").

La Relazione deve inoltre contenere le "ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano e del programma"

Criterio generale per determinare il contenuto del Rapporto è la ragionevolezza. Le informazioni da comprendere sono quelle che possono essere ragionevolmente richieste in virtù:

- delle conoscenze attuali e dei metodi di valutazione;
- dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma;
- della fase in cui sarà utilizzato nell'iter decisionale;
- della misura in cui taluni aspetti possono essere più adeguatamente valutati in altre fasi dell'iter.

2.2 Riferimenti Normativi Nazionali

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS), a livello nazionale, è regolata dalla Parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 così come modificata e integrata dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 e dal D. Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

Il 29 aprile 2006, entra in vigore il D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale", anche detto Testo Unico (TU). Il Dlgs ha riscritto le regole su valutazione di impatto ambientale, difesa del suolo e tutela delle acque, gestione dei rifiuti, riduzione dell'inquinamento atmosferico e risarcimento dei danni ambientali, abrogando la maggior parte dei previgenti provvedimenti del settore. Sin nei primi articoli dello schema di D.Lgs. esce snaturata la funzione della VAS infatti nelle definizioni contenute nello schema di D.Lgs. leggiamo che il rapporto di impatto ambientale, deve, essere conseguente all'attuazione di un determinato piano o programma, rendendo così di fatto inutile il suo espletamento. Tutt'altro stabilisce la Direttiva 2001/42/CE: "prevede l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale all'atto dell'elaborazione e dell'adozione dei piani e programmi, richiamati all'art. 3, comma 2, lettera a) della Direttiva 2001/42/CE, con l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione". E' questa la definizione corretta contenuta nelle norme comunitarie, che lo schema di D.Lgs. 152/2006 in esame ignora; sarà quindi necessario attendere il 13 febbraio 2008 data in cui è entrato in vigore il D.Lgs. 4/2008, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 29 gennaio, decreto correttivo al D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale".

Il decreto 4/2008 apporta sostanziali modifiche al Dlgs 152/2006 a proposito delle parti prima (disposizioni comuni), seconda (di cui sono oggetto VIA, valutazione d'impatto ambientale - VAS, valutazione ambientale strategica e AIA, autorizzazione integrata ambientale), terza (tutela delle acque) e quarta (rifiuti e bonifiche). Il decreto non ha invece modificato la parte quinta, relativa all'aria, e la sesta, sul danno ambientale.

Le principali modifiche riguardano l'introduzione di principi fondamentali di sviluppo sostenibile:

- prevenzione e precauzione
- "chi inquina paga" (con ripristino integrale dello "status quo")
- sussidiarietà - libero accesso alle informazioni ambientali.

Per quanto attiene specificatamente la VAS (Valutazione Ambientale Strategica) ed anche la VIA (Valutazione di Impatto Ambientale):

- sono modificate in parte le definizioni e gli ambiti di applicazione.
- allargato il campo di applicazione della VAS
- obbligo di aggiornare la VIA per le opere strategiche

- inclusi i piani e programmi di telefonia mobile

- fissato a 150 giorni il termine massimo per la conclusione del procedimento di VIA (ma 12 mesi per le opere complesse)

Importante che con tale D.Lgs. sia ripristinato, all'art 6 ⁴ il corretto oggetto della disciplina in merito all'applicazione della VAS.

2.3 Riferimenti Normativi Regionali

Come stabilito nel decreto la valutazione di piani e programmi, che possono avere un impatto significativo sull'ambiente, permette di garantire sia un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione che all'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

La regione Puglia con la Legge Regionale 14 dicembre 2012, n. 44 "Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica" e le successive modifiche ed integrazioni, oltre a recepire quanto previsto dalla normativa nazionale, pone delle precise indicazioni in merito ai campi di applicazione delle VAS (v.art.

⁴ **Art. 6. Oggetto della disciplina**

1. La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto;

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.

3. Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12. (che si riferisce alla verifica di assoggettabilità)

3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al paragrafo 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, possono avere effetti significativi sull'ambiente.

4. Sono comunque esclusi dal campo di applicazione del presente decreto:

a) i piani e i programmi destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale caratterizzati da somma urgenza o coperti dal segreto di Stato;

b) i piani e i programmi finanziari o di bilancio;

c) i piani di protezione civile in caso di pericolo per l'incolumità pubblica.

3 – Ambito di applicazione, per i commi di interesse)⁵, definendo gli ambiti, le competenze, i criteri per l'identificazione degli Enti territoriali competenti per le verifiche di assoggettabilità e la definizione dell'iter necessario alla valutazione.

In particolare è previsto che la valutazione venga eseguita per tutti i piani e i programmi:

a) *“che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria e dell'ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione*

⁵ **Art. 3 Ambito di applicazione**

1. La VAS riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.
2. Sono sottoposti a VAS secondo le disposizioni della presente legge i piani o programmi la cui approvazione compete alle pubbliche amministrazioni del territorio della Regione Puglia.

3. Fatto salvo quanto disposto al comma 4, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

a) *che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria e dell'ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi soggetti alla normativa statale e regionale vigente in materia di Valutazione d'impatto ambientale (VIA);*

b) *per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come Zone di protezione speciale (ZPS) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come Siti di importanza comunitaria (SIC) per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del dpr 357/1997.*

4. Per i piani e i programmi di cui al comma 3 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 3, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni contenute all'articolo 8.

5. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 8, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 3, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti non soggetti alla normativa statale e regionale vigente in materia di VIA, possono avere effetti significativi sull'ambiente.

6. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti a VAS, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la VIA, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a VIA nella loro interezza secondo le norme UE, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla normativa statale e regionale vigente in materia di VIA, è integrata dalla VAS per gli eventuali contenuti di pianificazione e si conclude con un unico provvedimento.

7. Per le modifiche dei piani e dei programmi elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli conseguenti a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi, ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la VAS non è necessaria per la localizzazione delle singole opere.

8. Gli strumenti attuativi di piani urbanistici già sottoposti a VAS non sono sottoposti a VAS né a verifica di assoggettabilità qualora non comportino variante e lo strumento sovraordinato in sede di valutazione ambientale strategica definisca l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità, gli usi ammessi e i contenuti planovolumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste.

9. I piani di qualità dell'aria ambiente, previsti dagli articoli 9 e 13 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n.155 (Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa), sono sottoposti alla verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 8.

o comunque la realizzazione di interventi soggetti alla normativa statale e regionale vigente in materia di Valutazione d'impatto ambientale (VIA);

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come Zone di protezione speciale (ZPS) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come Siti di importanza comunitaria (SIC) per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del dpr 357/1997.

3. CARATTERISTICHE DEL PIANO PROPOSTO

3.1 Contesto territoriale

Il Comune di Mottola è situato su una collina a 387 metri s.l.m. nella sub-regione della Murgia . È anche chiamata "La spia ionica" per la sua posizione geografica strategica. Da vari punti della città è possibile vedere tutto il Golfo di Taranto .

L'economia è basata principalmente sull'agricoltura e sulla produzione alimentare (olive, vino, agrumi, ortaggi). In fase di grande sviluppo anche il turismo.

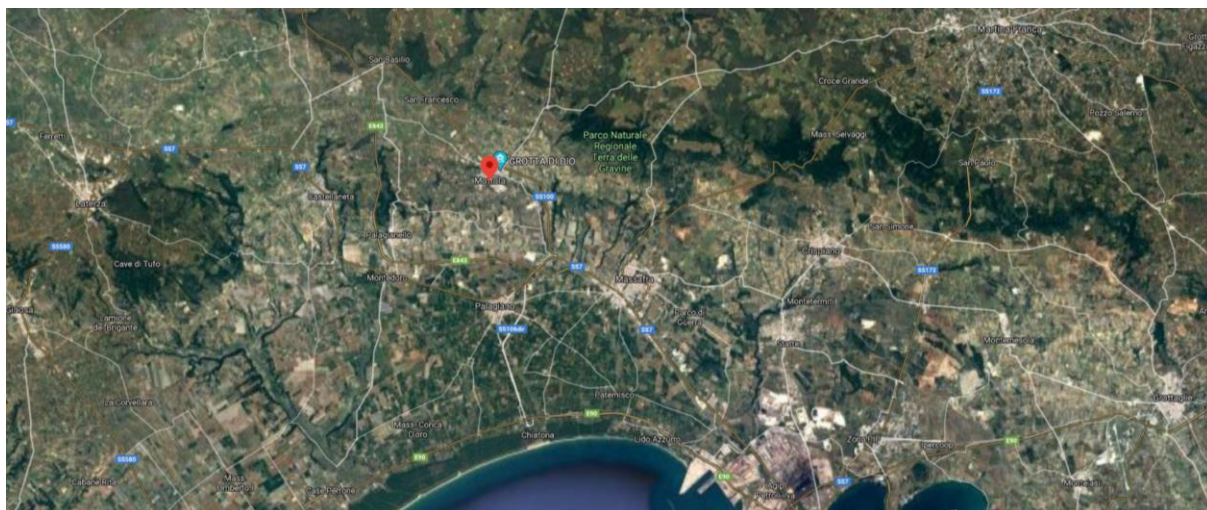


Figura 3-1: Inquadramento territoriale di Mottola- Area vasta

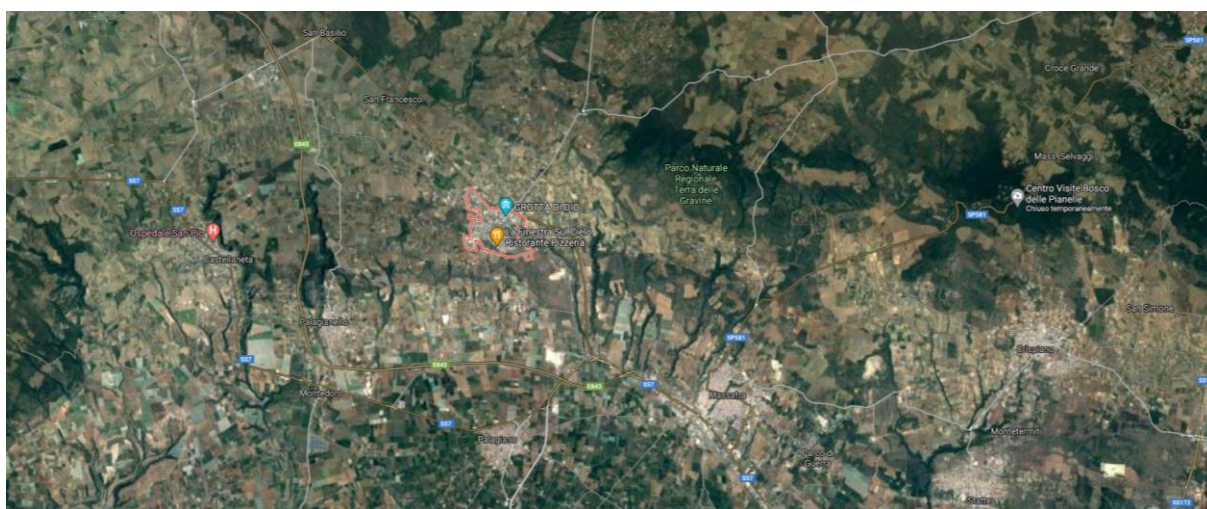


Figura 3-2: Inquadramento territoriale di Mottola- Dettaglio

4. INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO DI MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS)

Il Piano proposto recepisce gli orientamenti alla sostenibilità come carattere specifico del PUMS ciò comporta che il Piano sia costruito sulla base di criteri in larga parte innovativi:

- un approccio partecipativo, dove al centro dell'attenzione stanno le persone piuttosto che il traffico;
- un impegno verso la dimensione sociale, economica ed ambientale della sostenibilità;
- un approccio integrato: che tiene conto di strumenti e politiche dei diversi settori, livelli amministrativi e autorità limitrofe;
- obiettivi e traguardi misurabili;
- un esame dei costi e dei benefici delle alternative di trasporto;
- un monitoraggio continuo dei risultati e delle eventuali necessità di aggiustamento.

4.1 Valutazioni dello scenario attuale

Per la valutazione degli obiettivi del PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) sono state effettuate delle valutazioni inerenti le necessità di spostamento della popolazione locale verso l'esterno dell'area, lo spostamento all'interno dell'area comunale e gli spostamenti dall'esterno verso il Comune di Mottola.

Al fine di effettuare delle valutazioni il più possibile realistiche sono stati considerati, oltre all'aspetto territoriale, anche le caratteristiche socio-economiche in termini di andamento demografico della popolazione di Mottola (dal 2001 al 2019), la variazione percentuale della popolazione e il suo movimento naturale. Per quanto concerne invece la situazione legata alla mobilità è stata considerata la situazione del parco veicoli circolanti nel territorio di Mottola e la ricostruzione degli spostamenti interni/esterni di Mottola oltre ad uno studio sulla rete infrastrutturale legata alla viabilità⁶

I Possibili primi obiettivi del PUMS di Mottola che sono stati evidenziati dalle analisi della situazione attuale dei vari sistemi di trasporto, sia infrastrutturale che gestionale, sono quindi i seguenti:

1. **Drenaggio del traffico privato in transito nell'area del centro urbano;** eventuale creazione di:
 - parcheggi di corrispondenza
 - ampliamento ZTL ed aree pedonali,
 - piste ciclabili (di cintura alla città e al centro storico);

⁶ Per i dati numerici ed i dettagli si rimanda agli elaborati progettuali del PUMS.

- navette dedicate al TPL (scuolabus, ecc).

NOTA: Non risultano aree di pregio esterne al centro storico per istituirci AP (aree pedonali), né ci sarebbero aree congestionate da preservare dal traffico (mediante zone ZTL o altri interventi).

2. **chiusura al traffico il centro storico, e creazione di ulteriori ZTL ed, eventualmente, di aree pedonali** per una migliore fruizione degli spazi urbani di pregio del centro storico. Il centro storico dovrebbe diventare un'area urbana di massima qualità per l'utenza debole e per la mobilità dolce.
3. **creazione sulla viabilità attuale di itinerari nord-sud scorrevoli** (verificare la sosta su tali strade, eventualmente da ricollocare lungo altre viabilità o aree da individuare), a completamento di una maglia di viabilità primaria per ora riconoscibile solo sulle direttrici nord ed est-ovest.
4. **verifica dell'impatto sulla viabilità di interventi locali** in previsione da PRG vigente.
5. **tematica del trasporto pubblico.**
6. **Gestione dei parcheggi:** definire mappatura dei parcheggi su strada (per tipologia e tariffazione) e delle aree di parcheggio comunali esistenti ed in previsione.

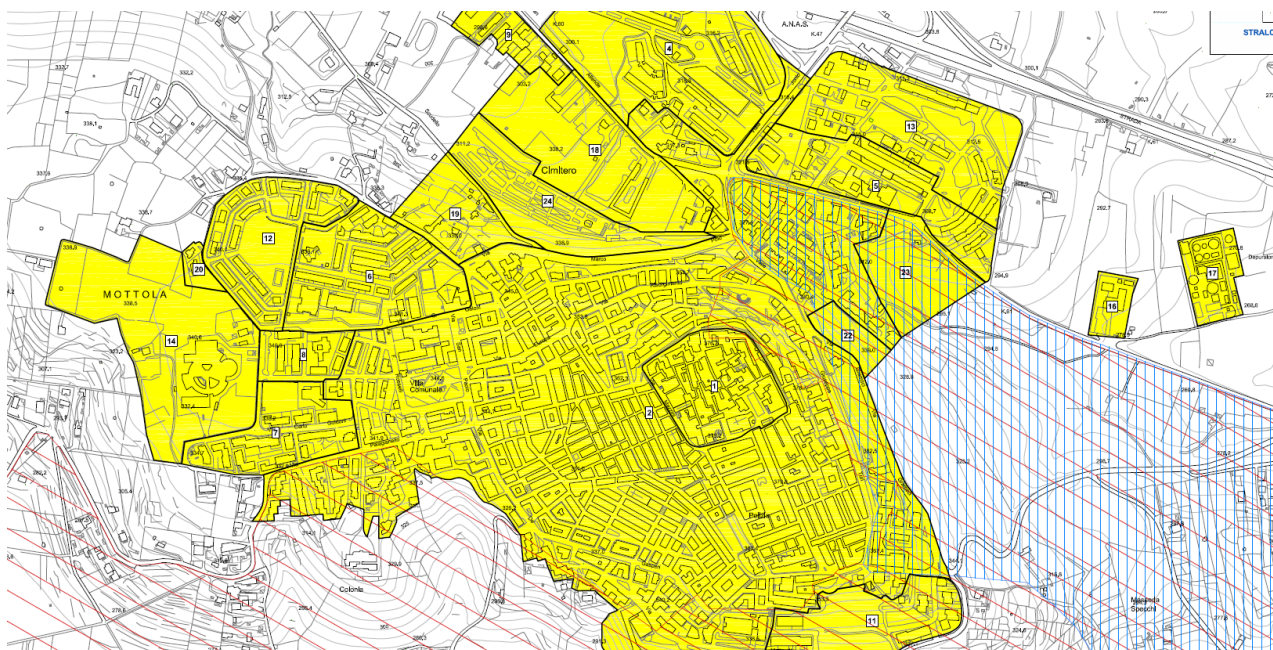


Figura 4-1: La struttura del Centro di Mottola

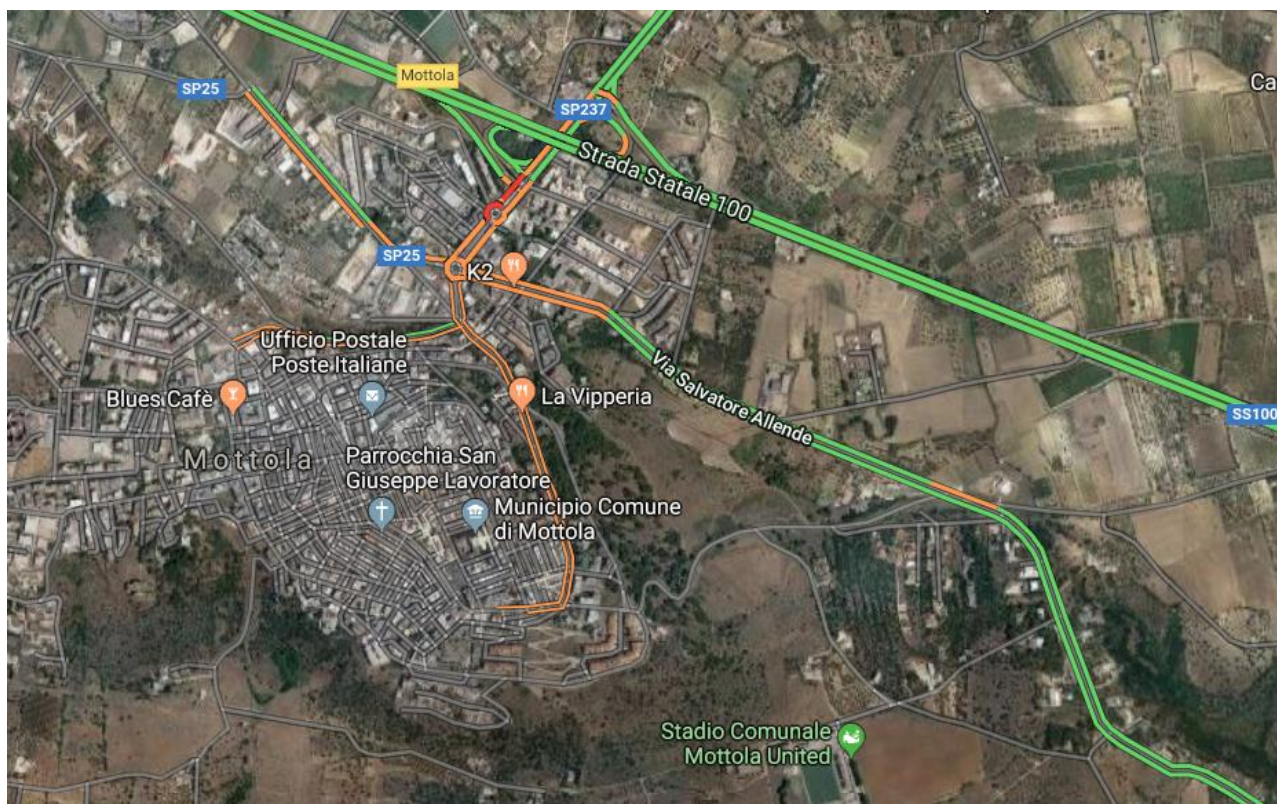


Figura 4-2: La Rete viaria principale

Lo Stato attuale di altri sistemi di trasporto è riportato nei seguenti punti:

- **Piste ciclabili:** Non risultano esistere. Sono stati verificati altri progetti sovracomunali in atto.
- **Carsharing:** allo stato non risulta esistere un sistema di Car sharing.
- **Bikesharing:** Non esiste.
- **Servizi extraurbani** (ex: SITA sud, ecc).

4.2 Linee di azione e misure di intervento

La Tabella seguente fa corrispondere alle linee d'azione le possibili linee operative (misura di intervento) da seguire per tradurre in realtà gli obiettivi che le linee d'azione stesse sottendono.

L'elencazione delle misure di intervento è volutamente molto ampia, in modo da poter identificare tra di esse, attraverso il processo di condivisione e confronto con l'Amministrazione ed i portatori di interesse, quelle che hanno le caratteristiche di utilità, fattibilità e consenso.

Linee di azione di PUMS		Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Indicatori di valutazione e monitoraggio
1	Sistemi di mobilità innovativa, sia di carattere infrastrutturale che gestionale	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) Ridurre le emissioni sonore da traffico Ridurre il consumo del suolo	Veicoli flotta bike sharing; Stazioni bike sharing; Abbonati bike sharing; Corse effettuate con il bike sharing.

Linee di azione di PUMS		Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Indicatori di valutazione e monitoraggio
		Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti	<p>Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti</p> <p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p> <p>Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile</p>	<p>Percorrenza mezzo privato. Estensione percorsi ciclopeditoni.</p> <p>Ripartizione modale (spostamenti in bici).</p>
2	Azioni idonee al contenimento e fluidificazione del traffico, alla gestione della sicurezza stradale, all'incentivazione di forme di mobilità alternativa all'automobile	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	<p>Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)</p> <p>Ridurre le emissioni sonore da traffico</p> <p>Ridurre il consumo del suolo</p>	<p>Estensione della rete viaria.</p> <p>Congestione/saturazione della rete.</p> <p>Estensione chilometrica AP e ZTL.</p> <p>Risorse pubbliche destinate alla costruzione e manutenzione delle strade e dei parcheggi.</p>
		Ridurre i costi sociali del trasporto	<p>Innalzare la sicurezza delle attività di trasporto.</p> <p>Ridurre gli impatti negativi dovuti alla insicurezza (incidenti, feriti, morti)</p>	
3	Misure per l'ottimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	<p>Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)</p> <p>Ridurre le emissioni sonore da traffico</p>	<p>Passeggeri trasportati.</p> <p>Offerta dei servizi (bus x km).</p> <p>Passeggeri trasportati.</p> <p>Costi /introiti dei servizi.</p>
		Innalzare l'efficienza e l'efficacia economica	Innalzare l'efficienza nell'uso delle risorse pubbliche destinate ai servizi (TPL, ecc..)	

Linee di azione di PUMS		Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Indicatori di valutazione e monitoraggio
		Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema dei trasporti	<p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>	Risorse pubbliche destinate ai servizi per la mobilità TPL.
4	Percorsi ciclopeditoni e mobilità dolce	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	<p>Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)</p> <p>Ridurre le emissioni sonore da traffico</p>	<p>Estensione (km) di percorsi ciclopeditoni.</p> <p>Ripartizione modale degli spostamenti (% spostamenti ciclo-peditoni).</p>
		Ridurre i costi sociali del trasporto	<p>Innalzare la sicurezza delle attività di trasporto.</p> <p>Ridurre gli impatti negativi dovuti alla insicurezza (incidenti, feriti, morti)</p>	
5	Tariffazione degli accessi (aree urbane centrali, spiagge, siti naturalistici, etc.)	<p>Innalzare l'efficienza e l'efficacia economica</p> <p>Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi</p>	<p>Internalizzazione dei costi esterni (ambientali e sociali) del trasporto in auto</p> <p>Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)</p> <p>Ridurre le emissioni sonore da traffico</p> <p>Ridurre l'intrusione visiva</p>	<p>Posti auto su a pagamento su strada a pagamento.</p> <p>Tariffa sosta su strada ed introiti.</p> <p>Emissioni inquinanti in atmosfera.</p>
6	Trasporto merci	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	<p>Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria)</p> <p>Ridurre le emissioni sonore da traffico</p>	<p>Accessi ZTL</p> <p>Emissioni inquinanti in atmosfera</p>

Linee di azione di PUMS		Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Indicatori di valutazione e monitoraggio
7	Misure di riduzione emissioni CO ₂ . Veicoli a basso (o nullo) impatto (elettrici, ecc.): auto, moto, bus, ma anche biciclette a pedalata assistita	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) Ridurre le emissioni sonore da traffico	Auto ibride ed elettriche (% sul totale); Biciclette a pedalata assistita (% sul totale); Bus ibridi ed elettrici (% sul totale);
8	Modalità di gestione dei parcheggi e delle aree di sosta	Migliorare la qualità dell'ambiente e ridurre gli impatti negativi	Ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria) Ridurre le emissioni sonore da traffico Ridurre il consumo del suolo	Posti auto in parcheggi su strada o in struttura Tariffa sosta in parcheggi su strada o in struttura Occupazione parcheggi
		Innalzare l'efficienza e l'efficacia economica	Rendere efficace la spesa di investimento destinata alle infrastrutture (strade, parcheggi)	Risorse pubbliche destinate alla costruzione e manutenzione delle strade e dei parcheggi;
9	Modalità per promuovere la partecipazione del partenariato socio-economico	Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile	Numero incontri con associazioni di categoria e portatori di interesse

Linee di azione di PUMS		Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Indicatori di valutazione e monitoraggio
10	Elementi di una campagna per l'educazione ambientale alla mobilità sostenibile	Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	<p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p>	<p>Campagne di comunicazione</p> <p>Educazione alla mobilità sostenibile (Numero ore e programma eseguito)</p>
11	Elementi di una campagna di promozione e marketing in cooperazione con le strutture ricettive e l'industria turistica in generale, finalizzata alla creazione di offerta che tenga in considerazione la mobilità sostenibile	Promuovere la partecipazione della comunità locale sui temi della sostenibilità del sistema trasporti	<p>Aumentare l'informazione resa alla popolazione e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi alla mobilità</p> <p>Accrescere la consapevolezza sui temi ambientali ed incoraggiare modifiche nel comportamento degli utenti e dei cittadini</p> <p>Promuovere forme di partenariato tra pubblico e privato sui temi della mobilità sostenibile</p>	Numero incontri con associazioni di categoria e portatori di interesse operatori turistici

5. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

5.1 Premesse

Per una corretta valutazione è necessario riportare le relazioni tra il piano in esame (PUMS) e gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti che hanno il compito di governare il contesto ambientale e territoriale interessato.

Infatti lo scenario di pianificazione e programmazione ha fondamentalmente due obiettivi di riferimento:

- la costruzione di un quadro di insieme strutturato che contiene gli obiettivi ambientali fissati dagli altri piani e programmi territoriali o settoriali e gli effetti ambientali attesi, rispetto ai quali effettuare il confronto con i piani in esame
- il riconoscimento di questioni e problematiche già sottoposte a valutazione negli strumenti di pianificazione e programmazione, che nella presente valutazione ambientale devono essere considerate come risultato al fine di evitare delle duplicazioni

5.2 Quadro di riferimento di pianificazione e programmazione

Per una corretta contestualizzazione dei contenuti del Piano in esame vengono indicati gli strumenti di pianificazione e programmazione di livello sovracomunale (Regionale e Provinciale) per i quali la VAS del PGT ha ricondotto una analisi completa relativamente alle principali previsioni programmatiche in materia ambientale:

Livello regionale e sovra regionale

PPTR Piano Paesaggistico Territoriale Regionale⁷

Rete ecologica Regionale (RER) in particolare :

- la Rete della Biodiversità (REB) e
- lo schema direttore della Rete Ecologica Polivalente (REP-SD)

Livello provinciale

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale⁸ di Taranto

Livello comunale

⁷ Piano Paesaggistico Territoriale – PPTR - Delibera n. 574 del 21 aprile 2020
Delibera di aggiornamento e rettifica degli elaborati pubblicata sul BURP n. 66 del 11.05.2020

⁸ Piano territoriale di coordinamento provinciale (aggiornamento 2010) DGP nr 123-2010

Comune di Mottola Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio P.U.T.T./P⁹

In merito a quanto normato a livello regionale è importante sottolineare che il Comune di Mottola risulta coinvolto nella RER sia per quanto concerne la Rete della Biodiversità che per la Rete Ecologica Polivalente in quanto, come indicato nel rapporto tecnico nr 9 della Rete Ecologica Territoriale sono presenti sul territorio comunale:

Aree protette regionali ai sensi della LR 19/97

DENOM	CLASSIF	R_LEGISL	COMUNI	ETTARI
Terre delle Gravine	Parco Naturale Regionale	L.R. nr 18 del 20/12/2005	Castellaneta, Crispiano, Laterza, Ginosa, Grottaglie, Martina F. , Massafra, Montemesola, Mottola , Palagiano, Palagianello, Statte, S. Marzano, Villa Castelli	27.909,78

RETE NATURA 2000 AI SENSI DELLE DIRETTIVE CEE 79/409 E 92/43 – SIC PROVINCIA DI TARANTO

NR	CODICE	DENOMINAZIONE	Ha	COMUNI INTERESSATI
5	IT9130005	MURGIA SUD-EST	47.602	Gioia del Colle (BA) Noci (BA), Alberobello (BA) Martina Franca, Ceglie Messapica (BR), Ostuni (BR) Massafra, Mottola , Castellaneta, Crispiano (TA)

Per quanto concerne invece il contesto relativo alla REB e la REP la situazione in cui è inserita l'area comunale oggetto del presente Piano è riportata nelle figure seguenti.

⁹ Comune di Mottola (TA). Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio P.U.T.T./P. Territori Costruiti e Primi Adempimenti ai sensi degli art. 1.03 e 5.05 delle N.T.A. del P.U.T.T./P. Richieste di integrazioni da parte della Regione Puglia (Atti prot. AOO_10770 del 09/11/2012).

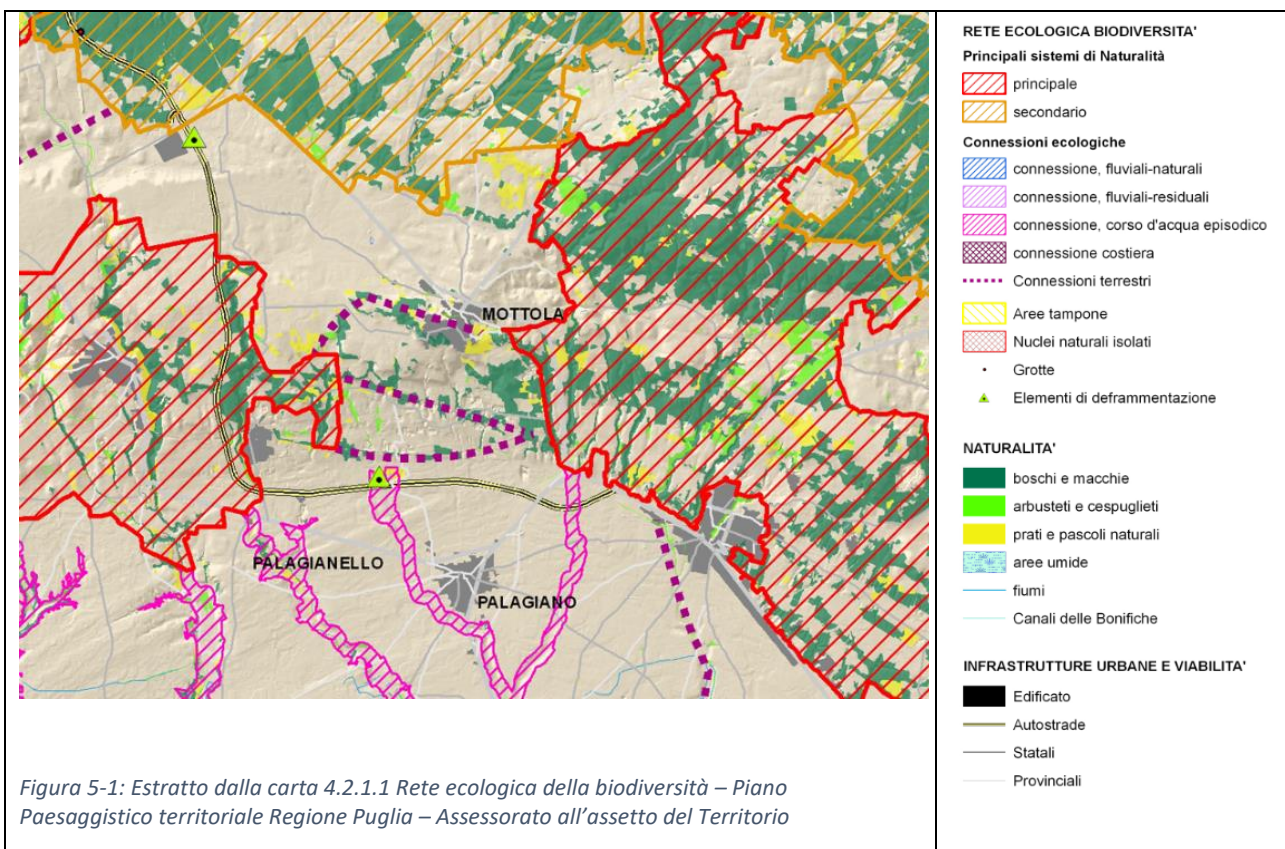


Figura 5-1: Estratto dalla carta 4.2.1.1 Rete ecologica della biodiversità – Piano Paesaggistico territoriale Regione Puglia – Assessorato all’assetto del Territorio

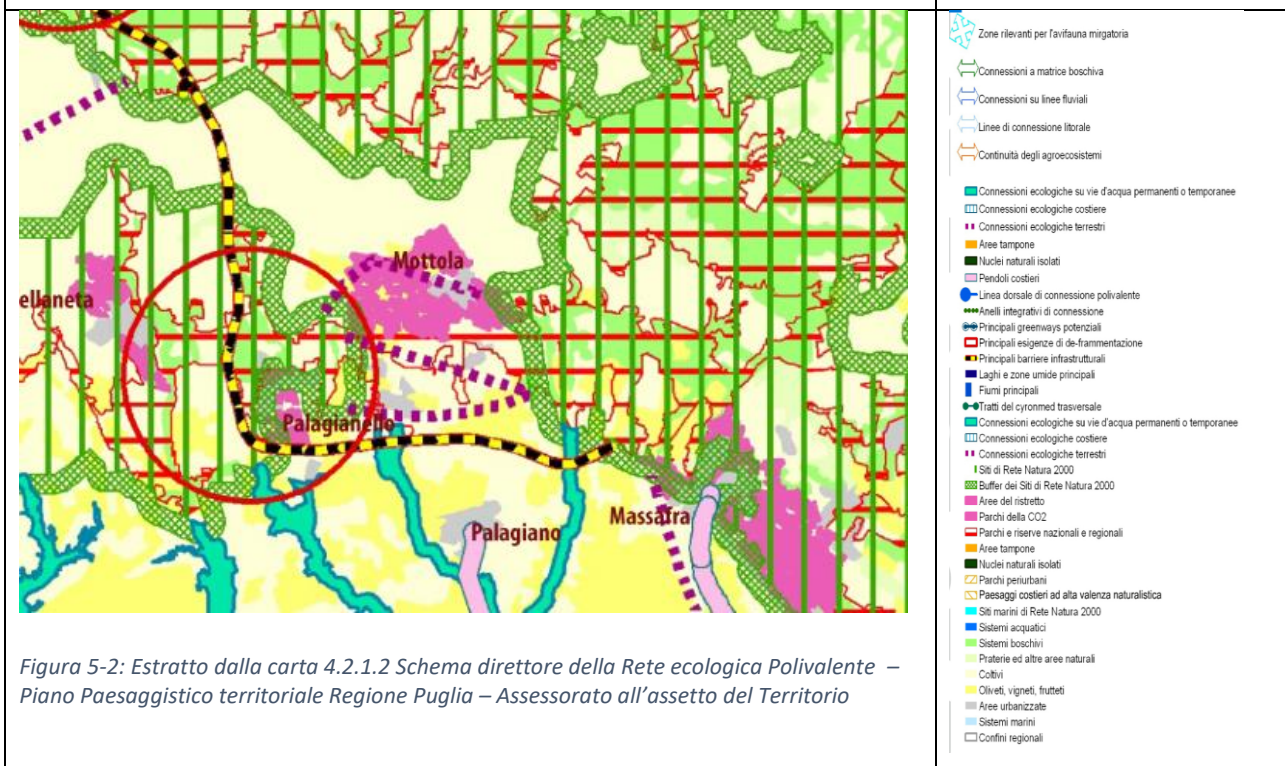


Figura 5-2: Estratto dalla carta 4.2.1.2 Schema direttore della Rete ecologica Polivalente – Piano Paesaggistico territoriale Regione Puglia – Assessorato all’assetto del Territorio

6. SCENARIO AMBIENTALE

Lo scenario ambientale prende in considerazione l'intero territorio comunale al fine di individuare i possibili effetti che possono derivare dall'attuazione dell'intervento proposto in base agli elementi progettuali previsti nella realizzazione del PUMS.

La scelta delle componenti ambientali che devono essere considerate è fondamentale per la successiva stima degli impatti. Ovviamente, rispetto a tutte le componenti ambientali presenti nel territorio, saranno considerate solo quelle che effettivamente subiranno un impatto nella realizzazione dell'opera; la valutazione degli impatti, per singola componente ambientale, sarà eseguita rispetto alla situazione attuale (ante operam).

In base ai riferimenti standard le componenti ambientali usualmente coinvolte da un progetto di trasformazione territoriale in area urbana sono le seguenti:

Atmosfera	Ambiente idrico
Suolo e sottosuolo	Mobilità e traffico veicolare
Paesaggio	Flora, fauna ed ecosistemi
Inquinamento acustico	Inquinamento elettromagnetico
Inquinamento luminoso	Radiazioni ionizzanti
Rifiuti	Risorse primarie ed energia
Salute pubblica ed aspetti socio-culturali	Sistema socio economico

All'interno di questo insieme generale verranno esaminate le sole componenti che possono ragionevolmente essere interessate dagli effetti delle proposte per PUMS.

6.1 Principali componenti ambientali rilevate a livello locale

In base ai contenuti progettuali delle proposte infrastrutturali contenute nel PUMS le potenziali interferenze tra le opere in progetto ed il sistema ambientale locale, valutato in termini qualitativi, possono essere riassunti nella tabella seguente nella quale vengono valutate le interferenze sia nella fase di cantiere che successivamente nella fase di esercizio dell'opera.

Per una corretta valutazione sull'impatto delle componenti ambientali è importante ricordare che il PUMS non si qualifica come mero piano dei trasporti, ed è perciò volto alla riduzione delle esternalità, attraverso il miglioramento della ripartizione modale, il rinnovo del parco veicolare, lo sviluppo della mobilità dolce, la riduzione dei traffici nelle zone dedicate alla residenzialità o fruizione degli spazi pubblici da parte dei pedoni per attività di svago, shopping, tempo libero.

In questi termini il PUMS si è dotato di obiettivi e target che, anche alla luce delle effettive risorse a disposizione e di quanto consentito dalla normativa, nonché dalle considerazioni emerse dalle consultazioni con i principali stakeholder, si collocano anche oltre gli orizzonti temporali di durata di piano. Questa esigenza risponde alla natura del PUMS quale piano di indirizzo oltre che operativo.

Componente ambientale	Fase di cantiere	Fase di esercizio
ATMOSFERA	Emissioni da macchine operatrici per lavori stradali – Sollevamento polveri emissioni gassose da macchine di cantiere	Emissioni da traffico veicolare eventualmente indotto dalle trasformazioni infrastrutturali Emissioni gassose da traffico stradale
AMBIENTE IDRICO	---	---
SUOLO E SOTTOSUOLO	---	---
MOBILITA' E TRAFFICO VEICOLARE	Traffico veicolare dei mezzi di cantiere	Eventuale traffico autoveicolare aggiunto
SISTEMA INSEDIATIVO	Interferenze con la mobilità locale	
PAESAGGIO URBANO	Modifiche transitorie dell'immagine urbana locale	Modifiche dell'immagine urbana locale
FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI	---	---
INQUINAMENTO ACUSTICO	Emissioni acustiche prodotte dai mezzi di cantiere	Emissioni acustiche da traffico veicolare eventualmente indotto dalle trasformazioni infrastrutturali

Componente ambientale	Fase di cantiere	Fase di esercizio
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO E RADIAZIONI	---	---
INQUINAMENTO LUMINOSO	Interferenza per l'illuminazione delle attività di cantiere	Interferenze legate alla realizzazione di nuovi progetti infrastrutturali stradali
RIFIUTI	Normale gestione dei rifiuti prodotti in fase di cantierizzazione	
RISORSE PRIMARIE ED ENERGIA	---	---
SALUTE PUBBLICA	---	---
SISTEMA SOCIO-ECONOMICO	Disagi da eventuale modifica della viabilità locale/aree di parcheggio per il periodo di realizzazione delle opere	Incremento dell'offerta di sosta in ambiti centrali od in prossimità di attrattori

Le componenti ambientali per le quali non sono stati evidenziati fattori di pressione ambientale non sono necessariamente prive di effetti correlati alle proposte di intervento contenute nel PUMS, va però evidenziato che gli impatti, per tali ambiti vengono valutati come non significativi rispetto agli scopi del presente documento.

Di seguito vengono descritti, per le componenti ambientali che saranno maggiormente coinvolte, i principali elementi descrittivi in funzione dell'area interessata dal progetto.

6.1.1 Atmosfera

Per la componente atmosfera vengono considerati gli aspetti legati alla qualità dell'aria in riferimento, per la tipologia di piano considerato, alle emissioni da traffico veicolare.

La legislazione comunitaria, così come recepita dalla normativa italiana, prevede la suddivisione del territorio in zone e agglomerati sui quali vengono svolte le attività di misura dei parametri previsti, al fine di valutare il rispetto dei valori limite e dei valori obiettivi. La zonizzazione del territorio regionale è prevista nel D.Lgs 155/2010 "Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa". Tale Decreto prevede, all'art.3¹⁰, che le regioni e le Province autonome provvedano a

¹⁰ Art. 3 Zonizzazione del territorio

1. L'intero territorio nazionale è suddiviso in zone e agglomerati da classificare ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente.

2. Alla zonizzazione provvedono le regioni e le province autonome sulla base dei criteri indicati nell'appendice I. La zonizzazione è riesaminata in caso di variazione dei presupposti su cui è basata ai sensi dell'appendice I. Per il riesame di ciascuna zonizzazione in atto alla data di entrata in vigore del presente decreto il progetto di zonizzazione e di classificazione di cui al comma 3 è presentato entro i successivi quattro mesi.

sviluppare la zonizzazione del proprio territorio ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente o ad un suo riesame nel caso in cui sia già vigente, per consentire l'adeguamento ai criteri indicati nel medesimo D.Lgs 155/2010.

La regione Puglia ha approvato il Regolamento Regionale del 21/05/2006 nr 6 il "Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA" nel quale definisce ed identifica la zonizzazione del proprio territorio. La suddivisione territoriale in zone omogenee di concentrazione è funzionale sia all'attuazione dei Piani di Qualità dell'Aria, sia alla definizione delle tecniche di misurazioni adottate.

Poiché le principali sorgenti antropiche di NO₂ e di particolato sono il traffico veicolare e gli insediamenti industriali la zonizzazione è stata eseguita in funzione della tipologia di emissione a cui sono soggetti i comuni del territorio; tale suddivisione è strettamente correlata alle diverse misure di risanamento da applicare.

Il territorio è stato quindi suddiviso in quattro zone:

Zona A: comprendente i comuni con superamenti misurati o stimati dei VL (valori limite) a causa di emissioni da traffico veicolare. In questi comuni si applicano le misure di risanamento rivolte al comparto mobilità.

Zona B: comprendente comuni sul cui territorio ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC. In questi comuni si applicano le misure di risanamento raccolte al comparto industriale.

Zona C: comprendente i comuni con superamenti misurati o stimati del VL a causa di emissioni da traffico autoveicolare e sul cui territorio al contempo ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC. In questi comuni sia applicano sia le misure di risanamento rivolte al comparto mobilità che le misure per il comparto industriale.

Zona D: comprendenti tutti i comuni non rientranti nelle precedenti zone. In questi comuni si applicano i Piani di mantenimento dei livelli di qualità dell'aria.

3. Ciascun progetto di zonizzazione, corredato dalla classificazione di cui all'articolo 4, commi 1 e 2, e di cui all'articolo 8, commi 2 e 5, e' trasmesso dalle regioni o province autonome al Ministero dell'ambiente e all'ISPRA. Il Ministero dell'ambiente, avvalendosi dell'ISPRA valuta, entro i successivi quarantacinque giorni, anche attraverso un esame congiunto nel Coordinamento di cui all'articolo 20, la conformità del progetto alle disposizioni del presente decreto ed agli indirizzi espressi dallo stesso Coordinamento e tenendo conto della coerenza dei progetti di zonizzazioni regionali relativamente alle zone di confine. In caso di mancata conformità il Ministero dell'ambiente, con atto motivato diretto alla regione o alla provincia autonoma, indica le variazioni e le integrazioni da effettuare ai fini dell'adozione del provvedimento di zonizzazione e di classificazione. La trasmissione del progetto e' effettuata su supporto informatico non riscrivibile, utilizzando, ove già individuato con apposito decreto del Ministro dell'ambiente, il formato a tal fine previsto.

4. Le regioni e le province autonome possono individuare d'intesa, sulla base dei criteri dell'appendice I, zone sovraregionali. In tal caso, le regioni e le province autonome interessate individuano apposite modalità di coordinamento per assicurare una valutazione ed una gestione unitaria dell'aria ambiente nelle zone sovraregionali.

Il Comune di Mottola, in base alla zonizzazione della qualità dell'aria della Regione Puglia, rientra nella zona D (zona di mantenimento) come illustrato nella figura seguente:

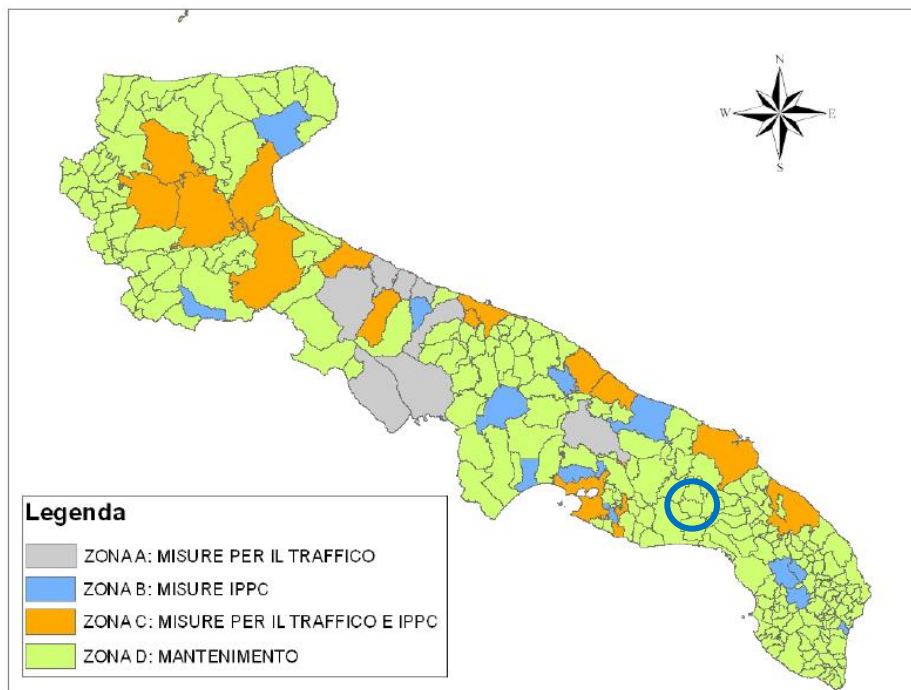


Figura 6-1: PRQA regione Puglia – Comune di Mottola cerchio blu

Risulta quindi che la qualità dell'aria del Comune di Mottola non presenta particolari criticità, infatti per la zonizzazione delle emissioni da traffico, effettuata sulla base dell'inventario regionale delle emissioni, riportiamo i dati relativi al Macrosettore 7 "Trasporto su strada" con riferimento alle emissioni di NO₂ (ossidi di Azoto), Tale sostanza è una di quelle che presenta dei superamenti dei limiti legislativi.

Nelle figure successive sono riportati i valori di emissioni complessive (strade urbane + strade extraurbane) e i valori relativi al solo traffico "urbano".

I valori di emissioni legati al traffico autostradale non sono stati inseriti nel quadro generale regionale in quanto tali arterie viarie non rientrano nelle misure di risanamento del PRQA.

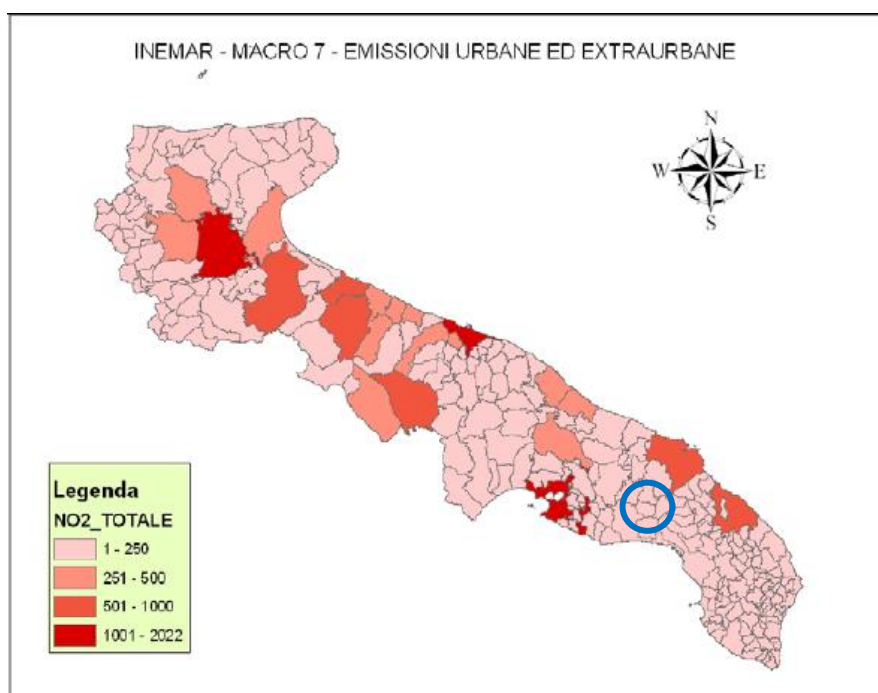


Figura 6-2: zonizzazione della qualità dell'aria da emissione traffico veicolare "urbano + extraurbano" (tonn/anno) – Comune di Mottola cerchio blu

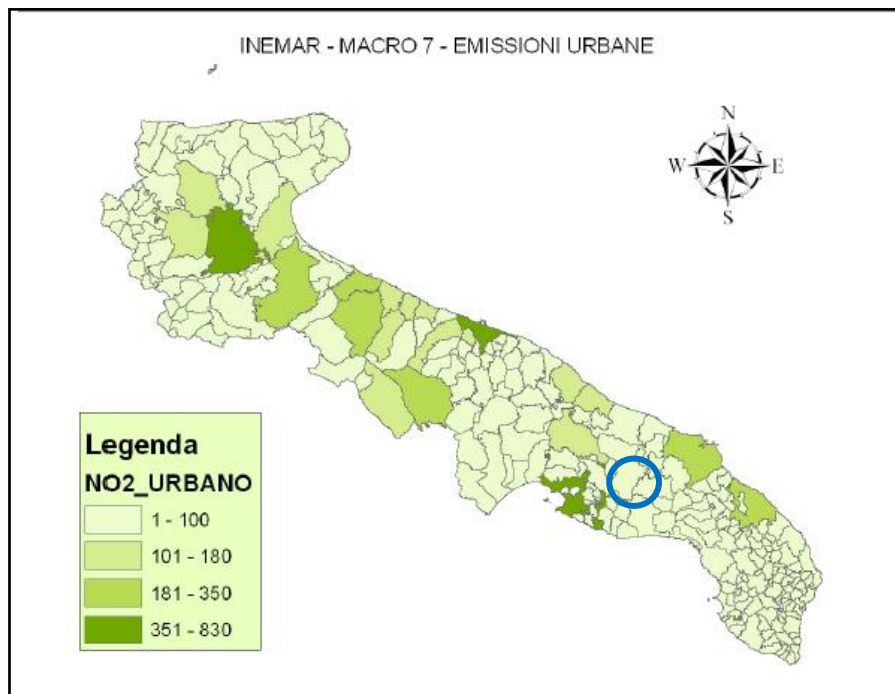


Figura 6-3 : zonizzazione della qualità dell'aria da emissione traffico veicolare "urbano" (ton/anno) – Comune di Mottola cerchio blu

I valori di emissione relativi all'area di interesse si attestano su valori compresi tra 1-250 tonn/anno per gli NO2 totali e tra 1-100 tonn/anno per i valori di emissione di NO2 del solo traffico urbano.

Per la situazione esclusivamente "urbana", secondo la catalogazione cromatica del PRQA della Regione Puglia le emissioni sono considerate "trascurabili".

Emissioni tra 0 e 100 t	Emissioni comprese tra 101 e 180 t	Emissioni comprese tra 181 e 350 t	Emissioni > 351 t
Emissioni trascurabili	Emissioni basse	Emissioni medie	Emissioni elevate

6.1.2 Mobilità e traffico

In base alle valutazioni effettuate della situazione attualmente presente nel Comune di Mottola sono state evidenziate alcune criticità relative al traffico relativamente alla mobilità locale:

- **per i movimenti interni all'area urbana di Mottola:**
 - un ruolo trascurabile del TPL urbano;
 - un ruolo preponderante degli utenti dell'auto, sommando conducenti e trasportati, superiore a 2/3 per i movimenti interni a Mottola, superiore all'80% per i movimenti di scambio fra Mottola e l'esterno;
 - una fortissima componente di trasportati, con coefficienti di occupazione (persone/auto) molto alti;
 - trascurabile ruolo della bicicletta;
 - sufficiente ruolo della moto;
 - ruolo non trascurabile, ma insufficiente (date le dimensioni dell'area urbana) dei movimenti a piedi per i movimenti interni.
- **per i movimenti in penetrazione dall'esterno:**
 - grande preponderanza dell'uso dell'auto, sia in penetrazione, sia in uscita;
 - uso nullo del trasporto pubblico;
 - ovviamente trascurabile il contributo degli altri mezzi (moto, bici, piedi).

In conclusione, le criticità principali risultano:

- **ruolo del tutto nullo/insufficiente del TPL per i movimenti urbani;**

- **ruolo insufficiente anche della bicicletta e dei movimenti a piedi**, mezzi che, date le distanze dei percorsi urbani, potrebbero contribuire molto di più al soddisfacimento della mobilità interna all'area urbana.

E' stato inoltre evidenziato una sorprendente quantità di utenti dell'auto come trasportati: a Mottola è già in atto un "carpooling spontaneo", probabilmente legato all'accompagnamento dei figli a scuola, con effetti negativi sulla congestione in relazione al verificato accumulo di auto davanti alle scuole e ai punti di attrazione.

Per quanto attiene alle **zone ZTL**, a Mottola manca un qualsiasi controllo degli accessi a ZTL o al Centro storico. Inoltre, non sono presenti strade permanentemente pedonalizzate.

La circolazione dei **pedoni** risulta problematica in quanto legata alla disponibilità di marciapiedi, in particolare - ma non solo - sulla viabilità locale: la larghezza risulta spesso inadeguata, vi è una carenza generalizzata di rampe ed occorrerebbe implementare anche la manutenzione, soprattutto in relazione alle utenze più deboli (nonché per le esigenze di chi è costretto ad usare la carrozzella e i passeggini).

La **rete ciclabile** è praticamente inesistente, anche in relazione alla particolare conformazione orografica del Comune.

A Mottola non risulta ancora presente e fruibile il servizio di bike sharing e manca una ciclostazione.

Per quanto concerne il **trasporto pubblico** vi è totale mancanza di corsie riservate. Mancano, inoltre, punti di interscambio: esistono aree di parcheggio per lo più esterne, avulse dall'organizzazione della mobilità. Si potrebbe servire meglio il centro storico con il bus urbano.

Per le aree destinate alla sosta ed al parcheggio, salvo alcune zone per lo più periferiche, dove si concentrano alcune destinazioni, sono emersi **problemi critici di sosta** lungo le principali arterie cittadine.

Si tratta, spesso, di una sosta disordinata, talvolta irregolare, che intralcia parecchio la regolare circolazione su alcune strade di quartiere e locali. Non dovrebbe essere difficile ridurre l'offerta sulle strade principali, mantenendola magari su un solo lato, spostando la sosta eliminata sulla viabilità circostante, dove l'offerta non pare saturata. Gli attuali parcheggi di interscambio sono molto orientati a soddisfare la domanda di sosta delle utenze dirette verso il centro.

Considerando invece l'aspetto della sicurezza stradale la **concentrazione di incroci pericolosi** si trovano quasi tutti a contorno del centro di Mottola (punti 1,2,3,6,7) salvo alcuni situati negli ingressi via Salvador Allende (punti 4,5), mentre è giusto sottolineare i cosiddetti punti neri (6,8,9).

La figura seguente mostra l'evidenza di quanto emerso in sede di rilievi condotti.



6.1.3 Inquinamento acustico

Il D.Lgs. 194/2005 recepisce nell'ordinamento italiano la Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale. Il decreto ha l'obiettivo di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale e di assicurare l'informazione e la partecipazione del pubblico in merito all'inquinamento acustico ed ai relativi effetti. A livello normativo europeo si evidenzia l'emanazione della Direttiva 96/61/CE che ha modificato l'allegato II della Direttiva 2002/49/CE (Metodi di determinazione dei descrittori acustici) e l'emanazione della Direttiva 2002/76/CE che ne ha modificato l'allegato III (Metodi di determinazione degli effetti nocivi)

Il Decreto 194/05 prevede l'elaborazione della mappatura acustica per le infrastrutture principali in carico agli enti gestori, la predisposizione da parte delle Autorità competenti individuate dalle regioni delle mappe acustiche strategiche degli agglomerati, l'elaborazione e l'adozione dei piani di azione.

A livello regionale con D.G.R. n. 1009 del 26.06.2007 è stata indicata dalla Regione Puglia ARPA Puglia quale Autorità competente per l'attuazione degli adempimenti previsti dal D.Lgs. n. 194/2005.

Tale valutazione sull'impatto acustico esula però le situazioni al livello locale non interessate dalla redazione delle Mappe Acustiche Strategiche.

Nel caso del Comune di Mottola l'inserimento del PUMS in riferimento al piano di Zonizzazione acustica Comunale così come previsto dalla Normativa vigente, nonché alla Normativa Regionale (Legge n. 3/2002. Norme di indirizzo per il contenimento e la riduzione dell'inquinamento acustico - Pubblicata nel B.U.R. Puglia del 20.2.2002, n. 25.) non presenta nessun tipo di criticità ma, al contrario, permette una valorizzazione di alcuni sistemi stradali in quanto riduce i valori di emissione sonora a carico del traffico viario.

Indipendentemente dalla presenza della classificazione acustica specifica a livello locale la componente principale dell'inquinamento acustico è rappresentata dal traffico autoveicolare.

Le proposte di modifica della viabilità, del sistema di circolazione e di fluidificazione degli spostamenti descritti nel PUMS sottendono attenzioni specifiche in relazione al clima acustico complessivo, portando ad un significativo miglioramento (diminuzione) delle emissioni acustiche.

Si possono quindi evidenziare delle potenziali azioni volte alla riduzione del rumore da traffico veicolare legate alle proposte della nuova viabilità per ridurre il traffico di attraversamento degli ambiti centrali del territorio comunale.

In conclusione non si rilevano significative criticità in riferimento alla componente ambientale in oggetto.

6.1.4 Inquinamento luminoso

Si definisce inquinamento luminoso ogni forma di irradiazione di luce artificiale che si disperde al di fuori delle aree a cui è dedicata e, in particolare, oltre il piano dell'orizzonte. Dal punto di vista normativo la materia è regolata dalla Legge Regionale 23 novembre 2005, n.15 e dal Regolamento Regionale 22 agosto 2006, n. 13. Le funzioni di vigilanza e controllo sulla conformità degli impianti di illuminazione esterna ai requisiti di legge competono ai comuni che possono avvalersi anche della collaborazione dell'ARPA (ex art. 4 della L.R. n. 15/2005).

Al momento attuale non sono in atto mappature specifiche relative a questa tipologia di inquinamento sul territorio comunale

Per le azioni progettuali descritte nel presente documento non si rilevano comunque significative criticità per la fase progettuale e di realizzazione del progetto in merito a questa tipologia di impatto

6.1.5 Sistema socio-economico

Da un punto di vista strettamente legato al tema socio-economico il progetto va considerato per i potenziali effetti positivi generati dalla gerarchizzazione e fluidificazione degli spostamenti in ambiti centrali con l'obiettivo di reperire gli spazi necessari alla creazione di un sistema ciclopedonale che sia in grado di offrire alla cittadinanza un sistema di spostamento per compiere le normali attività urbane utilizzando una modalità di spostamento plurima (a piedi o in bicicletta).

La messa a disposizione di un effettivo sistema ciclopedonale (inteso non come singoli tratti disconnessi tra loro ma con spazi continui dedicati) è il presupposto per generare nella popolazione, locale e non, un senso di fiducia e sicurezza che permettono di intraprendere spostamenti non solo con le autovetture ma appunto a piedi o in bicicletta., generando quindi notevoli benefici da un punto di vista sociale, di vivibilità degli spazi urbani e di facilità di raggiungimento delle attività commerciali e dei servizi comunali.

7. STIMA DEGLI IMPATTI E ORIENTAMENTI DI SOSTENIBILITÀ

7.1 Considerazioni Generali

Lo schema di sintesi esposto nella sezione dedicata alle componenti ambientali a livello locale evidenzia i possibili effetti delle previsioni di intervento promosse dal Piano del Traffico, distinguendo gli aspetti riferiti alla fase di realizzazione delle opere (cantiere) ed a quella di funzionamento a regime delle nuove infrastrutture viabilistiche.

Le interferenze ambientali percepibili durante la fase di realizzazione delle opere appaiono riconducibili alle forme tipiche dei cantieri civili in ambito urbano, senza evidenze di criticità specifiche: i possibili impatti correlati a questa fase risultano in larga misura mitigabili, ove non totalmente eliminabili, attraverso il ricorso a modalità corrette di gestione delle diverse attività; gli aspetti legati alle emissioni in atmosfera vengono citati a titolo compilativo, in quanto l'utilizzo di mezzi ed apparecchiature a norma di legge ed una idonea pianificazione della logistica di cantiere consentono di rendere trascurabili questi potenziali elementi di externalità ambientale.

Anche le possibili interferenze con la viabilità ordinaria potranno essere ridotte in virtù delle alternative disponibili per l'accesso all'area, utilizzando una viabilità quanto più indipendente rispetto alle linee ordinarie del traffico urbano.





7.2 Valutazione di coerenza tra la variante ed il quadro ambientale

La verifica di coerenza è finalizzata a verificare la compatibilità e la congruenza delle proposte progettuali contenute nel Piano del Traffico rispetto al quadro di riferimento ambientale delineato in precedenza nelle componenti di rilievo.



































































Per la stima dei possibili effetti ambientali viene presa quale riferimento la sintesi delle sensibilità e criticità ambientali proposta al capitolo precedente per i singoli elementi di analisi.

7.2.1 Matrice di valutazione di coerenza

Nel seguito è proposta una matrice in cui viene verificata la coerenza piena, parziale/potenziale o la non coerenza tra le principali proposte infrastrutturali contenute nei Piani in esame ed i criteri di sostenibilità ambientale definiti per l'area di Mottola secondo i criteri seguenti:

Piena coerenza		Coerenza tra la proposta / il progetto ed i criteri di sostenibilità ambientale definiti per l'area di intervento
Parziale/potenziale coerenza		Coerenza solo parziale oppure, per quanto potenziale, nondefinibile a priori con il quadro ambientale di riferimento
Incoerenza		Mancanza di coerenza dei contenuti della proposta / del progetto con il quadro delle sensibilità ambientali locali
Non Pertinente		Nessuna valutazione da effettuare

La presente valutazione è effettuata per gli ambiti di influenza delle proposte progettuali oggetto di valutazione e considera la fase di realizzazione delle opere (ove significativa) e la fase di esercizio:

	Atmosfera	Ambiente idrico	Suolo e sottosuolo	Ambienti naturali ed ecosistemi	Rumore e vibrazioni	Illuminazione	Elettromagnetismo	Energia	Rifiuti	Mobilità e sosta	Paesaggio ed assetto
Movimenti dei veicoli motorizzati: interventi specifici per la riduzione della velocità											
Movimenti dei veicoli motorizzati: introduzione di sensi unici di circolazione											
Mobilità ciclo-pedonale: realizzazione di percorsi (fase di realizzazione)											
Mobilità ciclo-pedonale: realizzazione di percorsi (fase di esercizio)											
Modifica di intersezioni (fase di realizzazione)											
Modifica di intersezioni (fase di esercizio)											

7.2.2 Risultati dell'analisi di coerenza: effetti ambientali attesi

Nel seguito vengono descritti gli effetti ambientali attesi in relazione alle componenti ambientali coinvolte dagli interventi previsti dal Piano della Mobilità a commento della valutazione di sostenibilità degli interventi progettuali oggetto della presente analisi.

Gli effetti attesi, negativi e positivi, sono approfonditi con riferimento specifico alla fase di realizzazione delle opere, ove ritenuto significativo, ed a quella di esercizio.

Generalmente, gli impatti potenziali correlabili alla fase di realizzazione delle opere, in considerazione anche del carattere transitorio del cantiere, presentano impatti negativi riferiti strettamente alla dimensione locale; in generale per gli ambiti interessati dalle proposte progettuali collocati in ambito densamente urbanizzato non si prevedono interferenze ambientali di rilievo con il contesto.

Inoltre, non si ravvisa la necessità di ulteriori approfondimenti ad una scala territoriale generale.

Al completamento delle opere in progetto, gli impatti ambientali sono riconducibili in misura limitata all'uso del suolo, senza ricadute sull'inserimento paesaggistico, ed alla qualità dell'aria.

Ambito	Possibile impatto
Atmosfera	<p>Nella fase di realizzazione dei nuovi interventi infrastrutturali la movimentazione dei mezzi di cantiere potrà causare temporanee modificazioni allo stato attuale della qualità dell'aria a livello locale.</p> <p>La realizzazione dei progetti finalizzati alla razionalizzazione del traffico ed all'eliminazione dell'attraversamento degli ambiti centrali potrebbe avere effetti migliorativi in minima parte sull'inquinamento atmosferico dovuto al passaggio di veicoli su strada.</p> <p>Le proposte, tuttavia, non influenzeranno in modo sostanziale il comparto atmosfera rispetto allo stato attuale data anche la durata della fase di cantierizzazione.</p>
Ambiente idrico	<p>Gli ambiti oggetto di intervento non hanno pertinenza con nessun elemento del reticolo idrico del territorio comunale.</p> <p>Si può, pertanto, affermare che non vi è una correlazione diretta tra opere in progetto e comparto</p>

Ambito	Possibile impatto
	idrico.
Suolo e sottosuolo	<p>Nessun rilievo.</p> <p>L’assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà i caratteri dell’area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.</p>
Ambienti naturali ed ecosistemi	<p>Gli ambiti oggetto di intervento non si trovano nelle immediate vicinanze di nessun elemento sensibile della rete ecologica comunale e non interferiscono con ambienti naturali di pregio.</p> <p>Si può, pertanto, affermare che non vi è una correlazione diretta tra il Piano in esame ed il sistema ambientale ed ecologico locale.</p>
Rumore e vibrazioni	<p>La movimentazione dei mezzi di cantiere nella fase di realizzazione dei nuovi interventi infrastrutturali può comportare emissioni acustiche che possono essere limitate, tuttavia, con accorgimenti specifici capaci di ridurre i possibili fattori di disturbo.</p> <p>Nei casi in esame, da un lato, la ridotta entità degli interventi non denota potenziali interferenze significative, dall’altro, le caratteristiche del contesto tipicamente urbano, non presentano sensibilità tali da indurre attenzioni specifiche.</p> <p>Infine, si rileva come il nuovo assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà in modo significativo i caratteri acustici dell’area urbana.</p>
Illuminazione	<p>Nessun rilievo.</p> <p>L’assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà i caratteri dell’area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.</p>

Ambito	Possibile impatto
Elettromagnetismo	<p>Nessun rilievo.</p> <p>L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà i caratteri dell'area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.</p>
Energia	<p>Nessun rilievo.</p> <p>L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà i caratteri dell'area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.</p>
Rifiuti	<p>Nessun rilievo.</p> <p>L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà i caratteri dell'area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.</p>
Mobilità e sosta	<p>La movimentazione dei mezzi di cantiere potrà comportare l'interessamento della viabilità locale da, in particolare nelle fasi di realizzazione dei nuovi interventi infrastrutturali previsti dal Piano della Mobilità.</p> <p>Nei casi in esame, vista la ridotta entità degli interventi, gli effetti sul traffico veicolare possono essere limitati con una adeguata scelta di programmazione degli spostamenti potrà rendere pienamente compatibili le movimentazioni necessarie con il regime attuale di traffico locale.</p> <p>L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti potrà modificare i caratteri dell'area urbana in relazione alla componente mobilità.</p>
Paesaggio e assetto insediativo	<p>Nessun rilievo significativo.</p> <p>L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà i caratteri dell'area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.</p>

8. VALUTAZIONI TECNICHE CONCLUSIVE

Il lavoro di analisi fin qui svolto ha portato alla definizione di un quadro di riferimento che, quanto più possibile, tende ad integrare gli obiettivi dettati dalla razionalizzazione e gerarchizzazione della rete della mobilità con le strategie per la gestione sostenibile del territorio e le necessità di sviluppo dello stesso.

La ricostruzione del quadro pianificatorio e programmatico e la descrizione del quadro ambientale di riferimento per l'ambito oggetto del presente studio – l'intero territorio comunale, con particolare riferimento all'ambito centrale - hanno avuto quale esito uno scenario di riferimento favorevole alle proposte contenute nel Piano oggetto di valutazione.

Si osserva, in particolare, che le alternative di Piano esaminate nella presente relazione non comportano cambiamenti delle previsioni attualmente definite dal PGT, ma si integrano con le più generali strategie a livello comunale.

Considerando che nella disamina delle componenti ambientali non sono stati riscontrati elementi di impatto significativi in aggiunta a quelli esistenti, si ritiene che le proposte in esame contengono elementi di razionalità e sostenibilità.

I principali effetti ambientali correlabili agli interventi proposti all'assetto della mobilità, nelle sue diverse componenti, hanno di per sé un potenziale impatto di scarsa rilevanza, in riferimento allo scenario urbanistico già configurato, e spesso limitato nel tempo alla sola fase di realizzazione; non si segnala, pertanto la necessità di ulteriori e successivi approfondimenti, quali quelli previsti dalla Valutazione Ambientale Strategica, come definita dalla legislazione di settore.

Infine, l'ambito comunale di Mottola non stabilisce relazioni fisiche-funzionali con ambiti appartenenti alla Rete Natura 2000 (Direttiva 92/43/CEE) che si trovano nell'area contigua alla zona abitativa come già riportato nel punto 5.2 della presente relazione.

Tutto ciò premesso, considerati i riferimenti normativi richiamati ed il quadro di senso complessivo che essi esprimono, fatta salva la decisione finale dell'Autorità Competente, non sono emerse, per le proposte d'intervento in esame, effetti ambientali di entità tale da incidere sulla scala urbanistica più ampia, quale quella a cui la Valutazione Ambientale Strategica è chiamata ad operare.

Eventuali approfondimenti circa il migliore inserimento delle opere in progetto rispetto allo scenario ambientale interessato sono riconducibili alle valutazioni settoriali che accompagneranno la fase di progettazione definitiva degli interventi, anche secondo gli orientamenti per la sostenibilità in precedenza espressi e le indicazioni che in considerazione del quadro normativo proposto e della valutazione di sostenibilità effettuata in riferimento allo scenario ambientale descritto nella presente relazione, è possibile decretare l'esclusione dell'aggiornamento del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile dal procedimento di Valutazione Ambientale Strategica.

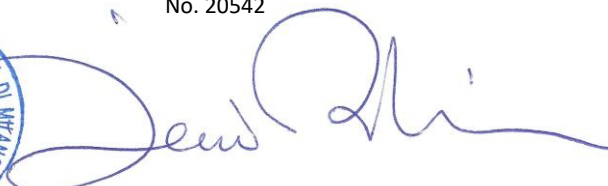
In fede.

Monza, 30 gennaio 2022

I tecnici incaricati:

Dott. Ing. Domenico Romaniello

Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano
No. 20542



Dott. ssa Gabriella Fasciani

Ordine dei Chimici Regione Piemonte Valle d'Aosta
No. 1369

