



PPMC

Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica (L.R. 1/13)
Elaborato integrativo del PTCP



Gruppo di lavoro

Ufficio di Piano

Arch. Stefano Biscotti -Dirigente
Ing. PhD Giovanna Caratù

FIAB Onlus

Ing. Enrico Chiarini
Antonio Dalla Venezia
Dott. Antonio Dembech
Dott. Giuseppe Dimunno

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Rapporto Preliminare di Orientamento

INDICE

1. PREMESSA

1.1 Il processo di VAS

1.2 Proposta di indice del Rapporto Ambientale

1.3 Elenco soggetti competenti in materia ambientale e enti territoriali interessati

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

2.1 Le leggi regionali e i compiti assegnati alla Provincia

2.2 Norme e piani di riferimento

2.3 Finalità e strategie. Obiettivi e azioni

3. IL CONTESTO AMBIENTALE

4. VALUTAZIONE DELLA COERENZA AMBIENTALE

4.1 Analisi di coerenza interna

4.2 Analisi di coerenza esterna

5. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PIANO

6. INCIDENZA SUI SITI NATURA 2000

7. MONITORAGGIO

Allegato. Questionario di scoping

1. PREMESSA

1.1 Il processo di VAS

La Legge Regionale n. 1 del 2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica" prevede da parte delle Province pugliesi la redazione del Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica (PPMC) al fine di programmare gli interventi a livello sovra-comunale, individuandolo come <elaborato integrativo> del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e precisandone le procedure di approvazione con lo stesso procedimento del PTCP.

La relazione del PTCP da parte della Provincia di Foggia rientra nell'ambito di applicazione della direttiva 2001/42/CE, la cosiddetta direttiva VAS, che <ha l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente>. La direttiva all'art. 4 stabilisce che la valutazione ambientale strategica deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa.

A livello nazionale, la direttiva VAS è stata recepita dal "Testo Unico Ambientale" D. Lgs. 152/2006. In Puglia la Legge Regionale n. 44 del 14 dicembre 2012 "Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica" costituisce il riferimento specifico per l'approvazione dei piani e programmi la cui materia compete alle Regioni o agli Enti locali in base al titolo V della Costituzione.

La finalità principali della VAS possono essere così riassunte:

- definire il quadro di approvazione dei progetti e dei programmi per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva Habitat 92/43/CEE o di quelli elencati negli allegati I e II della direttiva VIA 85/337/CEE (quali ad esempio raddoppi di strade).
- definire i profili d'integrazione della dimensione ambientale nei Piani e individuarne gli ambiti d'influenza, ossia i contesti territoriali e programmatici in cui esso si inserisce;
- definire un quadro formale e logico-procedurale per la consultazione dei soggetti interessati dalle scelte del piano sin dal primo momento con particolare riferimento alle informazioni di base sullo stato dell'ambiente ex ante ed ex post e per l'integrazione con l'iter di formazione del piano (*scoping*).

Il PPMC non apporta sostanziali modifiche al PTCP né dal punto di vista procedurale-

formale né da quello contenutistico.

Dal punto di vista formale e procedurale, dato che già il PTCP è stato sottoposto al processo di VAS approvato con delibera n.84 del 21/12/2009 del Consiglio provinciale, portando a termine un iter avviato nel 2003, si tratta semplicemente di aggiornare i contenuti del rapporto ambientale, al fine di mettere in conto eventuali impatti aggiuntivi derivanti dalle proposte del PPMC.

Già l'iter di approvazione del PTCP, sebbene precedente alla promulgazione della LR 44/2012, bensì in vigore dello scarno procedimento previsto dalla L.R. n. 20 del 27 luglio 2001 "Norme generali di governo e uso del territorio", ancora non del tutto proiettato verso logiche di partecipazione e di ascolto, era stato interpretato dall'Ufficio di Piano della Provincia di Foggia in maniera innovativa, ricorrendo, quand'anche non prescritto, a forme di apertura all'esterno già assimilabili ai comportamenti di inclusione decisionale suggeriti dalle successive normative VAS e dal testo, allora ancora in discussione a livello regionale, dello Schema di Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) - Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (Legge Regionale 27 luglio 2001, n. 20, art. 4, comma 3, lett. b e art. 5, comma 10 bis).

A livello contenutistico, inoltre, si ritiene di poter dichiarare sin dall'inizio la coerenza di fondo tra il PPMC e il PTCT, il quale per altro già di per sé prevede una rete della mobilità lenta ("Sistema delle Qualità") contentente lo zoccolo duro della rete ciclabile provinciale, essenzialmente basato sui risultati del progetto di cooperazione INTERREG denominato "Cy.Ron.Med. Cycle Route Network of the Mediterranean" (2007), progetto successivamente adottato sia dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale sia dal Piano Regionale dei Trasporti. Ciò significa che il PPMC non modifica la matrice degli impatti ambientali potenziali del PTCP sull'ambiente; al contrario, le azioni previste dal PPMC si ispirano sin da principio alla filosofia dello stop al consumo di suolo intesa come armonizzazione e ottimizzazione del sistema insediativo e della mobilità è alla base anche del PPMC, in quanto – a parte le azioni di semplici servizi e politiche - per la realizzazione degli interventi sulle ciclovie si prevede di sfruttare quell'immenso serbatoio di strade rurali e tratturi che è testimonianza della civiltà agropastorale della Puglia e della Daunia, riducendo al massimo la realizzazione di nuove viabilità o raddoppi di carreggiata al fine di ospitare piste ciclabili (se non eventualmente per brevi tratti di collegamento) oppure la realizzazione di ponti dalle dimensioni tali da giustificare - singolarmente o cumulativamente - il ricorso a procedure di valutazione dell'impatto ambientale.

Piuttosto, la "vision" del piano non solo è rimasta sostanzialmente la stessa. Anzi, è divenuta se possibile ancora più attuale. Ad essere cambiato è soprattutto il contesto territoriale e le sue prospettive di sviluppo, ma in una direzione che, più che allontanarsi, si avvicina alle finalità del piano: ci si riferisce al fatto sono cambiate le aspirazioni territoriali che costituivano l'"orizzonte culturale" del PTCP rendendolo di fatto più coerente con le vocazioni naturali del territorio. Per citare due esempi: la definitiva crisi del contratto d'area di Manfredonia in cui durante la formazione del PTCP si riponevano le speranze di un rilancio industriale; e l'emergere del protagonismo delle aree interne dei Monti Dauni grazie

alla valorizzazione dei "borghi" e dello sviluppo rurale in un'ottica di multifunzionalità, che hanno riproposto con forza un modello di sviluppo basato sulla valorizzazione di aree ritenute un tempo marginali sia per l'agricoltura intensiva sia per l'industria e di un'economia circolare.

Ai sensi dell' art. 8 comma 4.b della LR 44/2012, il rapporto preliminare di orientamento contiene l'esplicitazione di come la VAS si integra con lo schema logico-procedurale di formazione e approvazione del piano o programma, tenendo conto delle forme di coordinamento delle procedure, con particolare riferimento alle attività di deposito, pubblicazione e consultazione. Gli artt. 9-15 della L.R. 14/2012 disciplinano lo svolgimento della VAS.

L'iter del PPMC quale elaborato integrativo del PTCT è, altresì, disciplinato specificamente dal DOCUMENTO REGIONALE DI ASSETTO GENERALE (DRAG) - INDIRIZZI, CRITERI E ORIENTAMENTI PER LA FORMAZIONE, IL DIMENSIONAMENTO E IL CONTENUTO DEI PIANI TERRITORIALI DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) (Legge Regionale 27 luglio 2001, n. 20, art. 4, comma 3, lett. b e art. 5, comma 10 bis).

Consultazione preliminare 90 giorni	Atto di avvio del piano (Presidente della Provincia): - Comunicazione a Regione, Comuni e altri soggetti interessati (inclusa pubblicazione sul sito web della Provincia)	Attività di ricognizione preliminare dello stato dell'arte e dello stato di fatto da parte dell' Ufficio di Piano e di FIAB Onlus	Fase preliminare o di "scoping" (orientamento) - Rapporto preliminare di orientamento - elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati (questionario di consultazione) - elaborato del piano (Proposta di documento preliminare di piano)
		Proposta di doc. preliminare di piano Prima conferenza di copianificazione: condivisione del documento di scoping e presentazione del piano con i soggetti interessati. Raccolta di manifestazioni di interesse	
Definizione obiettivi e redazione Documento di Piano Stralcio		Elaborazione degli indirizzi programmatici specifici del piano	
		Redazione del Documento di Piano Stralcio	Redazione del Rapporto Ambientale
II consultazione 60 giorni	Adozione dello schema di piano da parte del Consiglio Provinciale: - deposito in cartaceo e sul sito dell'autorità procedente; - pubblicazione sul sito dell'autorità competente; - pubblicazione sul BURP	Seconda conferenza di copianificazione: confronto e condivisione del documento di stralcio	
Adozione	Adozione del piano da parte del Consiglio Provinciale: - deposito in cartaceo e sul sito; - trasmissione alla Giunta Regionale per il controllo di compatibilità	Documento di sintesi (risposta alle osservazioni pervenute) e Redazione del Documento definitivo	Parere motivato
		Controllo di compatibilità regionale entro 120 giorni	
Approvazione	Approvazione del piano da parte del Consiglio Provinciale: - pubblicazione sul BURP		
Attuazione e gestione		Monitoraggio, attuazione e gestione	Rapporti di monitoraggio periodici

1.2 Proposta di indice del rapporto ambientale

I contenuti del Rapporto ambientale sono definiti nell'allegato VI alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006.

1. INTRODUZIONE

1.1 Inquadramento e scopo del documento

1.2 Il processo di VAS

1.3 Quadro logico di approvazione e formazione del piano

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

2.1 Le leggi regionali e i compiti assegnati alla Provincia. L'orizzonte culturale del piano

2.2 Il quadro normativo

2.3 Obiettivi e strategie

3. IL CONTESTO AMBIENTALE

3.1 Aria-Emissioni

Gli indicatori di contesto

3.2 Acque e Ambiente marino costiero

Gli indicatori di contesto

Analisi SWOT

3.3 Suolo e rischi naturali

Gli indicatori di contesto

Analisi SWOT

3.4 Natura e Biodiversità

Gli indicatori di contesto

Analisi SWOT

3.5 Rifiuti

Gli indicatori di contesto

Analisi SWOT

3.6 Energia

Gli indicatori di contesto

Analisi SWOT

4. VALUTAZIONE DELLA COERENZA AMBIENTALE

4.1 Analisi di coerenza interna

4.2 Analisi di coerenza esterna

4.3 Giudizio di sintesi sulla coerenza

5. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PROGRAMMA

6. INCIDENZA SUI SITI NATURA 2000

7. MONITORAGGIO

Allegato. Sintesi non tecnica

1.3 Elenco soggetti competenti in materia ambientale e enti territoriali interessati

La VAS viene avviata dall'autorità proponente del piano che, nel caso del Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica, aggiornamento del PTCP della Provincia di Foggia, coincide con lo stesso Ente provinciale.

Autorità territoriali con competenze ambientali

- Regione Puglia, Servizio Ecologia, Ufficio Programmazione, politiche energetiche, VIA e VAS;
- Regione Puglia, DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO - Programmazione e gestione del trasporto pubblico locale
- Regione Puglia, DIPARTIMENTO MOBILITA', QUALITA' URBANA, OPERE PUBBLICHE, ECOLOGIA E PAESAGGIO - Sezione TPL e Grandi progetti
- Assessorato alle Politiche giovanili, Trasparenza e Legalità – Servizi Protezione Civile, Attività economiche consumatori, Politiche giovanili, Internazionalizzazione, cittadinanza sociale, Sport per tutti;
- Regione Puglia, Servizio Ecologia, Ufficio Parchi e tutela della biodiversità
- Regione Puglia, Servizio Rifiuti
- Regione Puglia, Servizio Agricoltura
- Regione Puglia, Ufficio Demanio
- Regione Puglia, Ufficio Parco Tratturi
- Assessorato Regionale alla Qualità del Territorio - Servizio Urbanistica, Assetto del Territorio
- Assessorato Regionale alla Qualità dell'ambiente - Servizio Ecologia, Rifiuti e bonifiche, Rischio Industriale.
- Assessorato allo Sviluppo Economico - Servizio Energia, Reti e infrastrutture materiali per lo sviluppo.
- Assessorato allo Sviluppo Economico - Servizio attività economiche e consumatori.
- DIPARTIMENTO TURISMO, L'ECONOMIA DELLA CULTURA E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO
- Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Puglia (ARPA)
- Puglia Promozione
- Agenzia Regionale per la Mobilità (AREM)
- Agenzia Regionale Irrigua e Forestale (ARIF)
- ASL FG
- Ente Parco Nazionale del Gargano
- Ente Parco Regionale del Fiume Ofanto
- Ente Parco naturale regionale Bosco Incoronata
- Ente Parco naturale regionale Medio Fortore
- Autorità di Bacino della Puglia
- Genio Civile

- Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le province di Bari e Foggia
- Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia
- Autorità di Bacino Interregionale della Puglia
- Autorità di Bacino Interregionale dei fiumi Trigno, Biferno e minori, Saccione, Fortore
- Consorzio per la Bonifica Montana del Gargano
- Consorzio per la Bonifica della Capitanata
- Acquedotto Pugliese S.p.A.
- Aeroporti di Puglia
- Autorità portuale di Manfredonia

Enti Territoriali interessati

- Provincia BAT
- Provincia di Brindisi
- Provincia di Bari
- Provincia di Lecce
- Provincia di Taranto
- Comuni della Provincia di Foggia
- Comuni della Provincia BAT confinanti con la Provincia di Foggia
- Regione Basilicata
- Regione Campania
- Regione Molise

Pubblico interessato

- ANCI
- UPI
- Camere di commercio della provincia di Foggia
- Confindustria Foggia
- ASSTRA
- Università di Foggia
- ADICONSUM
- ADOC
- ADUSBEP
- ASSOUTENTI
- CODACONS
- CONFCONSUMATORI
- FEDERCONSUMATORI
- CITTADINANZATTIVA
- ITALIA NOSTRA
- Legambiente
- WWF
- F.A.I.
- LIPU-Birdlife Puglia e Basilicata

- FIAB Onlus-Coordinamento Puglia-Basilicata
- UISP - Ciclismo
- FCI Puglia
- Federciclismo Puglia
- Ordini professionali di architetti, ingegneri, geologi, biologi, agronomi-forestali della Puglia
- Gruppi di azione locale GAL
- Trenitalia - Direzione Regionale Puglia
- Trenitalia - Direzione Regionale Basilicata
- Ferrovie del Gargano
- SITA SUD
- ACAPT
- ANAS
- RFI
- ATAF Foggia
- Agenzia del Demanio - Direzione Puglia e Basilicata

L'elenco potrà essere integrato con altre Istituzioni, Enti ed altre Autorità che possano avere interesse al processo di VAS.

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

2.1 Le leggi regionali e i compiti assegnati alla Provincia

Il Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica della Provincia di Foggia risente essenzialmente di due fonti: da una parte, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, di cui si presenta come elaborato integrativo; dall'altra, la legge regionale 1/2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", che ne stabilisce l'obbligo.

Quanto alla prima delle due fonti citate, cioè il PTCP, il PPMC, come già chiarito in precedenza, ne mutua integralmente, oltre all'orizzonte culturale (vedi scheda di approfondimento), anche i campi di competenza specifica. A mente dell'art. 5 della LR 25/2000: <Il piano territoriale di coordinamento provinciale è atto di programmazione generale che definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale, con riferimento al quadro delle infrastrutture, agli aspetti di salvaguardia paesistico-ambientale, all'assetto idrico, idrogeologico e idraulico-forestale, previa intesa con le autorità competenti in tali materie, nei casi di cui all'articolo 57 del d. lgs. 112/1998 e in particolare individua:

- a) le diverse destinazioni del territorio in considerazione della prevalente vocazione delle sue parti;
- b) la localizzazione di massima sul territorio delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;
- c) le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica e idraulico-forestale e in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;
- d) le aree destinate all'istituzione di parchi o riserve naturali.>

Già in corso di redazione del PTCP, tali compiti fondamentali erano stati fortemente ridimensionati dall'avvio nel 2007 del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, definitivamente approvato nel 2015, che rendeva il contenuto paesaggistico del PTCP meno decisivo dal punto di vista del governo del territorio¹.

¹ La Riforma Delrio (L. 56/2016), come recepita dalla LR 31/2015, ha successivamente trasformato le Province rimodulandole in enti territoriali di area vasta, correggendo inevitabilmente anche il tiro dei PTCP, e di conseguenza, del modo in cui dev'essere concepito lo stesso campo di competenza del PPMC (vedasi scheda di approfondimento).

Scheda di approfondimento.

L'orizzonte culturale del PTCP

Qual è, innanzitutto, lo scopo del PTCT nell'ambito del quale s'inquadra il Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica?

La Provincia di Foggia con delibera n.84 del 21/12/2009 del Consiglio provinciale ha approvato in via definitiva il PTCP compreso VAS ai sensi dell'art.7 comma 12 della LR 20/2001, portando a termine un iter avviato nel 2003.

Durante questo periodo di lavori, si è aperta una nuova stagione di pianificazione regionale, che ha avuto il suo apice proprio con la redazione del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, avviato nel 2007 ed approvato nel 2015, definito non a caso il "piano dei piani" per la sua ambizione globale di definire le regole d'uso e di trasformazione del territorio e del paesaggio inteso come insieme delle interazioni dinamiche tra uomo e cultura a mente della definizione della Convenzione Europea del Paesaggio (2000). Tale attività in cui subentrava la Regione Puglia rendeva il contenuto paesaggistico del PTCP meno decisivo a favore di altri aspetti più innovativi e "pro-attivi"; allo stesso tempo, la crescente importanza del ruolo degli "ambiti territoriali paesaggistici" (in Provincia di Foggia sono quattro quelli definiti dal PPTR: Valle Ofanto, Monti Dauni, Gargano e Tavoliere) poneva il rischio di un'eccessiva semplificazione rispetto alla sfida originaria del PTCP di pensare la Capitanata come un *ambito unico e complesso*, imponendo all'Ufficio di Piano di ripensare la coesione territoriale preoccupandosi di:

- una distribuzione più equa delle opportunità sociali;
- un progetto di accoglienza turistica e di promozione delle attività produttive che sia fondato sulle risorse e identità locali (oggi si potrebbe dire: marketing locale);
- di una riorganizzazione della mobilità plurimodale che non rincorra il mito secondo cui più strade equivalgono a più benessere.

Da questo punto di vista, nonostante le evoluzioni normative (Legge Delrio 56/2014, recepita dalla LEGGE REGIONALE 30 OTTOBRE 2015, N. 31 "Riforma del sistema di governo regionale e territoriale"), che hanno trasformato le Province rimodulandole in enti territoriali di area vasta, si può dire che restano intatti il modo di concepire la pianificazione strategica tout court e i tre compiti della Provincia,

- a) la tutela delle risorse territoriali, la loro carrying capacity e la valorizzazione delle loro proprietà suscettibili di un'utilità collettiva;
- b) la corretta localizzazione degli elementi del sistema insediativo che hanno rilevanza sovracomunale;
- c) le scelte d'uso del territorio le quali, pur non essendo di per sé di livello provinciale, richiedono ugualmente un inquadramento per evitare che la sommatoria delle scelte comunali contraddica la strategia complessiva delineata per l'intero territorio provinciale.

La riforma introdotta con la legge 56/2014, pur ridimensionate drasticamente le Province nella componente decisionale e organizzativa, ma soprattutto in quella delle risorse umane, ne ha sottolineato il ruolo di *servizio* e supporto ai comuni, per altro già previsto nel testo unico degli enti locali. rielaborandolo concretamente e territorialmente un'ottica di governance e di marketing

Quanto alla seconda fonte di impostazione del PPMC, è la LR 1/2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", la quale prevede innanzitutto la redazione del Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica che <programma gli interventi di mobilità ciclistica a livello sovra-comunale, in coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), ove vigente>. In assenza del PRMC, il quadro conoscitivo è dettato, oltre che naturalmente dal già citato progetto CYRONMED, dal Piano Triennale dei Servizi 2015-2017 e dal Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia. Quest'ultimo, in particolare, contiene una sezione sulla mobilità ciclistica di cui si dirà dettagliatamente in seguito.

2.2. Norme e piani di riferimento

Quadro comunitario

A livello comunitario la materia dei trasporti è regolata dal Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (Roma 1957) insieme al Trattato sull'Unione Europea (Maastricht 1992), entrambi modificati dal Trattato di Lisbona del 2007. La politica europea è incentrata sull'eliminazione degli ostacoli fra gli Stati membri al fine di garantire la libera circolazione delle merci e delle persone, realizzare il mercato interno, assicurare uno sviluppo sostenibile, rafforzare la sicurezza e sviluppare la cooperazione internazionale.

In seguito alla storico accordo di Schengen del 1990 sull'apertura della frontiere, una serie di "libri bianchi" hanno impartito le linee guida del settore, tra cui l'ultimo del 2011 («Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti») concentra l'attenzione su ciò che resta da fare per completare il mercato interno dei trasporti una volta eliminate le frontiere:

- costruire reti di trasporto integrate che combinino diversi mezzi o modi di trasporto;
- creare nodi multimodali («hub») ed eliminare strozzature di lunga data, di natura tecnica, amministrativa o legate alla capacità;
- puntare su ricerca, innovazione e investimenti per fare sì che in futuro i trasporti non dipendano dal petrolio e preparare l'industria a conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione.

Con riferimento specifico al tema della mobilità ciclistica, la competenza dell'UE, in estrema sintesi, si può dividere: a) nel tema dell'armonizzazione delle reti internazionali attraverso le TEN-T; b) nell'armonizzazione delle normative nazionali e regionali che interessano prevalentemente il trasporto locale, dove gli spostamenti in bicicletta hanno un peso, anche in termini assoluti, rilevanti; c) un terzo aspetto è relativo ai diritti dei passeggeri.

a) Reti TEN-T e progetto EuroVelo (ECF)

Le reti denominate TEN-T, acronimo inglese di Trans-European Networks - Transport, delineate dall'Unione Europea negli anni ottanta, comprendono:

- la rete stradale trans-europea;
- la rete ferroviaria trans-europea (che a sua volta include sia la rete ferroviaria convenzionale transeuropea che la rete ferroviaria ad alta velocità trans-europea);
- la rete fluviale trans-europea e porti per la navigazione interna;
- la rete di porti marittimi trans-europea;
- la rete marittima trans-europea (detta anche "autostrade del mare") (aggiunta all'elenco dalla Direttiva N. 884/2004/CE) ;
- la rete aeroportuale trans-europea;
- la rete combinata di trasporto trans-europea;
- la rete di informazione e gestione dello spedizionamento trans-europea;
- la rete di gestione del traffico aereo trans-europea che comprende il Single European Sky e i concetti di ricerca ATM sul Single European Sky;
- la rete di posizionamento e navigazione satellitare trans-europea.

Esse sono parte di un più ampio sistema di "reti trans-europee" (TEN) che, oltre alle reti di trasporto, includono anche le "reti di telecomunicazioni trans-europee" (eTEN) e le "reti energetiche trans-europee" (TEN-E).

Per far fronte alle previsioni di crescita della domanda di trasporto, la Commissione calcola che, solo fino al 2020, saranno necessari circa 500 miliardi di euro per completare la rete trans-europea.

La Puglia è attraversata dal corridoio cosiddetto Scandinavo – Mediterraneo.

Nel 2014, a seguito di una campagna della European Cyclists' Federation, è stato incluso per la prima volta un riferimento alla mobilità ciclistica e al progetto EuroVelo nelle TEN-T Guidelines:

"When implementing projects of common interest on the TEN-T, due consideration should be given to the particular circumstances of the individual project. Where possible, synergies with other policies should be exploited, for instance with tourism aspects by including on civil engineering structures such as bridges or tunnels bicycle infrastructure for long-distance cycling paths like the EuroVelo routes".

Il progetto EuroVelo, la rete ciclabile europea, è un progetto di cui è titolare la ECF, che prevede lo sviluppo di una rete di 17 itinerari di alta qualità che connettono l'intero continente e le reti ciclabili nazionali.

b) Mobilità urbana

L'Unione Europea considera le città come un microcosmo di quello che si può ottenere su scala più ampia.

La commissione europea riconosce che muoversi in bici <is an efficient way of using expensive and scarce space in urban areas, and is healthy, clean and cheap. It has enormous potential when we acknowledge that almost half of all car trips in cities are of less than five

kilometres>². La Commissione sta lavorando per una migliore integrazione della mobilità ciclistica nelle politiche di trasporto intermodale, come dimostrano la campagna sulla Settimana Europea della Mobilità (16-22 settembre); la creazione di un nuovo punto di contatto specifico all'interno della Direzione Generale della Mobilità finalizzato a impegnarsi nel coinvolgimento di organizzazioni e portatori d'interesse rilevanti e di raccogliere e restituire informazioni sulle politiche di settore degli Stati membri.

c) Il Regolamento comunitario 1371/2007

Questo regolamento relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario ha stabilito regole che disciplinano:

- a) le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie, la conclusione di contratti di trasporto, l'emissione di biglietti e l'attuazione di un sistema telematico di informazioni e prenotazioni per il trasporto ferroviario;
- b) la responsabilità delle imprese ferroviarie e i loro obblighi di assicurazione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli;
- c) gli obblighi delle imprese ferroviarie nei confronti dei passeggeri in caso di ritardo;
- d) la protezione delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel viaggio in treno e l'assistenza alle medesime;
- e) la definizione e il monitoraggio di norme di qualità del servizio, la gestione dei rischi in materia di sicurezza personale dei passeggeri e il trattamento dei reclami;
- f) le regole generali in materia di attuazione;
- g) **il trasporto biciclette**³.

Quadro nazionale

A livello nazionale, il PPMC si riconnette alle politiche dei trasporti espresse nell'[Allegato "Strategie per le Infrastrutture di Trasporto e Logistica"](#) al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2016 e che si articola in quattro punti:

- accessibilità ai territori, all'Europa ed al Mediterraneo;
- qualità della vita e competitività delle aree urbane;
- sostegno alle politiche industriali di filiera;
- mobilità sostenibile e sicura.

² https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling_en

³ Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario stabilisce all'art. 5 "Biciclette" che: <Le imprese ferroviarie consentono ai passeggeri di portare sul treno, se del caso dietro pagamento, le biciclette se sono facili da maneggiare, se ciò non pregiudica il servizio ferroviario specifico e se il materiale rotabile lo consente>. - L'art. 6 DECRETO LEGISLATIVO 17 aprile 2014, n. 70 Sanzioni relative al trasporto di biciclette, prevede: <In caso di inosservanza dell'obbligo di cui all'articolo 5 del regolamento relativo alla possibilità di trasporto delle biciclette a bordo del treno, le imprese ferroviarie sono soggette al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da 200 euro a 1.000 euro.>

“Connettere l’Italia – Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica” è il titolo di un nuovo documento, datato luglio 2016, redatto dalla Struttura tecnica di missione per l’indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l’alta sorveglianza del Ministero, rielabora i contenuti dell’allegato infrastrutture al DEF in vista del nuovo **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)**, che dovrà vedere la luce prossimamente aggiornando quello approvato con DPR 14 marzo 2001, ormai inevitabilmente datato. All’interno di questo documento, si pone l’obiettivo del **10% di <mobilità dolce>** a livello nazionale nella ripartizione modale della mobilità urbana, che secondo noi il Piano dovrà assumere come riferimento.

Per quanto riguarda lo specifico della mobilità ciclistica, se si esclude la normativa tecnica sulla realizzazione delle piste ciclabili e il Nuovo Codice della Strada, in fase di aggiornamento, ad oggi non esiste a livello nazionale un piano d’azione sulla mobilità ciclistica o una legge nazionale di settore. Si è fermi alla Legge Galletti 366/1998 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", il cui fondo non è stato più rifinanziato. Unico riferimento relativo al tema delle reti ciclabili nazionali (itinerari di lunga percorrenza o "ciclovie turistiche") è dato dal progetto BicItalia il cui [studio di fattibilità](#) è stato commissionato a FIAB Onlus dal Ministero dell’Ambiente in vista della realizzazione della “**rete nazionale di percorribilità ciclistica**” prevista dalla **delibera CIPE del 1° Febbraio 2001**⁴. FIAB Onlus ha predisposto il disegno di legge n. 2305 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" attualmente in discussione nel Parlamento che rappresenta una "legge quadro" che regola il settore specie per quanto riguarda la questione finanziamento, le competenze delle Regioni e degli Enti locali, l’intermodalità bici e TPL e la classificazione delle ciclovie (quest’ultimo aspetto è disciplinato attualmente in maniera diversa da Regione a Regione, sebbene di fatto il riferimento resta lo standard di classificazione BicItalia/EuroVelo).

Altro riferimento importante è il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**, istituito con la Legge 144 del 17 maggio 1999, che definisce <un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l’incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi ed organizzativi finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari>. L’UE ha posto il tema della sicurezza stradale al centro di numerose raccomandazioni, imponendo agli Stati membri di dimezzare il numero di vittime e incidenti durante il decennio 2011-2020. Per le categorie di utenti a maggior rischio quali ciclisti e pedoni che rappresentano, complessivamente, circa il 50% del totale dei decessi, il PNSS indica degli obiettivi specifici per le categorie di utenza a rischio e delle relative linee strategiche di intervento riportati di seguito in tabella.

⁴ Recente è la Risoluzione Arlotti (Misure a favore del cicloturismo) approvata dal Parlamento in data 11 gennaio 2017, che prevede l’adozione di BicItalia ed EuroVelo quali dorsali di una rete ciclabile nazionale da istituire.

Categoria di utenza a rischio	Obiettivo di riduzione	Morti al 2010	Previsione morti al 2020
1 – Bambini (fino a 14 anni)	-100%	69	0
2 – 2 Ruote a motore	-50%	1.146	573
3 – Ciclisti	-60%	263	105
4 – Pedoni	-60%	614	246
5 – Utenti in incidenti in itinere	-50%	229	115

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Quadro regionale

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

- **il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PA PRT) che per legge ha durata quinquennale, con estensione quindi, nel caso specifico 2015-2019, che individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT approvato dal Consiglio Regionale il 23.06.2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;**
- **il Piano Triennale dei Servizi (PTS), inteso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie.**

Tali piani rappresentano strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità e costituiscono condizionalità ex ante per l'accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione 2014-2020 e per l'accesso – senza penalizzazioni - al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale.

Nelle more dell'avvio del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, il PA 2015-2019 del PRT contiene una sezione (con relativa tavola) sulla mobilità ciclistica che anticipa per grandi linee alcuni contenuti della pianificazione regionale di settore. In particolare il PRT ha assunto i risultati del progetto CYRONMED, con cui sono stati individuati quali dorsali della rete ciclabile regionale di progetto le tratte regionali degli itinerari ciclabili nazionali BicItalia e di quelli transeuropei EuroVelo.

Nell'approvare i risultati del progetto CYRONMED, la **delibera giunta regionale n. 1585 del 9 settembre 2008** "Approvazione studio di fattibilità itinerari ciclabili pugliesi e presa d'atto attività aggiuntive" aveva già stabilito che tali ciclovie avrebbero rappresentato interventi prioritari per lo sviluppo della rete ciclabile regionale pugliese e che pertanto, ad essi, sarebbero stati assegnati prioritariamente i fondi regionali, statali od europei finalizzati allo sviluppo della mobilità sostenibile. Tale indirizzo è stato riconfermato nel PRT e nel

PO FESR.

Il progetto CYRONMED ha affermato l'importanza, tanto ai fini della mobilità pendolare che della

diffusione del turismo in bicicletta in Puglia, dell'integrazione modale dei percorsi ciclabili con le altre reti trasportistiche e l'accessibilità da parte dei viaggiatori in bici, di stazioni, porti e aeroporti.

Un primo protocollo d'intesa tra la Regione Puglia e tutte le Società di gestione del trasporto ferroviario regionale è stato sottoscritto nel 2007, finalizzato a rimuovere gli ostacoli fisici, organizzativi e tariffari al trasporto integrato bici e treno: il primo risultato è stato l'eliminazione del biglietto "supplemento bici" e l'introduzione del trasporto gratuito delle bici sui treni regionali. Le società ferroviarie si sono impegnate, tra l'altro, ad attrezzare con spazi porta bici i nuovi treni e quelli da ristrutturare, a facilitare l'accessibilità ai binari e ai treni con scivoli o canaline lungo le scale, a segnalare percorsi guidati da/verso i treni.

I risultati di CYRONMED hanno infine contribuito all'elaborazione della **legge regionale 23 gennaio 2013 n. 1 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"**. Con tale legge il trasporto ciclistico entra a pieno titolo negli strumenti di pianificazione e programmazione di tutti i livelli di governo, interessando trasversalmente tutti i settori di intervento: trasporti, urbanistica, assetto del territorio, intermodalità, edilizia, lavori pubblici, turismo, parchi e aree naturali, sviluppo rurale, salute, cultura, istruzione, comunicazione, formazione. La legge regionale 1/2013 prevede la redazione dei piani comunali (o intercomunali) e dei piani provinciali della mobilità ciclistica, che sono **piani di settore** all'interno dei piani di competenza in materia di trasporti e mobilità e parte integrante ed essenziale dei PUG e dei PTCP, la Regione ha il compito di esprimere pareri vincolanti. Inoltre, i Comuni sono tenuti a includere nei propri regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie, produttive e nelle strutture pubbliche.

Il **Piano Triennale dei Servizi del Trasporti Pubblico Regionale Locale 2015-2017**, redatto congiuntamente dell'aggiornamento del PA 2015-2019 del PRT, con la sua revisione a cadenza triennale, accompagnerà la progressiva attuazione dello scenario della pianificazione regionale dei trasporti proponendo gli eventuali, fisiologici aggiustamenti in itinere all'offerta di servizi di trasporto e definisce l'alveo all'interno del quale si svolgeranno i futuri affidamenti dei servizi di trasporto pubblico automobilistico e ferroviario nel territorio regionale.

Relativamente al tema specifico della mobilità ciclistica, il PTS riconosce al trasporto intermodale treno-bici (bike&ride e bici al seguito) un ruolo di rilievo per favorire la diversione dall'auto privata verso il trasporto pubblico, soprattutto in connessione alla rete ferroviaria territoriale. Il Piano propone lo sviluppo di una diffusa rete di velostazioni presso i nodi di interscambio tra la rete ciclabile e le altre reti di trasporto. Il PTS, tuttavia, non offre un approfondimento di questo scenario, che potrà eventualmente avvenire con la

pianificazione regionale della mobilità ciclistica: a livello provinciale, tale compito verrà assolto dal Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica della Provincia di Foggia.

I risultati di CYRONMED sono stati pure acquisiti dal **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale**, approvato nel 2015. Essi sono parte integrante e sostanziale dello scenario della rete delle infrastrutture e della mobilità lenta del PPTR ha l'obiettivo di mettere a sistema, in maniera coerente ed integrata, la rete infrastrutturale esistente in tutta la regione con le figure territoriali e paesaggistiche, alla cui fruizione le infrastrutture e i nodi di scambio intermodale sono finalizzate. Di tale scenario si terrà ampiamente conto durante la redazione del PPMC della Provincia di Foggia, a maggior ragione vista la coerenza di fondo fra lo spirito del PPTR e quello del PTCP della Provincia di Foggia.

Il PPTR contiene, inoltre, linee guida per la riqualificazione delle infrastrutture lineari, che rappresentano un orientamento importante anche per il PPMC della Provincia di Foggia.

In conclusione, si può affermare che il PPMC si muove nell'alveo della programmazione regionale di diversi settori e non si presenta come una modifica sostanziale del compito e dell'orizzonte culturale del PTCP della Provincia di Foggia.

2.3 Finalità e strategie. Obiettivi e azioni

Il piano territoriale di coordinamento della Provincia di Foggia è un atto di programmazione generale riferito alla totalità del territorio provinciale, che definisce gli indirizzi strategici e l'assetto fisico e funzionale del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali. Il PTCP, nell'assicurare lo sviluppo coordinato della comunità provinciale di Foggia, persegue le seguenti **finalità**:

- a) la difesa del suolo con riferimento agli aspetti idraulici e a quelli relativi alla stabilità dei versanti;
- b) la tutela e la valorizzazione del territorio rurale, delle risorse naturali, del paesaggio e del sistema insediativo d'antica e consolidata formazione;
- c) il contrasto al consumo di suolo;
- d) la promozione delle attività economiche nel rispetto delle componenti territoriali storiche e morfologiche del territorio;
- e) il potenziamento e l'interconnessione funzionale della rete dei servizi e delle infrastrutture di rilievo sovracomunale e del sistema della mobilità;
- f) il coordinamento e l'indirizzo degli strumenti urbanistici comunali.

Il Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica, come già affermato, *integra* il PTCP con riferimento specifico alla sopraggiunta LR 1/2013, che ne ha previsto la redazione da parte delle Province. In questo senso, le finalità del piano si possono declinare – in estrema sintesi – in un quadro strategico che mira:

-- da una parte, all'aspetto trasportistico vero e proprio di spostare quote di traffico

motorizzato verso la mobilità ciclistica in connessione col sistema del trasporto pubblico locale ed in un contesto di riqualificazione urbana e paesaggistica;

-- dall'altra, al perseguimento di un cambiamento culturale che dia impulso alla riqualificazione dei flussi turistici esistenti verso modalità di fruizione del territorio più sostenibili e meno impattanti grazie ad un nuovo turismo (ecoturismo) e alla promozione di stili di vita sani legati all'utilizzo della bicicletta, alla mobilità intelligente e condivisa (sharing e smart mobility).

La legge regionale 1/2013, inoltre, prevede da parte delle Province l'adozione, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge, di **soluzioni organizzative interne** che consentano di garantirne un'adeguata attuazione:

- la stesura e l'aggiornamento del **SIT (GIS accessibile online) della rete ciclabile provinciale**, classificando le ciclovie per tipologia e qualità, parametri di traffico e standard di sicurezza, a norma dell'articolo 7;
- la **progettazione e la manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale**;
- l'**assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno di PUG, PUT e PUM**;
- l'**assistenza agli enti locali e agli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclistica**;
- la promozione dell'uso della bicicletta presso i cittadini, anche favorendo lo **sviluppo di servizi alla ciclabilità** (bike sharing, ecc.).

Il concetto di "assistenza" verrà in questo piano inteso non nel senso di quasi-consulenza ai comuni, bensì nel senso in cui il PPMC (PTCP) è un di piano di riferimento con uno specifico valore prescrittivo, oltre al fatto che la sua redazione partecipata costituisce di per sé un'occasione per i comuni di elaborare proprie linee guida.

Nella tabella sottostante si riporta la sintesi dei macro-obiettivi (ambiti di intervento), declinati nelle relative azioni (contenuti), che il PPMC intende porsi. Si tratta di una definizione degli scopi verrà condivisa ed eventualmente aggiornata e modificata sulla base dell'iter partecipativo di formazione del piano.

Macro-obiettivi	Azioni
<p>A. Quadro conoscitivo del progetto di sistema ciclabile di scala provinciale in coerenza con il progetto di rete ciclabile regionale e le dorsali Bicalia/EuroVelo e in coerenza con il sistema della domanda/offerta del TPL e con le aspirazioni dei distretti turistici locali</p>	<p>A1. Ricognizione dei percorsi ed itinerari ciclabili europei, nazionali, regionali e provinciali realizzati o in progetto e relativo materiale documentale; schedatura dei singoli itinerari</p>
	<p>A2. Ricognizione dei percorsi e dei progetti provinciali esistenti o in progetto di Comuni, Parchi, Consorzi di Bonifica, GAL, ecc.</p>
	<p>A3. Ricognizione dei piani di spostamento casascuola/lavoro/tempo libero. Ricognizione dei grandi attrattori di traffico, tra cui i poli scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, i distretti e le zone artigianali e industriali, del sistema della mobilità pubblica e collettiva e, in generale, dei luoghi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica di valenza intercomunale ed accessibili in connessione con la rete del trasporto pubblico locale</p>
	<p>A4. Ricognizione risorse potenziali per la ciclabilità (argini, strade di servizio, tratturi, sedimi ferroviari, ecc.)</p>
	<p>A5. Ricognizione dei nodi intermodali</p>
	<p>A6. Ricognizione dei nodi dello scenario della mobilità lenta del PPTR</p>
	<p>A7. Verifica della domanda di mobilità in bici e a piedi in connessione con la domanda/offerta di TPL</p>
	<p>A8. Raccolta, monitoraggio e pubblicazione dati sull'incidentalità relativamente in bicicletta al fine di programmare interventi strategici per aumentare la sicurezza percepita dai ciclisti</p>
	<p>A9. Indagine sulle aspirazioni e il marketing dei territori con particolare riferimento all'ecoturismo</p>
<p>B. Pianificazione degli interventi di mobilità ciclistica a livello provinciale</p>	<p>B1. Definizione strategie di intervento (macro-obiettivi)</p>
	<p>B2. Proposte di nuovi itinerari ciclabili di interesse provinciale ad integrazione e completamento della rete ciclabile regionale</p>
	<p>B3. Classificazione gerarchico/funzionale e definizione del sistema ciclabile provinciale</p>
	<p>B4. Norme tecniche e attuative (NTA). Indirizzi e buone pratiche (riferimento "Vademecum della Ciclabilità")</p>

	CYRONMED)
	B5. Proposta di criteri; abaco
C. Dal Piano al Progetto. Schemi di applicazione	C1. Definizione delle priorità di azione e Programmazione strategica degli interventi
	C2. Progettazione e manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale (prevalentemente su strade provinciali)
	C3. Elaborazione di proposte dettagliate di alcuni itinerari-pilota, dall'elevato valore trasportistico per i pendolari e per il cicloturismo
D. Dal Piano all'Azione. Ipotesi di valorizzazione relativamente ai nodi strategici della rete e di servizi innovativi (bike sharing, velostazioni, app, ecc.) in grado di promuovere e sostenere la domanda di mobilità ciclistica a livello pendolaristico e turistico	D1. Orientare le risorse a disposizione dei soggetti attuatori della rete ciclabile provinciale (fondi europei, trasferimenti statali, ecc.) verso progetti coordinati e strategici
	D2. Programma triennale di interventi di mobilità ciclistica e ciclopedonale della Provincia
	D3. Attività di co-pianificazione e concertazione con gli enti gestori dei servizi TPL (in part. ferroviari) e coi comuni interessati ai fini della creazione di intese utili a promuovere l'intermodalità
	D4. Promozione dell'uso della bicicletta presso i cittadini, favorendo anche lo sviluppo di servizi alla ciclabilità (bike sharing, app per il cicloescursionismo/cicloturismo, cartografia, ecc.)
E. Governance e gestione del sistema ciclabile provinciale	E1. Stesura e aggiornamento del SIT (Web-GIS) della rete ciclabile provinciale
	E2. Aggiornamento costante del SIT anche con modalità partecipate (app) e di intesa con FIAB
	E3. Campagna di comunicazione sul piano
	E4. Divulgazione delle NTA del piano fra i tecnici privati (es.: ordini professionali) e degli enti pubblici
	E5. Costruzione di un quadro di riferimento per gli enti locali e agli enti gestori delle aree protette nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno di PUG, PUT e PUM
	E6. Creazione di una cabina di regia partecipata




Infine, un cenno va fatto agli interventi che il piano intende promuovere. Per usare una metafora informatica, questi interventi si dividono in infrastrutturali, che sono l'"hardware", ed interventi di politiche e servizi, che sono il "software", del sistema provinciale della mobilità ciclistica.

Relativamente al primo aspetto (hardware), visto che la rete Bicitalia costituisce già una prima imbragatura sistematica del territorio della Provincia di Foggia (secondo le stime di CYRONMED, circa la metà della rete ciclabile regionale insiste nella Daunia), per il momento non si ritiene di prevedere nuove ciclovie, senza un previo confronto con gli enti interessati e i potenziali soggetti attuatori della rete ciclabile provinciale. Tali itinerari sono già pianificati nel PA 2015-2019 del PRT, che contiene già un elenco di priorità ed inoltre una valutazione d'incidenza degli stessi sui siti della rete Natura 2000. Idem dicasi per la rete delle 29 velostazioni previste in Puglia dal PA 2015-2019, che sono distribuite su tutto il territorio provinciale e la cui localizzazione è prevista in spazi già realizzati, dunque senza comportare ulteriore consumo di territorio, costruzione di fabbricati e produzione di rifiuti. Relativamente al secondo aspetto (software), si può affermare preliminarmente che interventi relativi a politiche e servizi non comportano impatti ambientali, ma – al contrario – contribuiscono al perseguimento di obiettivi di tutela dell'ambiente attraverso le loro ricadute dirette in termini di aumento del numero dei ciclisti ed indirette (esternalità e benefici socioeconomici ed ambientali).

3. IL CONTESTO AMBIENTALE

Nell'implementazione di questo capitolo del Rapporto Ambientale, verrà riportata l'analisi del contesto ambientale della Regione Puglia ed in particolare della Provincia di Foggia, descrivendo le principali componenti e tematiche ambientali anche attraverso la definizione degli indicatori di contesto che saranno oggetto di monitoraggio in fase attuativa del Piano. L'analisi del contesto prenderà a riferimento dati, elaborazioni ed informazioni contenute nella Relazione sullo Stato dell'Ambiente (RSA) prodotta da ARPA Puglia nel 2011 e dalle analisi degli indicatori ambientali disponibile sotto forma di portale all'indirizzo <http://rsaonweb.weebly.com/>.

Lo stato di ogni tema/componente è sintetizzato in un quadro dei punti di forza e debolezza, opportunità e minacce, condividendo la intuitiva metodologia di classificazione con le icone di Chernoff ("faccine") utilizzata dall'Agenzia Regionale di Protezione Ambientale.

	L'indicatore rappresenta uno stato in linea con gli obiettivi da raggiungere o uno stato qualitativamente positivo
	L'indicatore è nella direzione del raggiungimento dell'obiettivo ma non sufficiente a raggiungerlo nei tempi e nei valori prefissati, o descrive una situazione ancora incerta
	L'indicatore mostra uno stato non in linea col raggiungimento degli obiettivi o qualitativamente negativo

Si fornisce di seguito l'elenco dei temi/matrici ambientali che saranno analizzate all'interno del Rapporto Ambientale.

- 1) Aria - Emissioni
- 2) Acque e Ambiente marino costiero
- 3) Suolo e rischi naturali
- 4) Natura e Biodiversità
- 5) Rifiuti
- 6) Energia

4. VALUTAZIONE DELLA COERENZA AMBIENTALE

4.1 Analisi di coerenza interna

In questa fase del processo di VAS, si valuterà la **coerenza tra gli obiettivi e le azioni di piano** al fine di verificare l'esistenza di contraddizioni, di sinergie o l'assenza di corrispondenza tra i contenuti del piano e i suoi quattro macro-obiettivi, che sono:

A. Quadro Conoscitivo

B. Piano

C. Dal Piano al Progetto

D. Attuazione

E. Governance

I risultati dell'incrocio di questi dati verranno restituiti attraverso una matrice cromatica con diverse gradazioni di coerenza o incoerenza, ma si può escludere sin da ora l'ultima possibilità nella misura in cui tutto il Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica è ispirato alla filosofia dell'ecologia e dello sviluppo sostenibile. Al limite, saranno possibili casi di neutralità, in cui l'obiettivo non trovi corrispondenza con l'azione considerata.

4.2 Analisi di coerenza esterna

I punti di riferimento per la valutazione di coerenza esterna del PPMC quale elaborato integrativo del PTCP sono stati definiti a partire dall'analisi degli strumenti di programmazione e pianificazione di settore vigenti a livello regionale, tenuto conto delle criticità e opportunità ambientali del territorio della Regione Puglia ed in particolare della Provincia di Foggia.

In questa sede, tenendo ferma la matrice già elaborata dal PTCP, ci si concentrerà soltanto sulla considerazione di quelle fonti specifiche sul tema dei trasporti e della mobilità ciclistica, oppure che direttamente o implicitamente interessano tale tema.

- Documento Regionale di Assetto Generale DRAG
- PO FESR 2014-2020
- Piano Regionale di Tutela dell'Ambiente e Piano Triennale di Tutela dell'Ambiente PTTA
- Piano di Tutela delle Acque PTA
- Piano Energetico Ambientale Regionale PEAR
- Piano Regionale di Qualità dell'Aria PRQA e successivi, specifici, Piani di Risanamento
- Piano Regionale dei Trasporti PRT
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PPTR
- Piano Urbanistico Territoriale Tematico PUTT/paesaggio
- Piano di Assetto Idrogeologico PAI
- Piano Regionale delle Coste PRC




La valutazione verrà articolata nel modo seguente: per ognuno dei documenti programmatici elencati verrà redatta una scheda, dalla quale saranno stati estratti gli obiettivi da confrontare con quelli del piano.

5. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI

La valutazione degli effetti ambientali del PPMC sarà effettuata attraverso un approccio matriciale che pone a confronto le linee di intervento con le componenti ambientali secondo uno schema del tipo di quello rappresentato nella tabella seguente:

	Aria e emissioni	Acqua Ambiente Marino Costiero	Suolo e rischi naturali	Natura e Biodiversità	Rifiuti	Energia
Linea di intervento 1						
Linea di intervento 2						
...						

e giudizi secondo lo schema seguente.

	Le azioni proposte possono contribuire a raggiungere o uno stato qualitativamente positivo o migliore.
	Le azioni proposte possono contribuire a raggiungere dell'obiettivo in modo parziale; oppure il loro effetto può essere positivo o negativo a seconda della localizzazione e alle modalità con cui esse vengono progettate e attuate.
	Le azioni possono comportare peggioramenti dello stato dell'ambiente
--	Effetti non valutati per le ricadute ambientali ritenute limitate o perché oggetto di altri strumenti di programmazione e pianificazione

6. INCIDENZA SUI SITI NATURA

L'art. 17 della LR 44/2012. prevede che nell'ambito del procedimento di VAS siano effettuate le procedure di valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 8 settembre 1997 e ss. mm. e ii. e all'allegato G del medesimo DPR che costituisce recepimento della Direttiva 92/43/CEE (Direttiva Habitat).

La valutazione di incidenza, detta anche VINCA, costituisce una misura preventiva di tutela intesa ad assicurare il mantenimento ed il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e flora selvatiche di interesse comunitario: SIC e ZPS della Rete Natura 2000.

La metodologia procedurale proposta dalla Commissione Europea si compone di quattro passaggi:

1. verifica o screening;
2. valutazione;
3. analisi di soluzioni alternative;
4. definizione di misure di compensazione.

Il presente capitolo per la valutazione di incidenza sviluppa solo il primo livello dell'iter procedurale.

7. MONITORAGGIO

In considerazione del fatto che il PPMC prevede interventi sostanzialmente già programmati nel Piano Regionale dei Trasporti e nello stesso PTCP della Provincia di Foggia, e che gli interventi di nuova realizzazione rispondono prevalentemente agli obiettivi di sostenibilità in parte già individuati con la precedente VAS, in questa fase si proporrà lo stesso set di indicatori per il monitoraggio, già definito nel Rapporto Ambientale della VAS del PTCP, con focus specifico sul tema della mobilità ciclistica. In questo modo ci si prefigge lo scopo di dare continuità al monitoraggio già pianificato dal PTCP.