Provincia di Barletta Andria Trani
Settore Urbanistica, Assetto del Territorio, PTCP,
Paesaggio, Genio Civile, Difesa del Suolo
Servizio Assetto del Territorio
Ufficio di Piano - Sistema Informativo Territoriale

Piano
Territoriale
di Coordinamento
Provinciale

PIANO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA e CICLOPEDONALE (Variante)

Novembre 2023

Rapporto Preliminare di Verifica

R.2

Sommario

1 Introduzione 2
2 La valutazione ambientale strategica 4
2.1 Riferimenti normativi per la Valutazione Ambientale Strategica 4
3 Il Piano della mobilità ciclistica. Genesi e successive integrazioni 6
3.1 Le linee di indirizzo per la variante al PPMCC 6
3.1.1 . Il nuovo quadro pianificatorio locale 7
3.1.2 Il nuovo quadro progettuale a livello territoriale e locale 8
3.1.3 Principi e finalità della Variante al PPMCC 11
3.2 Obiettivi e strategie 17
3.3 Processo di definizione della rete di interesse provinciale di attuazione prioritaria 20
3.4 Strategie d' intervento del PPMCC 22
3.4.1 Creazione di un progetto GIS dedicato alla gestione del PPMCC 22
3.5 criteri per l'individuazione della rete ciclabile di interesse prioritario 23
3.5.1 Gerarchizzazione e caratterizzazione della Rete del PPMCC 24
3.5.2 Velostazioni e Albergabici 24
3.5.3 Progetti pilota 26
3.6 Gli interventi in variante alla pianificazione vigente 26
4 Inquadramento ambientale 30
4.1 Il rischio antropogenico 30
5 Coerenza con il quadro programmatico 31
5.1 Quadro di riferimento programmatico 31
5.2 Coerenza del PPMC con i Piani e Programmi 42
6 PPMCC, possibili effetti ambientali e vincolistica 47
6.1 Aria, emissioni climalteranti e rumore 47
6.2 Paesaggio e biodiversità 47
6.3 Acque 48
6.4 Conclusioni 48

1 Introduzione

Il Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica, è uno strumento previsto dalla normativa di settore. L'art. 3 del DM 557/99 prevede che "Gli enti locali si devono dotare di un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare e una motivata scala di priorità".

La Provincia BAT all'epoca della redazione del PPTC è stata antesignana in quanto ha inserito la mobilità ciclistica tra i tematismi del PTCP in forma di Piano di settore denominato Piano Provinciale della Mobilità ciclistica e Ciclopedonale (PPMCC), in ossequio alla Legge Regionale 23 gennaio 2013, n. 1 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"

Successivamente all'adozione del PTCP, la Provincia ha promosso direttamente e indirettamente azioni di pianificazione e progettazione da parte di altri enti convergenti sul disegno di rete proposto dal PTCP.

Il presente Rapporto Ambientale Preliminare finalizzato alla Verifica di Assoggettabilità a VAS viene redatto in osservanza del quadro legislativo vigente, al fine di verificare se le azioni introdotte dal PPMC possano comportare impatti negativi significativi sull'ambiente.

II Piano Provinciale (della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale, costituendo parte integrante e sostanziale del PTCP, rientra nella casistica prevista dall'Art. 7. delle NTA Recante "Varianti del Piano" da cui discende che il Piano:

1. ha validità a tempo indeterminato ed è soggetto a verifica ed eventuale variante generale entro dieci anni dalla data di approvazione in Consiglio Provinciale. I risultati che emergono dal monitoraggio del piano costituiscono presupposto informativo ai fini dei percorsi di verifica e variante al piano.
2. i contenuti degli elaborati possono essere modificati mediante variante generale, variante parziale, aggiornamento e manutenzione.
3. è soggetto a variante generale quando le modifiche o integrazioni non siano coerenti con almeno uno dei principi di cui all'Art. 3 e/o almeno uno degli obiettivi generali di cui all'Art. 4 e specifici di cui agli Artt. 28, 55 e 78.
4. è soggetto a variante parziale in tutti i casi in cui le modifiche o integrazioni abbiano rilevanza circoscritta nei contenuti o nell'area territoriale interessata e non incidano sulle strategie generali del piano. In particolare, le modifiche o integrazioni danno luogo a variante parziale nei casi in cui:
   - non si ricada nelle situazioni di incoerenza di cui al precedente comma 3;
   - non si ricada nell'elenco degli aggiornamenti definiti all'Art. 8, comma 1.
5. le varianti parziali, qualora l'Autorità competente ne decreti l'esclusione dalla procedura di VAS, sono adottate dalla Giunta Provinciale e approvate dal Consiglio Provinciale, a seguito di un procedimento avviato d'ufficio o ad istanza di parte. Vengono soggette a pubblicazione e osservazioni secondo le modalità ed i tempi di cui all'articolo 7, commi 4 e 5 della L.R. n. 20/2001, e non necessitano del parere di compatibilità al DRAG da parte della Regione.

Il presente documento viene redatto secondo il D.Lgs 152/2006 e successive integrazioni normative.

La verifica di Assoggettabilità a VAS costituisce la procedura da applicare nel caso di piani o programmi che determinano l'uso di porzioni limitate di territorio e che determinano previsioni di trasformazioni localizzate. Tale documento viene predisposto per verificare l'instaurarsi di particolari condizioni che possono creare

alterazioni significative al contesto ambientale di riferimento e quindi potrebbero necessitare dell'attivazione della procedura completa di Valutazione Ambientale Strategica.
Il Rapporto Ambientale Preliminare viene redatto per verificare la compatibilità e la coerenza del PPMC rispetto alle strategie di sviluppo previste dal vigente quadro pianificatorio, in relazione ai possibili impatti che le trasformazioni legate all'attuazione delle azioni del PPMC possano determinare sullo stato ambientale.
Il presente documento si articola quindi in:

- descrizione dei contenuti del PPMC;
- rapporto con il quadro programmatico
- identificazione dell'ambito di interesse e delle zone coinvolte dal Bciplan;
- caratterizzazione degli effetti determinati dal piano

2 La valutazione ambientale strategica

La VAS, definita dalla Direttiva 42/2001/CE e dal D. Lgs. 152/06, consiste in un articolato processo, che compenetra l'attività di formazione e approvazione del piano, nel quale l'autorità preposta alla valutazione ambientale strategica e gli altri soggetti che svolgono specifiche competenze in campo ambientale assicurano la propria collaborazione per elevare la qualità ambientale dello strumento in formazione.
Per la sua natura di strumento di arricchimento dei contenuti e considerazioni ambientali del piano, il processo di VAS ne accompagna l'intero percorso di formazione, supportando la pianificazione a partire dalle fasi di definizione degli obiettivi, fino alla valutazione finale degli effetti del Piano, nonché alla implementazione del monitoraggio durante la sua attuazione.
Nell'ambito della VAS dunque una parte fondamentale è costituita dall'individuazione preventiva degli effetti ambientali significativi, potenzialmente conseguenti all'attuazione delle scelte/azioni di piano, consentendo, di conseguenza, di selezionare, tra le possibili alternative, le soluzioni migliori e/p le eventuali misure mitigative/compensative, al fine di garantire la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale del Piano stesso o dei piani sovraordinati.

2.1 Riferimenti normativi per la Valutazione Ambientale Strategica

La Direttiva 2001/42/CE (detta direttiva VAS) 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" (ex art. 1).
La direttiva VAS risponde alle indicazioni della Convenzione internazionale firmata ad Aarhus nel 1998, fondata sui tre pilastri:

- diritto alla informazione,
- diritto alla partecipazione alle decisioni
- accesso alla giustizia

Il Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006, **afferma che la VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione dei piani e dei programmi per cui è prevista, in quanto preordinata a garantire che gli effetti, derivanti dall'attuazione dei piani stessi, siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.**
La regione Puglia ha recepito quanto stabilito dal quadro normativo europeo e nazionale e in linea con questo la VAS è disciplinata dalla L.R. 44/2012

In particolare, devono essere sistematicamente sottoposti a VAS i piani e programmi che:

- siano elaborati nei 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 definiscano il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE (direttiva concernente la Valutazione di Impatto Ambientale)

- i piani e 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 92/43/CEE” (cosiddetta direttiva “habitat”)

La Direttiva definisce inoltre che non devono essere sottoposti a VAS:

- i piani e programmi “destinati esclusivamente a scopi di difesa nazionale e di protezione civile”;
- i piani e programmi “finanziari e di bilancio”
- piani e i programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale;
- modifiche minori dei piani e dei programmi che devono essere sistematicamente sottoposti a VAS;
- piani e i programmi diversi da quelli che devono essere sistematicamente sottoposti a VAS che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti;

Per i piani e i programmi di cui sopra che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi degli stessi, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 del D.LGS 152/06 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.
Infine, l'autorità competente valuta, sempre secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli riportati sopra, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente.

Il PPMCC, costituisce variante parziale al PPMCC vigente, è quindi sottoposto alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell’art.12 Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e secondo le indicazioni dell’Allegato I - Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 12.

La Verifica di Assoggettabilità a VAS ha come finalità quella di redigere una valutazione preliminare di verifica di coerenza tra le azioni-trasformazioni previste dal PPMC ed il possibile grado di alterazione degli elementi del contesto ambientale.

3 Il Piano della mobilità ciclistica. Genesi e successive integrazioni

Con Delibera di Consiglio n. 11 del 15 giugno 2015, pubblicata su BURP nr. 101 del 16 luglio 2015 la Provincia di Barletta Andria Trani ha approvato in via definitiva il Piano di Coordinamento Provinciale che, in ossequio all'Art. 5 della L.R. 1/2013 contiene il Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (PPMCC) comprendente a sua volta il "sistema degli itinerari ciclopedonali provinciali" elaborato secondo le caratteristiche di cui alla lettera f-bis dell'art. 2 del D.Lgs. n. 285/1992 - Nuovo Codice della Strada-, del DM 30 n. 557/1999 e della L.R. n. 21/2003 - Rete escursionistica provinciale di cui all'art. 3, comma 3, lett. B.
Con successiva Delibera di Consiglio Provinciale n. 37 del 23 maggio 2017 il PTCP è stato adeguato al PPTR il cui punto di forza era quello della creazione di circuitazioni di mobilità ecocompatibile sul territorio regionale.
Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia (PTCP) di Barletta Andria Trani, come naturale evoluzione delle esperienze del Patto Territoriale (Piano di Azione Ambientale) e poi del Piano Strategico Vision 2020, nasce infatti come strumento per la territorializzazione di azioni puntuali di sintesi e di valenza strategica sovra comunale, che in qualche maniera avevano rappresentato il più importante obiettivo e la maggiore criticità dell'esperienza strategica di questo territorio nei primi anni 2000.

Successivamente all'adozione del PTCP la Provincia ha promosso direttamente e indirettamente azioni di pianificazione e progettazione da parte di altri enti convergenti sul disegno di rete proposto dal PTCP.
Gli aspetti più significativi sono il Piano Territoriale del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, il Piano della Mobilità Ciclistica dei Comuni dell'Alta Murgia e il Progetto Strategico Territoriale "PST 3" Costiero. Quest'ultimo diretta emanazione del PTCP, concettizzatosi nel Concorso di Progettazione "Il Mare Grande Parco Pubblico". Gli esiti del Concorso di Progettazione hanno delineato un Progetto di Fattibilità Tecnica-Economica riferito al completamento della Ciclovia Adriatica nel tratto provinciale.

3.1 Le linee di indirizzo per la variante al PPMCC

Le linee di indirizzo per la redazione della variante parziale al Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (PPMCC) della Provincia Barletta Andria Trani (adottate nel marzo 2021) hanno l'obiettivo di fornire utili indicazioni e orientamenti per la redazione della **variante parziale al PPMCC** quale strumento di pianificazione di area vasta finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere lo sviluppo di tutti gli aspetti legati alla ciclabilità, dunque ad **intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni**.
In coerenza con gli obiettivi generali indicati dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2, al livello provinciale il PPMCC deve concorrere a:

- *migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana ed extraurbana;*
- *tutelare il patrimonio naturale e ambientale;*
- *ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo;*
- *valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il piano straordinario della mobilità turistica e secondo quanto previsto dalla legge in materia di ferrovie turistiche.*

Il mutato quadro pianificatori/programmatorio e progettuale induce alla predisposizione di una Variante Parziale al PPMCC le cui finalità saranno:

- *aggiornare il quadro conoscitivo del PPMCC vigente, alla luce del mutato quadro normativo, pianificatorio e progettuale del territorio provinciale, oltre ad estendere le conoscenze maggiormente raffinate attraverso nuovi rilievi sul campo e azioni innovative da parte di soggetti pubblici e privati;*
- *aggiornare il quadro di assetto pianificatorio del sistema infrastrutturale ciclabile provinciale promuovendo il cicloturismo e la smart mobility, attraverso una rete continua ed uniformemente diffusa sul territorio, definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico;*
- *fornire schemi applicativi concreti, mediante la redazione di linee guida e progetti pilota;*
- *coordinare a livello provinciale le politiche in materia di mobilità sostenibile e di trasporto pubblico, fornendo una visione d'insieme ed individuando priorità e criteri di azione condivisi.*

3.1.1 . Il nuovo quadro pianificatorio locale

Allo stato attuale non ci sono comuni della Provincia Barletta Andria Trani che siano dotati degli strumenti di pianificazione della mobilità espressamente citati nella LR 1/2013, né vi sono Comuni che abbiano approvato piani della mobilità ciclistica (ad eccezione di Barletta che ha adottato il PUMS) come parti integranti dei PUG ai sensi dell'art. 5 della LR 1/2013.

I PUMS sono stati introdotti dalla Comunità Europea già nel 2012, portando a sintesi le numerose esperienze maturate nell'ultimo decennio in tema di mobilità sostenibile, anche attraverso azioni e misure di accompagnamento finanziate dalla Comunità Europea. In questo spirito la Comunità Europea ha pubblicato le Linee Guida Eltis (LGE), a cui è seguito il recepimento a livello nazionale attraverso la pubblicazione della Linee Guida del Ministero Infrastrutture e Trasporti (D.M. 4/08/2017 ai sensi dell'art.3, c.7, D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257). In ambito regionale, con deliberazione della Giunta Regionale n. 1645 del 20 settembre 2018, sono state modificate le Linee Guida regionali per la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), così come approvate dalla DGR n. 193 del 20 febbraio 2018.

Allo stato attuale si registra nella Provincia Barletta Andria Trani il seguente quadro:

- 2018 - Barletta: *Adottato*
- 2018 - Bisceglie: *In fase di redazione*
- 2019 - Trani: *In fase di redazione*
- 2020 - Andria: *Avviata la procedura di affidamento della redazione*

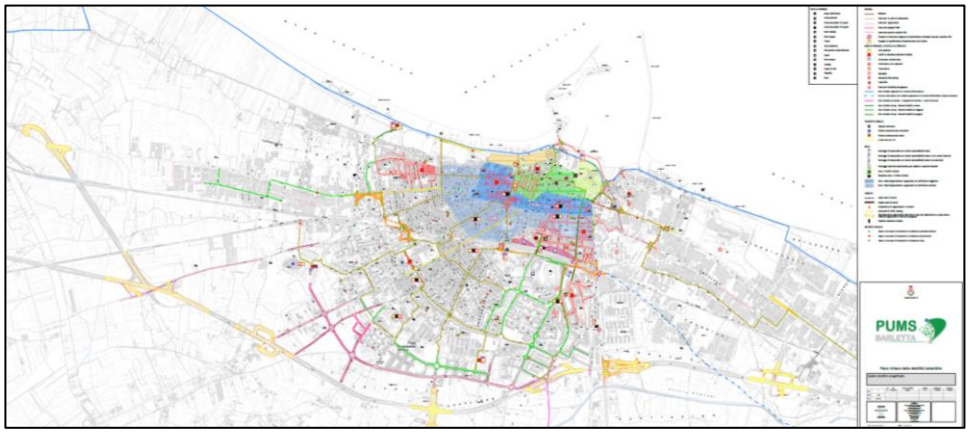


Figura 1 PUMS adottato dal Comune di Barletta

3.1.2 Il nuovo quadro progettuale a livello territoriale e locale

Dalla data di approvazione del PPMCC (2015), l'Ente provinciale ha elaborato una serie di proposte progettuali, in coerenza con lo stesso strumento, configurandosi come approfondimento di maggiore dettaglio del sistema dei tracciati, e strutturati secondo uno schema direttore a "T" aree interne/costa (Ofanto/costa e Murgia/costa).

Nell'ambito della fase negoziale di attivazione di un Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri per tramite della Prefettura di Barletta Andria Trani e la Provincia, sono stati individuati alcuni progetti strategici, tra loro funzionalmente connessi, di valorizzazione del territorio provinciale, tra cui rientrano progetti di infrastrutturazione, sviluppo economico, produttivo e imprenditoriale, turismo, cultura e valorizzazione delle risorse naturali, ambiente, occupazione e inclusione sociale. In particolare, la Provincia, con la costituzione dei "Cluster sistema costiero" e "Cluster direttrice ofantina" ha rafforzato lo schema connettivo aree interne/costa.

Le principali azioni progettuali intervenute dal 2015 sono:

- Progetto di fattibilità tecnico-economica "*Ciclo-via della Valle dell'Ofanto - 1° stralcio PNR Fiume Ofanto – Diga Locone -foce"* approvato con D.P.P. n. 33 del 19.07.2017.
- Progetto di fattibilità tecnico-economica "*Ciclo-via della Valle dell'Ofanto - 2° stralcio PNR Fiume Ofanto – Confluenza Locone/Ofanto - Rocchetta Sant'Antonio Scalo*" approvato con D.P.P. n. 79 del 30.10.2020.
- Albergabici c/o Canne della Battaglia e Invaso Locone. Con D.P.P. n. 79 del 30.10.2020 è stato approvato lo "*Studio di fattibilità Tecnico-Economica – Ciclovia dell'Ofanto – Albergabici di Canne della Battaglia e Invaso Locone*". La Provincia di Barletta Andria Trani con Deliberazione del Presidente n. 76 del 16.10.2020 ha approvato e successivamente sottoscritto l'Addendum all'Accordo di Programma tra i comuni di Minervino Murge, Barletta, Canosa di Puglia, Spinazzola, il Consorzio di Bonifica "Terre d'Apulia" e della stessa Provincia (in qualità di Soggetto gestore del Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto) con l'obiettivo di espletare una procedura concorsuale di progettazione al fine di acquisire progetti di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di n. 2 Albergabici con funzioni complesse (accoglienza, ristoro, pernottamento, punto informativo e di erogazione di servizi turistici, vendita di prodotti agro-alimentari e di artigianato locale, ciclo-officina, servizi di promozione turistica ed educazione ambientale) in due siti come definiti dal progetto della Ciclo-via della Valle dell'Ofanto - 1° stralcio PNR Fiume Ofanto – Diga Locone -foce: Invaso del Locone (manufatti e aree sulla diga del Locone di proprietà del Demanio - Ramo Bonifiche in concessione al Consorzio di Bonifica Terre d'Apulia); Ecomuseo di Canne della Battaglia (Casa Cantoniera sulla S.P. 21 (ex S.P. 3) km. 6+500 di proprietà provinciale).
- *Ciclo-via Adriatica Provinciale*. Con Deliberazione del Presidente della Provincia n. 28 del 15.10.2019 sono stati approvati i Progetti di Fattibilità Tecnico- Economica dei cinque lotti tra i quali quello della Ciclo-via Adriatica nell'area provinciale, in esito del concorso internazionale di progettazione indetto dalla Provincia di Barletta Andria Trani nell'ambito dell'attuazione del protocollo di intesa per il Programma di Rigenerazione Territoriale costiera (art. 6 L.R. 21/2008) "il mare grande parco pubblico".

- *Ciclovia Adriatica* all'interno del *Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche* istituito dalla Legge di Stabilità 2016 e s.m.i., beneficiaria dei primi finanziamenti statali per la Progettazione di Fattibilità tecnico-economica del primo lotto funzionale, esteso sino al territorio di Margherita di Savoia.
- Completamento della manutenzione straordinaria degli argini dell'Ofanto - I e II stralcio funzionale messa in sicurezza. L'intervento risulta già destinatario di un finanziamento per sola progettazione nell'ambito del "Fondo per la progettazione degli interventi contro il dissesto idrogeologico" ex art. 55 Legge 28/12/2015, n. 221 – II Stralcio. Decreto MATTM n. 263 del 28/06/2019 e DGR n. 1382 del 23.07.2019. Codice ReNDiS 16IR727/G1 – Mitigazione del rischio idraulico del fiume Ofanto tra ponte romano e la Foce – int. 2. *L'intervento è connesso alla realizzazione di viabilità per la fruizione del Parco sulle piste sovrarginali*. Deliberazione del Presidente della Provincia di Barletta Andria Trani n. 42 del 16.11.2016. L'uso promiscuo delle piste sovrarginali, integrando a quelle di progetto (manutentive) anche quelle di fruizione naturalistica e ciclo-pedonali, costituisce nei fatti la prima azione pilota in Puglia a cui riferirsi per la costituzione di una prassi per i futuri interventi di questa tipologia.
- Intervento di mitigazione del rischio idrogeologico del versante a Nord della S.P. 21 (ex S.P.3) "Salinelle" lungo il tratto adiacente alla linea ferroviaria "Barletta-Spinazzola" dal km 0+000 al km 24+768 a tratti intermedi, coincidente con tratto *ciclo-via Canne della Battaglia /Canosa* - Spese progettazione definitiva/esecutiva finanziate da bando 2020 del Ministero dell'Interno, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, per le spese di progettazione.

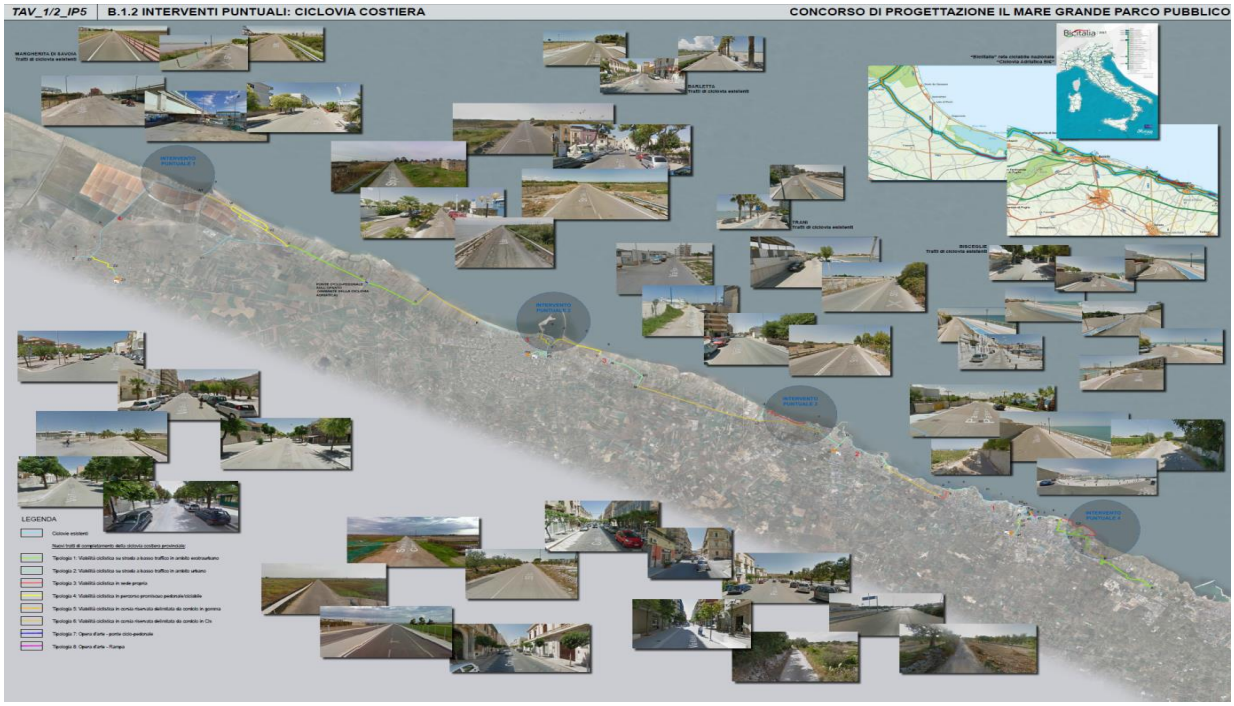


Figura 2 Progetto Ciclo-Via Adriatica "Il Mare Grande Parco Pubblico"

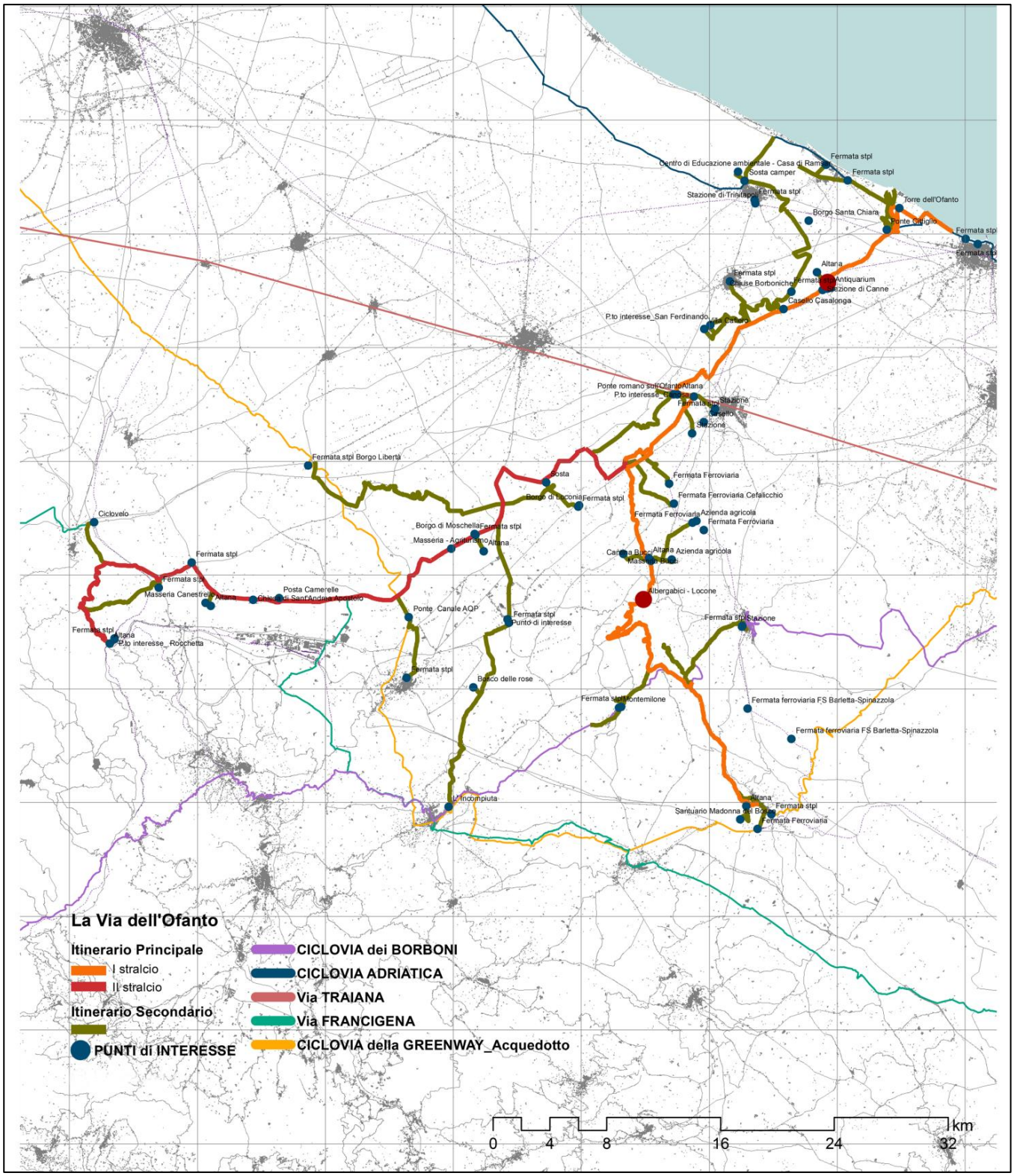


Figura 3 Ciclovia "Valle dell'Ofanto" I e II Stralcio

3.1.3 Principi e finalità della Variante al PPMCC

Di seguito si riportano i principi e finalità della variante al PPMCC dettate dalle linee di indirizzo

Mobilità sostenibile per l'adeguamento ai cambiamenti climatici

Obiettivo strategico del Piano è rappresentato dalla promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile e sicuro sia in ambito urbano che extraurbano, nell'ottica di ridurre l'utilizzo dei mezzi motorizzati privati con il relativo peso in termini di produzione di CO2 e di aumentare lo *share* modale relazionato all'uso della bicicletta come sistema di trasporto a basso impatto ambientale.
La strategia, per risultare più efficace, dovrà prevedere l'integrazione delle reti per la mobilità ciclo pedonale in più ampie azioni di valorizzazione paesaggistica e incremento della resilienza dei territori, anche attraverso la creazione di "infrastrutture verdi", finalizzate alla salvaguardia del capitale naturale, alla creazione di connessioni ecologico-funzionali e alla riscoperta dei valori dei luoghi, in sintonia con il modello ormai consolidato delle "greenway".
Diffondere una cultura del cambiamento delle coscienze e sensibilizzarle al valore della sostenibilità dei comportamenti corrisponde all'obiettivo, di più vasto respiro, di creare "comunità resilienti", che siano capaci di adattarsi ai cambiamenti sociali e ambientali e di reagire in modo proattivo e più responsabile per affrontare le criticità. Le risposte ai cambiamenti climatici devono essere date, in primo luogo, privilegiando l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione ex-novo, effettuando una valutazione ponderata degli standard di efficienza attuali e della vulnerabilità ai cambiamenti climatici rispetto alla loro funzionalità.

Integrazione dei sistemi di mobilità

Puntare sulla strategia della mobilità dolce e sulla sua integrazione con gli altri sistemi di mobilità significa traguardare il raggiungimento di molteplici benefici in termini di salute, coesione sociale e riqualificazione del territorio e del paesaggio, contribuendo a raggiungere l'obiettivo più generale di miglioramento della qualità della vita.
Le azioni del piano devono quindi concentrarsi sul rafforzamento della dotazione di infrastrutture, prevedendo una rete di percorsi compiuta e supportata da una adeguata rete di servizi legati all'intermodalità ed in particolare:

- una rete di itinerari ciclabili incardinata sugli assi e/o sulle principali attrazioni turistiche provinciali, dotata di parcheggi di interscambio con i principali terminali del trasporto pubblico (nodi di interscambio auto e stazioni, linee di forza TPL);
- politiche per la diffusione delle biciclette a pedalata assistita connessa ad una rete di servizi di ricarica elettrica, al fine di abbracciare un bacino di utenza più ampio rispetto alla bicicletta tradizionale, includendo anziani, utenti con disabilità o che devono trasportare carichi;
- incremento delle possibilità di trasporto bici su treni e bus;
- diffusione capillare di servizi di supporto alla ciclabilità.

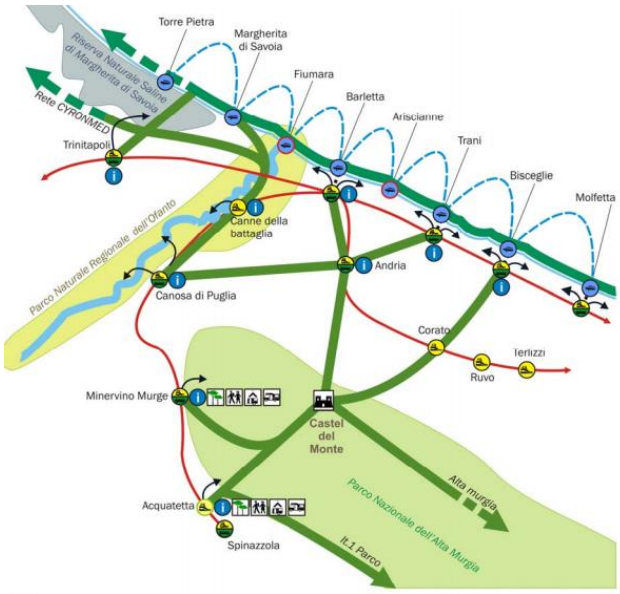
La principale politica di promozione dell'intermodalità prevede la possibilità di caricare sui mezzi pubblici le bici, favorendone la gratuità nel trasporto nel caso in cui vi sia buona disponibilità di spazio a bordo. In particolare, nel caso dell'integrazione bici-bus, al fine di ridurre l'ingombro dei mezzi a bordo, si potrebbe optare per l'accesso a bordo di bici pieghevoli e per il posizionamento di rastrelliere portabici sul retro o in testa ai veicoli, qualora le condizioni del servizio lo permettessero.

Al fine di perseguire il concetto di interscambio modale è necessario dotare le principali stazioni e fermate del trasporto pubblico di spazi per la sosta delle bici riparati e sicuri. Tali spazi devono essere previsti per le diverse modalità di trasporto sia urbano che extraurbano ed in corrispondenza dei parcheggi scambiatori, prevedendo anche aree adeguate alla sosta lunga, in modo da favorire l'utilizzo della bici da parte dei pendolari. Anche la localizzazione delle stazioni di bike-sharing *station-based* dovrebbe perseguire lo stesso criterio di prossimità ai principali luoghi e poli di servizi d'interesse collettivo.

Riconnettere aree interne e costa

La costruzione di uno schema "a pettine" che collega le aree interne della Murgia e della media Valle dell'Ofanto con la fascia costiera Adriatica.

Lo schema così concepito e parzialmente già interpretato da alcuni itinerari strutturanti (Ciclovia adriatica e Ciclovia Valle dell'Ofanto) pone la questione di perseguire modelli di sviluppo turistico che non deteriorino la qualità ambientale e paesaggistica del territorio e, soprattutto, offrano concrete opportunità per potenziare e destagionalizzare la presenza turistica estendendo l'area interessata ai flussi di turisti anche alle aree interne e meno note.



Si tratta di coniugare un paesaggio straordinario a una mobilità dolce che si lega perfettamente alla bellezza del territorio, che segna un cambiamento profondo di strategia e di sviluppo: non si tratta più di realizzare un tratto che collega due punti mappali, ma una vera e propria rete che va a unire gran parte del territorio provinciale.

In coerenza con la Strategia Nazionale per le Aree Interne, e affinché la perifericità non si tramuti in marginalità, è dunque necessario accrescere l'accessibilità delle Aree Interne, anche attraverso adeguate condizioni di mobilità cicloturistica che può essere una leva di impulso per la crescita locale. Difatti le Aree Interne pur essendo ricche anche di notevoli risorse naturali e culturali, scontano una valorizzazione non sempre condotta all'insegna della sostenibilità, che rimane la fondamentale sfida quando si vuole combinare orientamento al mercato, creazione di occupazione e mantenimento/tutela del patrimonio originario.

La bici, inoltre, può giocare un ruolo fondamentale per garantire l'inclusione sociale in queste aree "a domanda debole", che in genere non prevedono servizi di trasporto pubblico facilmente raggiungibili a piedi. L'uso della bici potrebbe favorire l'accesso della popolazione residente alle fermate del trasporto pubblico ed alle stazioni ferroviarie localizzate nelle immediate prossimità di tali zone, attraverso percorsi protetti, garantendo la possibilità di sosta del proprio veicolo a due ruote o il suo ingresso a bordo nel mezzo pubblico.

Integrazione degli itinerari della mobilità dolce (ciclistici, pedonali, metrò-mare, ippovie, ecc.)

La configurazione della rete ciclabile provinciale, in particolare nelle sue direttrici strutturanti (schema a pettine), sarà volutamente impostata e pianificata per avere non solo una forte integrazione con alcuni degli itinerari escursionistici più rinomati e che abbiano la caratteristica di essere itineranti su più ambiti territoriali e interessare più comuni (cammini religiosi, tematici, sentieri, ippovie, metrò-mare, etc.), ma anche per

costituire il "filo" che tiene "legato e/o ricuce" un insieme di ambiti territoriali diffusi ma accomunati da uno stesso tematismo.
Se da un lato l'integrazione tra la rete ciclabile e la rete escursionistica, che rappresentano due tra le due modalità di fruizione più ambientalmente sostenibili del territorio, è sorretta da medesime finalità e obiettivi di fruizione, dall'altro lato rappresenta un interessante opportunità di ottimizzazione degli aspetti manutentivi e gestionali dei servizi e delle infrastrutture collabenti. Questa integrazione potrebbe avvenire sia direttamente con le direttrici ciclopedonali provinciali che attraverso le reti ecologiche dove sarebbe possibile coniugare bici, cammini, trekking, cavallo ecc. su percorsi particolarmente suggestivi e adeguatamente attrezzati.

Innesti della rete ciclabile provinciale come occasione di riqualificazione delle periferie urbane

La valenza territoriale del PPTR, attraverso un processo pianificatorio multiscalare e integrato, ha dato origine ai 5 Progetti Territoriali del Paesaggio Regionale che rappresentano le proposte attive di tutela e sviluppo del paesaggio pugliese, in particolare la visione integrata tra "*Il Patto Città Campagna*" e "*Il Sistema infrastrutturale per la mobilità dolce*" garantisce l'opportunità di cogliere le connessioni delle reti ciclabili e ciclopedonali provinciali con gli ambiti urbani periferici, innescando azioni di rigenerazione sostenibile degli ambiti di margine.
Il PTCP indivia le APRU (Ambiti Provinciali di Rigenerazione Urbana), ovvero parti significative di città, sistemi e contesti urbani periferici e marginali aventi i requisiti per l'attivazione di programmi integrati di rigenerazione urbana e territoriale (ai sensi della L.R. nr 21/2008), interessati significativamente da elementi di valenza sovralocale riconducibili allo schema di Assetto del PTCP ed alle invarianti strutturali dello stesso Piano, la cui complessità strutturale richiede una progettazione unitaria da concludere in modo formalmente compiuto.
Gli "innesti" urbani degli itinerari di area vasta, se collocati in prossimità degli APRU possono risultare volano di azioni per riqualificare gli spazi aperti periurbani e riqualificare quelli interclusi per elevare la qualità abitativa delle urbanizzazioni periferiche, per ristabilire un rapporto di scambio alimentare, ricreativo, igienico, fruitivo fra città e campagna a diversi livelli territoriali (*greenbelt* nei margini urbani, parchi di cintura, forestazione periurbana, reti ecologiche urbane, ecc). Migliorare la mobilità pedonale e ciclabile dei quartieri periferici, anche per favorire la ricucitura con la campagna urbanizzata, con un'attenzione particolare alla fluidità degli assi viari, soprattutto quelli dove transita il trasporto pubblico, e alla riduzione della velocità dei veicoli, specialmente quella di punta, per ragioni di sicurezza e per ridurre il differenziale di velocità con la mobilità dolce caratterizzata, appunto, da pedoni e ciclisti.

Promuovere il cicloturismo come modello di fruizione sostenibile

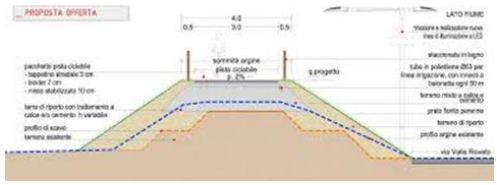
Una delle chiavi più interessanti, alla luce di alcune esperienze realizzate di recente, potrebbe essere quella del cicloturismo naturalistico, che ha raccolto una domanda crescente (rafforzata in seguito alla pandemia da Covid-19), anche se soddisfatta in modo non adeguato. La realizzazione di forme innovative di progettazione degli itinerari ha implicato, nei casi di successo, forme nuove e qualificate di occupazione giovanile, il recupero del patrimonio artistico e anche abitativo dei comuni più interni, la creazione di forme alternative e integrative di reddito per la popolazione locale, la conoscenza presso un pubblico più ampio di territori che erano del tutto fuori dai grandi circuiti turistici. Sotto questo punto di vista la promozione di forme diffuse di ospitalità (non necessariamente legate a strutture turistiche o agri-turistiche) ha

rappresentato, nei centri fuori dai grandi circuiti, una modalità interessante di tutela di borghi, piccoli paesi, ecc. e di mantenimento di un tessuto sociale in questi territori.
Una delle chiavi operative di successo dell'iniziativa si svolge migliorando l'accessibilità dei siti naturali e culturali e più in generale la fruizione degli ambiti paesaggistici

Multifunzionalità delle infrastrutture

Concertare in collaborazione con gli enti proprietari o concessionari di infrastrutture lineari nel territorio provinciale, obiettivi, strumenti e prospettive per adottare un approccio multifunzionale all'uso delle stesse in favore del concetto di federalismo demaniale.
La Legge Regionale 23 gennaio 2013, n. 1 "*Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica*" all'Art. 4 *Azioni di sostegno alla mobilità ciclistica,* il comma 2 recita "La Regione è impegnata - in attuazione del PRMC e mediante intese con gli enti interessati - a promuovere il riuso, previa riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali, dei seguenti manufatti e/o infrastrutture:

a) le aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso e ritenute definitivamente non recuperabili all'esercizio ferroviario;
b) le aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso;
c) gli argini e le alzaie dei fiumi, dei torrenti, dei canali e dei laghi, se utilizzabili, i tracciati e le strade di servizio (forestali, bonifica, acquedotti, enel, gas);
d) le altre opere infrastrutturali lineari come condotte fognarie, cablaggi;
e) i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali;
f) i tratturi.



In tal senso assume rilevanza specifica l'iniziativa intrapresa dalla Provincia di Barletta Andria Trani nel ruolo di soggetto gestore del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, in riferimento all'Attuazione degli Interventi per la mitigazione del rischio idrogeologico nella Regione Puglia di cui all'Accordo di Programma del 25/12/2010 e alla Delibera CIPE n. 8/2012. BT027A/10 - Provincia Barletta Andria Trani - con Decreto n. 511 del 08.09.2020 del Commissario di Governo - Presidente della Regione - delegato per la mitigazione del rischio idrogeologico nella Regione Puglia è stato approvato il progetto esecutivo degli "Interventi di mitigazione del rischio idraulico del tratto terminale dell'Ofanto, dal Ponte Romano alla foce". Le attività del PNR Fiume Ofanto si sono interfacciate con la specifica iniziativa progettuale indicando, nel parere di competenza in sede di Conferenza di Servizi, l'uso promiscuo delle piste sovraregionali, integrando a quelle di progetto (manutentive) anche quelle di fruizione naturalistica e ciclo-pedonali, costituendo nei fatti la prima azione pilota in Puglia a cui riferirsi per la costituzione di una prassi per i futuri interventi di questa tipologia.

L'accesso ai servizi di rango provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Barletta Andria Trani individua, alla base della strategia generale di Assetto, servizi di rango provinciale come i Nodi Plurali e i Poli; ovvero attrattori aventi

come fulcro il sistema esistente e potenziale della mobilità stazioni, fermate, porti ed approdi, a cui si coagulano funzioni di valenza Territoriale per l'insediamento produttivo, scolastico e della formazione, ospedaliero. Il tutto come punti di eccellenza multi-scala attorno ai quali sono riconoscibili strutture urbane e extraurbane funzionalmente idonee ad integrare servizi a valenza plurima, per migliorare l'accessibilità, favorire l'integrazione tra i vari sistemi di trasporto, l'interscambio e l'avvio di processi endogeni di rigenerazione urbana e territoriale, come poli funzionali dell'area vasta cui si riferiscono.
La Legge di Bilancio regionale 2021, all'art. 24 ha introdotto una norma che, al fine di migliorare l'accessibilità degli ospedali pugliesi, affida all'Agenzia regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio della Regione Puglia (ASSET), in collaborazione con gli Assessorati regionali ai Trasporti, alle Opere pubbliche e alla Promozione della salute, il compito di predisporre uno studio di fattibilità, comprensivo di costi stimati, sugli interventi necessari all'ammodernamento e messa in sicurezza della rete stradale dell'intero bacino epidemiologico afferente ogni ospedale pugliese di I e II livello e di valutate e stimare anche le eventuali iniziative per la realizzazione o potenziamento di idonea rete metropolitana al servizio dei presidi ospedalieri e per l'istituzione o potenziamento delle linee di trasporto pubblico locale. Gli artt. 13 e 14 del Codice della Strada, modificati dall'art 10 della legge n. 366/98 sulla mobilità ciclistica, hanno introdotto l'obbligo a carico degli enti proprietari delle strade di realizzare piste ciclabili adiacenti nei casi di realizzazione di nuove strade e di miglioramento e manutenzione straordinaria di strade esistenti.
La Legge regionale sulla mobilità ciclistica n. 1/2013, all'art. 14 ha recepito e fatto proprio quanto previsto dai citati artt. 13 e 14 del Codice della Strada, ha precisato che tale norma si applica anche ai sottopassi, ai sovrappassi e alle rotatorie, ha esteso tale obbligo anche alle strade di categoria B ("Strade extraurbane principali). L'accessibilità degli ospedali pugliesi in bicicletta in condizioni di sicurezza da parte del personale amministrativo e sanitario negli spostamenti casa-lavoro, e dell'utenza in generale, rappresenta una importante opportunità per contribuire a promuovere la mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale con riduzione di traffico motorizzato, congestione stradale, consumo di suolo e rischio di incidenti, oltre che la mobilità attiva per la promozione della salute individuale e del benessere psico-fisico.
Nell'ambito delle funzioni produttive, scolastiche e di quelle ospedaliere il recente quadro programmatorio e progettuale provinciale si caratterizza per le prospettive connesse al sistema produttivo ZES "Sistema territoriale integrato retro portuale BAT" ed il nuovo polo ospedaliero di Andria.

Il Piano come progetto integrato

Il piano individua attraverso criteri progettuali, **linee guida** e **progetti pilota**, le azioni integrate per favorire la mobilità ciclistica nel territorio provinciale:

a) posa in opera di idonea segnaletica specializzata per il traffico ciclistico e, ove necessario, realizzazione di apposite dotazioni infrastrutturali per la messa in sicurezza del traffico ciclistico soprattutto nelle intersezioni con il traffico motorizzato, e in particolare nelle rotatorie;
b) realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali;
c) predisposizione di aree attrezzate, libere o custodite, per la sosta delle biciclette in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico, d'intesa con i gestori , e presso strutture pubbliche;
d) predisposizione di strutture, infrastrutture e servizi finalizzati a migliorare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico e collettivo, come ciclostazioni o velostazioni;

e) politiche di moderazione del traffico (*traffic calming*), attraverso interventi di modifica infrastrutturale della carreggiata, finalizzati a indurre gli automobilisti a una guida più lenta e attenta, tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con pedoni e ciclisti;
f) intese con le aziende di trasporto pubblico e collettivo per l'integrazione con l'uso della bicicletta, nonché per la predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
g) realizzazione di servizi quali Ciclostazioni, infomobilità, noleggio bici e *bike sharing*, Bicigrill e Albergabici, cartografia e servizi per il cicloturismo (app), lotta ai furti, ecc;
h) redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata anche di tipo informatico;

Interazione con gli strumenti pianificatori di settore territorialmente connessi

La Variante Parziale al PPMCC si costituirà in coerenza con il PMCR ed in rapporto di interazione con gli strumenti pianificatori tematici dei territori contigui:

- *Piano Strutturale Provinciale (PSP) della Provincia di **Potenza***, approvato in via definitiva con D.C.P. n. 56 del 27.11.2013.
- *Piano del **Parco** Nazionale dell'**Alta Murgia*** approvato con D.G.R. n. 314 del 22.03.2016, in cui alla "Carta degli interventi sulle risorse naturali, storiche e paesaggistiche" individua percorsi ciclabili e ciclopedonali per la fruizione del parco.
- *Biciplan della Città Metropolitana di **Bari*** adottato con DCM n. 117 del 01.08.2017.
- Schema di *Piano della mobilità ciclistica provinciale (PMCP) di **Foggia***, adottato con delibera del Consiglio Provinciale n. 36/2018.
- Redigendo *Piano Territoriale del **Parco** Naturale Regionale **Fiume Ofanto***. Il Piano contiene un quadro di assetto della mobilità dolce.

Incentivare la *bikeconomy*

La promozione della mobilità ciclistica assume un ruolo importante per lo sviluppo economico del territorio provinciale, soprattutto in termini di indotto generato dalla bicicletta - la cosiddetta *bikeconomy* - che include **la produzione, la vendita, le infrastrutture e i servizi** (supporto, accoglienza, *sharing*). Un grande vantaggio della *bikeconomy* è il suo legame con il territorio, dove offre un'occupazione facilmente accessibile anche per lavori non specializzati, oltre che una influenza positiva sulle attività economiche locali (turismo, ristorazione, ecc.).

Il Viaggio come esperienza

Un confronto su come immaginare un **progetto di territorio** che tenga insieme, attraverso un sistema di mobilità lenta, **paesaggio** e **infrastrutture**, nel rispetto degli obiettivi dell'agenda 2030 e come **misurare la qualità dell'esperienza**, così come viene percepita quando ci si muove lungo un percorso lento. Muoversi con lentezza, infatti, aiuta a conoscere se stessi e gli altri, i propri limiti e la capacità di apprendere e comprendere.
I tracciati esperenziali si pongono l'obiettivo di unire in una figura territoriale unica luoghi particolarmente ricchi di storia e significativi del rapporto tra uomo e natura, attraverso un sistema a rete di connessioni e nodi, che possa costituire la struttura portante del paesaggio, accentuando le relazioni tra luoghi puntuali (architetture, siti monumentali, geositi, ma anche borghi, stazioni ferroviarie e aree di servizio autostradali),

elementi lineari (vie storiche, tratturi, autostrade, fiumi e gravine, canali, ma anche acquedotti, argini, ferrovie) e superfici (aree protette, boschi, saline).

L'obiettivo è quello di contribuire al consolidamento di una vera e propria "Rete tra le Vie Storiche, le vie del Mare, del fiume, le ferrovie storiche" e di dare luogo ad una *governance* adeguata a garantire:

- lo **sviluppo organico del paesaggio, delle città e dei borghi;**
- le **relazioni intermodali tra le reti veloci** delle infrastrutture ferroviarie e stradali e **le reti lente** delle vie storiche;
- la **mobilità sostenibile nei territori;**
- la **promozione della "walkability"** negli insediamenti esistenti e in progetto.

3.2 Obiettivi e strategie

Il PPMC, oltre che gli obiettivi definiti dal PTCP e dalle Linee di indirizzo, alla luce del dettato della Legge 11 gennaio 2018 n. 2 e del DM 30 novembre 1999 n. 55723, deve perseguire i seguenti macro-obiettivi:

- promozione della mobilità ciclistica per gli spostamenti sistematici;
- sviluppo delle ciclovie turistiche;
- puntare all'attrattività, alla continuità e alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi

Tabella Obiettivi e indicatori definiti nella legge n. 2/2018 nell'ambito della mobilità ciclistica MACRO

Sicurezza dei ciclisti e delle biciclette	Diminuzione del numero di incidenti con morti e feriti tra i ciclisti	Riduzione dell'Indice di mortalità stradale tra i ciclisti
Riduzione dell'Indice di lesività stradale tra i ciclisti		
Miglioramento della sicurezza dei veicoli	Riduzione delle denunce di furto e/o vandalizzazione delle bici	
Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità ciclistica	Miglioramento dell'attrattività della mobilità ciclistica	Aumento dell'utilizzo della bicicletta negli spostamenti sistematici (casa-scuola/casa-lavoro)
Incremento dotazione stalli biciclette		
Incentivi all'acquisto di bici, E-bike o dispositivi di mi-cromobilità/ numero abitanti		
Miglioramento dell'accessibilità ai poli scolastici (scuole superiori e università)		
Miglioramento dei servizi di mobilità condivisa	Incremento dei servizi di sharing di mobilità "dolce"	
Miglioramento dell'intermodalità con il TPL	Incremento di attrezzature per lo stallo delle biciclette nelle stazioni TPL	
Incremento dei collegamenti delle ciclovie con le stazioni (punti di accesso) del TPL		
Sviluppo della rete ciclabile	Incremento della rete ciclabile di nuova realizzazione	
Miglioramento qualitativo della rete ciclabile esistente		
Implementazione di zone di moderazione del traffico (zone 30, zone residenziali, ecc.)		

Inoltre, il PPMCC, dovendosi raccordare con i PUMS dei Comuni per cui vige l'obbligo di redazione (Andria) e con quelli che, autonomamente (Barletta), o più recentemente con i contributo della Regione (Bisceglie) hanno intrapreso la redazione di questo strumento, deve fare riferimento anche agli obiettivi dichiarati in tale strumento di programmazione strategica del sistema della mobilità, al fine di garantire una pianificazione della mobilità ciclistica complessivamente coerente ed incisiva sul riequilibrio modale. In quest'ottica, il PPMCC deve contribuire a perseguire i seguenti macro-obiettivi minimi definiti nel DM 4 agosto 2017 n° 257, così come modificati dal DM 28 agosto 2019 n° 396 (vedi tabella pagina successiva).

Macrobiettivo	Indicatore	Unità di misura
a.2. Riequilibrio modale della mobilità	Aumento % di spostamenti in bicicletta.	adimensionale
c.4 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	c.4.a - Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli	morti / abitanti (fasce età predefinite)
	c.4.b - Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli	feriti/abitanti (fasce età predefinite)
d.4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	d.4.a - riduzione tasso di motorizzazione	numero di auto /popolazione residente

Il PPMCC deve perseguire i seguenti macro-obiettivi minimi definiti nel DM 4 agosto 2017 n° 257, così come modificati dal DM 28 agosto 2019 n° 396:

- Riequilibrio modale della mobilità;
- Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65);
- Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

Come già evidenziato, nel marzo 2021, l'Amministrazione Provinciale ha adottato le "Linee di indirizzo per la redazione della variante parziale al PPMCC".
L'intento è stato quello di "*fornire utili indicazioni e orientamenti per la redazione della variante parziale al PPMCC quale strumento di pianificazione di area vasta finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere lo sviluppo di tutti gli aspetti legati alla ciclabilità, dunque ad intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni*." (cfr. pag. 4 L.I. PPMCC)
Per quanto attiene gli obiettivi di carattere generale, le Linee di indirizzo hanno assunto quelli indicati dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2, in base ai quali, al livello provinciale, il PPMCC deve concorrere a:

- migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana ed extraurbana;
- tutelare il patrimonio naturale e ambientale;
- ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo;
- valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il piano straordinario della mobilità turistica e secondo quanto previsto dalla legge in materia di ferrovie turistiche.

Ciò premesso e considerato le Linee di Indirizzo hanno delineato le finalità a cui le attività di redazione del PPMC devono mirare:

- aggiornare il quadro conoscitivo del PPMCC vigente, alla luce del mutato quadro normativo, pianificatorio e progettuale del territorio provinciale, oltre ad estendere le conoscenze maggiormente raffinate attraverso nuovi rilievi sul campo e azioni innovative da parte di soggetti pubblici e privati;
- aggiornare il quadro di assetto pianificatorio del sistema infrastrutturale ciclabile provinciale promuovendo il cicloturismo e la smart mobility, attraverso una rete continua ed uniformemente diffusa sul territorio, definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico;
- fornire schemi applicativi concreti, mediante la redazione di linee guida e progetti pilota;
- coordinare a livello provinciale le politiche in materia di mobilità sostenibile e di trasporto pubblico, fornendo una visione d'insieme ed individuando priorità e criteri di azione condivisi.

In coerenza con la visione proposta dalle Linee Guida ELTIS, il PPMCC della Provincia di Barletta Andria Trani intende ***porre le persone e le loro esigenze al centro della pianificazione della mobilità*** partendo dall'evidenza che "prima o poi, nel nostro vivere quotidiano, tutti diventiamo pedoni". Questa assunzione implica il ribaltamento dell'approccio tradizionale che spesso mette al centro dell'azione la fluidificazione della circolazione veicolare, subordinando e circoscrivendo l'attenzione dedicata ai pedoni in ragione delle esigenze del traffico motorizzato. Il primo concetto da superare, in quanto restrittivo, se non addirittura fuorviante, è quello di ritenere esaustivi, nella progettazione della mobilità pedonale, i temi delle pedonalizzazioni in campo urbano e dell'abbattimento puntuale di barriere architettoniche. Realizzare aree pedonali isolate, creare o sottovalutare la presenza di ostacoli diffusi sulla rete pedonale per scarsa manutenzione, cosi come l'occupazione di suolo pubblico, l'errato posizionamento della segnaletica verticale sui marciapiedi o, ancora, non garantire l'indispensabile continuità e leggibilità alla rete dei percorsi pedonali (ad esempio da/verso gli attrattori urbani rilevanti o le fermate del trasporto pubblico principali), sono solo alcuni degli esempi di quanto l'approccio alla pianificazione della mobilità pedonale richieda, come già accennato, una transizione nella concezione della rete stradale da spazio conteso a spazio condiviso tra le diverse componenti di mobilità

Accettata l'esigenza della condivisione dello spazio da parte delle diverse componenti di traffico e graduando, a seconda dei contesti, la priorità assegnata a ciascuna di esse senza mai derogare le irrinunciabili condizioni di sicurezza a favore delle utenze più deboli, sarà più facile stabilire ed integrare le strategie di intervento in campo urbano a seconda delle esigenze specifiche di ciascun Comune: aree pedonali, Zone a Traffico Pedonale Privilegiato, ZTL ambientali, sino alla previsione di "Città 30" che consiste nell'adozione diffusa del limite massimo di velocità a 30 km/h su ampie porzioni della rete stradale urbana, circoscrivendo l'adozione di limiti di velocità più elevati agli assi di scorrimento urbano prevalentemente destinati al traffico veicolare, così come individuati, caso per caso, dai diversi Comuni della Provincia con l'unica avvertenza di un approccio omogeneo e rispettoso della vigente normativa per il segnalamento delle diverse regolamentazioni adottate per non disorientare gli utenti che si muovono da una città all'altra all'interno della Provincia.

Sia in campo extraurbano che urbano il PPMCC Provinciale intende promuovere il concetto di accessibilità universale che supera, estendendoli, i temi propri dell'eliminazione delle barriere architettoniche, sostituendoli con un'attenzione generalizzata alla progettazione di spazi e percorsi universalmente accessibili. Questo approccio nasce dalla volontà di favorire **la socializzazione e l'educazione**

intergenerazionale alla mobilità sostenibile a prescindere da qualsivoglia disabilità: un obiettivo da ritenere irrinunciabile nella prospettiva di una società in cui l'aspettativa di vita in condizioni di autosufficienza sta progressivamente innalzandosi.
L'accessibilità, cui è direttamente legata l'attrattività urbana e territoriale, si misura sulla capacità di offrire a tutti, indistintamente, la possibilità di pianificare la propria mobilità senza restrizioni o condizionamenti che possano incidere sulla qualità della vita o pregiudicare la percezione di sicurezza nello spostamento a piedi.
Nell'ottica di risolvere tali elementi di criticità, per quanto riguarda il tema della pedonalità, in termini di shift modale e in termini di riduzione dell'incidentalità per le utenze più vulnerabili sulla base di quanto disposto dal Piano Nazionale sulla Sicurezza Stradale (PNSS), il PPMCC persegue i seguenti target e obiettivi:

- miglioramento generalizzato della qualità e della sicurezza degli spostamenti pedonali in ambito urbano ed extraurbano;
- riduzione del 50% del numero di morti tra i pedoni entro il 2030.

Ciò premesso, le strategie per la promozione e la diffusione della mobilità ciclopedonale all'interno della Provincia di Barletta Andria Trani si basano sulle strategie generali di seguito elencate.

- promuovere, d'intesa con i Comuni iniziative di educazione alla mobilità ciclistica e la loro disseminazione nelle scuole, nei centri anziani, nelle associazioni di quartiere e attraverso occasioni formative a favore di progettisti liberi professionisti e tecnici della Pubblica Amministrazione;
- promuovere l'accessibilità universale anche con l'ausilio di sistemi di ausilio alla cognizione spaziale (Wayfinding) statici e dinamici;
- creare spazi per la ciclopedonalità sicuri, costituiti da percorsi continui, leggibili e confortevoli in grado di incentivare la scelta di muoversi a piedi e/o in bicicletta da parte di tutti i gruppi di utenti, indipendentemente da età e abilità motorie;
- incrementare la qualità e l'efficienza della mobilità pedonale nei nodi della rete del Trasporto Pubblico in cui effettuare l'interscambio anche nella modalità "bici al seguito", attraverso il miglioramento dell'accessibilità e il rinnovo e la manutenzione delle attuali dotazioni delle stazioni, fermate.

In particolare, Tutte le stazioni ferroviarie, autostazioni, fermate principali della rete automobilistica extraurbana ed urbana dovranno presentare adeguate connessioni pedonali e ciclabili in un intorno significativo (non inferiore a 400-500 metri), opportunamente segnalate, facilmente riconoscibili e adeguatamente attrezzate per le persone con disabilità. Particolare attenzione viene riconosciuta dal PPMCC ai collegamenti ciclabili e pedonali tra il centro abitato e le stazioni di riferimento. Lungo tali connessioni, agli itinerari per pedoni e ciclisti dovranno risultare il più possibile continui al fine di renderli facilmente percorribili.

3.3 Processo di definizione della rete di interesse provinciale di attuazione prioritaria

Il PPMCC ha il principale obiettivo di definire nel dettaglio la **rete ciclabile di interesse provinciale**, estesa a tutto il territorio ed integrata con la rete portante di trasporto pubblico, le reti ciclabili sovraordinate (Europea, nazionale e regionale) e sottordinata (di Parchi e comuni, in forma singola o associata).

Il primo passo nella redazione del PPMCC ha riguardato l'individuazione dell'impianto di itinerari e percorsi fisicamente definiti costituito dalla rete Eurovelo-Bicitalia, dalla rete regionale definita dal PRMC della regione Puglia e dal PRT della regione Basilicata.

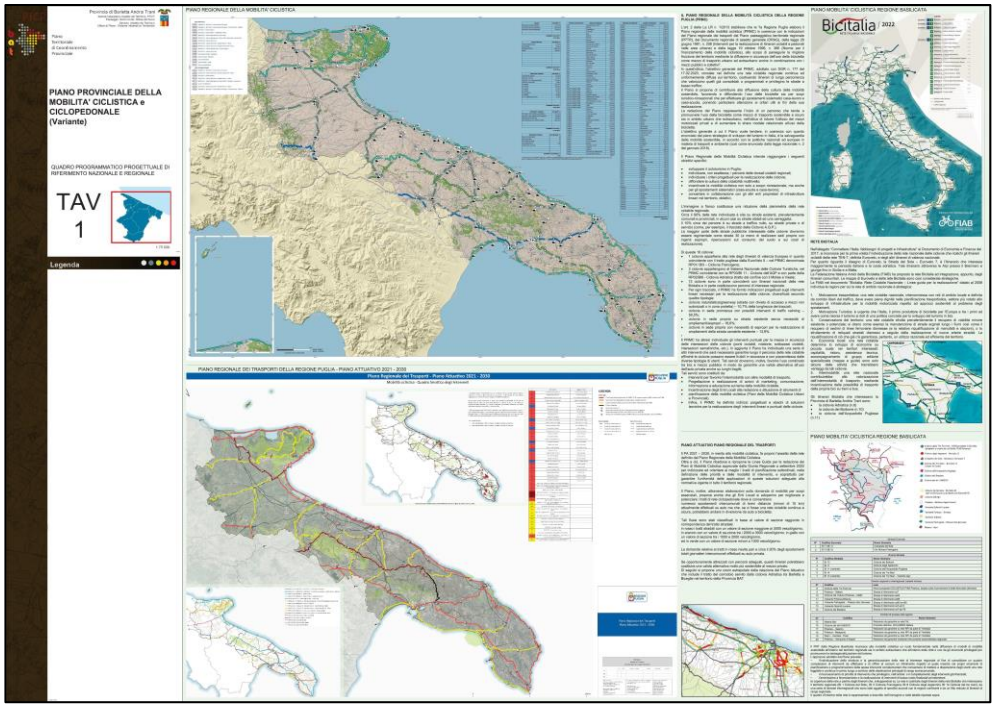


Figura 4 Quadro Conoscitivo Variante 2022 PPMCC - Quadro pianificatorio sovraordinato

Assunto questo impianto come scenario di riferimento sovraordinato, è stato effettuato un confronto della pianificazione vigente di pari livello con le province confinanti al fine di evidenziare gli elementi ce necessitano una coniugazione. Questo aspetto assume un'importanza particolare soprattutto in corrispondenza degli itinerari della Rete Bicitalia e dei percorsi di interesse provinciale o previsti dalla Pianificazione del Parco dell'Alta Murgia e del Piano Territoriale del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto.

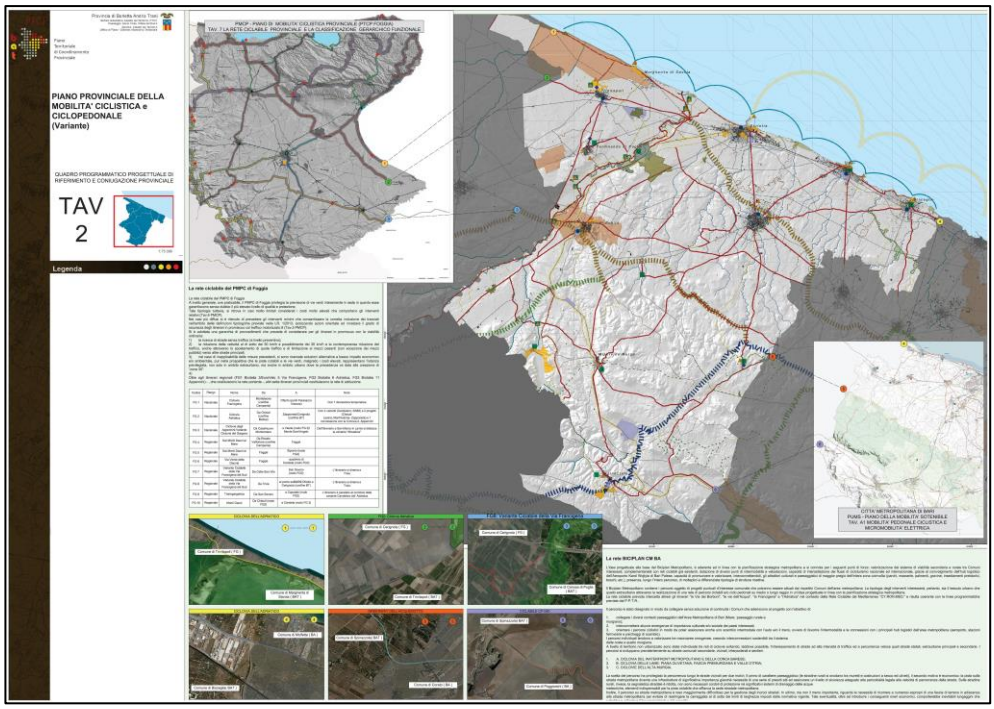


Figura 5 Quadro conoscitivo variante PPMCC - Quadro pianificatorio paritetico

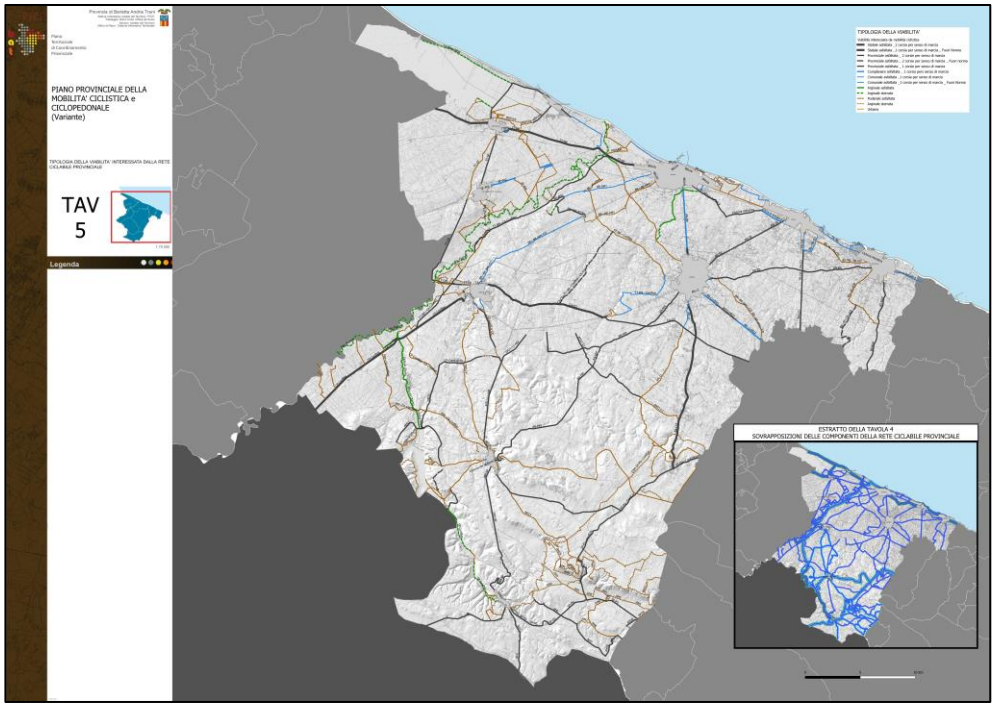


Figura 6 Gerarchizzazione del reticolo della viabilità ciclabile

3.4 Strategie d' intervento del PPMCC

3.4.1 Creazione di un progetto GIS dedicato alla gestione del PPMCC

Il primo "prodotto" del PPCMM è costituito da un progetto GIS avente la duplice finalità di accompagnare la costruzione del Piano e di costituire la base per la creazione di uno strumento per la futura gestione della rete. Ciò ha comportato una riclassificazione di ogni elemento della rete ciclabile di interesse provinciale

(sono quindi al momento escluse le reti comunali in ambito urbano per le quali, la rappresentazione di eventuali elementi è ereditata dal PTCP e non ha valore ai fini dell'impianto progettuale).
La classificazione di ciascun elemento della rete fisicamente individuato è stata accompagnata dalla implementazione di una serie di caratterizzazioni con l'obiettivo di riconoscere caratteristiche fisiche del percorso e di consentire operazioni di filtro per riconoscere, ad esempio, l'appartenenza di un elemento a più itinerari. Ciò allo scopo di:

1. Classificare la rete, come fisicamente definita, in base alle caratteristiche geometriche e funzionali della piattaforma del percorso;
2. riconoscere l'appartenenza di uno specifico elemento della rete a più itinerari di rango differente in modo da individuare gli interlocutori per coordinare la sua manutenzione evitando sprechi di risorse ma anche per garantire la creazione di un sistema di segnaletica unificato e non ridondante.

3.5 criteri per l'individuazione della rete ciclabile di interesse prioritario

La rete ciclabile individuata dalle analisi condotte nell'ambito del Quadro Conoscitivo del PPMCC è il risultato dell'integrazione tra diversi livelli gerarchici: Eurovelo – Bicitalia, Regionale, Provinciale, territoriale (Parchi dell'Alta Murgia e dell'Ofanto) e locale.
Il mosaico che ne risulta è decisamente imponente e l'intenzione è quella di non scartare aprioristicamente nessuno di questi elementi ma di riconosce uno strato prioritario sulla base di una serie di criteri. Ciò anche al fine di individuare delle priorità d'intervento in un quadro di risorse limitate.
I Criteri individuati sono riportati nella immagine riportata nell'immagine sottostante.

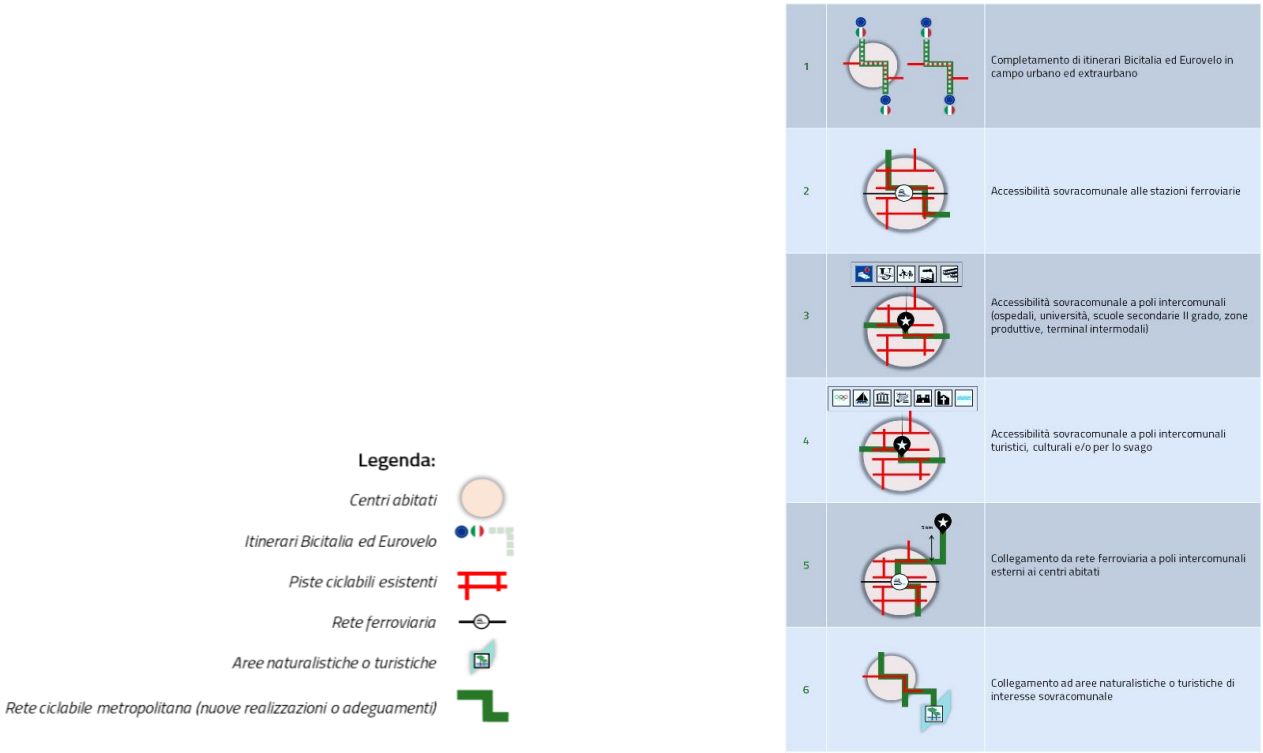


Figura 7. Criteri per l'individuazione degli elementi appartenenti alla rete prioritaria del PPMCC

3.5.1 Gerarchizzazione e caratterizzazione della Rete del PPMCC

La rete del PPMCC vigente è costituita dalla sommatoria di sottoreti rispetto alle quali è possibile riconoscere la seguente stratificazione gerarchica:

1. Itinerari della rete Eurovelo Bicitalia;
2. Itinerari della rete regionale del Piano Attuativo del PRT della regione Puglia 2015-2019 (che ha incorporato tutti quelli di cui al precedente punto 1);
3. Itinerari condivisi con altre programmazioni paritetiche (i.e. Province confinanti e Enti Parco) tra cui, in particolare l'impianto della ciclovia dell'Ofanto;
4. Itinerari provinciali (proposte PTCP);
5. Itinerari e percorsi attrezzati di livello Comunale individuati in forma singola o associata.

Successivamente all'approvazione del PTCP, come è naturale che accada, la programmazione dei diversi Enti è progredita fornendo elementi che, ove rispondano ai criteri di inclusione nel PPMCC, necessitano di essere inseriti nel Piano.
Ci si riferisce, in particolare e senza pretesa di esaustività, alle previsioni del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica in via di approvazione definitiva, al Piano Territoriale del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, al Piano della Mobilità Ciclistica dei Comuni dell'Alta Murgia e, in ultimo, non certo per importanza, il parco progetti elaborato dalla Provincia di Barletta Andria Trani (Il mare come Grande Parco Pubblico, le candidature a finanziamento per la realizzazione di un primo stralcio della rete di Albergabici e del servizio di Bikesharing per favorire le circuitazioni turistiche).
La presente variante del PPMCC si è posta dunque l'obiettivo primario di mettere a sistema tali contributi al fine di identificare l'assetto della rete di progetto rispetto alla quale, in cascata, programmare gli interventi.
La composizione della rete e la sua stratificazione costituiscono, al tempo stesso, un valore di grande potenziale, per la pluralità di opzioni messe a disposizione dell'utente ciclista, e un profilo di criticità, per la difficolta di coordinare l'azione programmatoria e di gestone della manutenzione ordinaria e straordinaria.
A questo scopo il PPMC ha proposto un approccio metodologico alla progettazione che, in primo luogo, ha effettuato una scomposizione della rete in livelli omogenei (cfr. TAV. 3) e, in secondo luogo, ha individuato le sovrapposizioni tra i diversi livelli "di competenza" (cfr. Tav. 4).

3.5.2 Velostazioni e Albergabici

Completano la dotazione della rete ciclabile di interesse provinciale le Velostazioni e gli Albergabici.
Garantire l'intermodalità è un obiettivo fondamentale per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti sistematici, in quanto non è realistico prevedere uno scambio modale completo tra auto e bicicletta, ma è plausibile in specifici contesti ipotizzare una integrazione tra auto e bici+treno o bici+autobus. Inoltre, è opportuno migliorare la sicurezza in termini di stazionamento presso gli scambi intermodali contro il furto e il danneggiamento delle biciclette.
Il PPMCC è coerente con il Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024 che insiste particolarmente sull'intermodalità e sull'incentivare l'uso combinato di bicicletta e trasporto pubblico, attraverso la realizzazione di apposite strutture per il parcheggio delle biciclette in prossimità di stazioni e fermate dei treni e dei bus definite come nodi intermodali.

Il PPMCC prevede la realizzazione di Velostazioni, intese come luoghi coperti, attrezzati e soggetti a videosorveglianza per la sosta, la custodia, l'assistenza, la riparazione, ed eventualmente anche il noleggio delle biciclette a beneficio di pendolari e di cicloturisti, localizzati nei nodi di scambio intermodale tra i diversi mezzi di trasporto quali treno, autobus e automobile (Art.84 comma 3 lettera c).
La Variante al PPMCC ha individuato le localizzazioni di massima per l'installazione di velostazioni 60 Velostazioni , di cui:

I. **12 impianti CAT. 1 in corrispondenza di Stazioni/fermate ferroviarie esistenti o di progetto** (Spinazzola, Minervino M., Canosa, Canne della Battaglia, Ospedale di Barletta, Barletta, Barletta Scalo, Trinitapoli, Andria Nord, Andria C.le, Andria Sud, Trani). A questi siti se ne potrebbe aggiungere un altro nel lungo periodo nel caso in cui RFI accogliesse la richiesta di realizzazione di una nuova fermata in corrispondenza del futuro Ospedale di Bisceglie.
II. **2 impianti CAT.1 in corrispondenza**, rispettivamente, **dell'autostazione di Margherita di Savoia**, capolinea del BRT costiero previsto dal Piano Attuativo 2021 – 2030 del PRT della Regione Puglia, **e del capolinea di San Ferdinando di P.** della linea suburbana di collegamento reciproco tra San Ferdinando di P., Trinitapoli e Margherita di S. (le esigenze di interscambio con il TPL a Trinitapoli e Margherita di S. sono già coperte, rispettivamente dalla velostazione presso la stazione ferroviaria e presso l'autostazione).
III. **10 impianti CAT. 2 presso le sedi di rappresentanza dei 10 comuni** per l'accesso alle rispettive aree centrali urbane.
IV. **8 impianti CAT 1 ad uso misto per visitatori e addetti presso gli Ospedali/poliambulatori** Asl di Bisceglie, Canosa Margherita di S., Minervino M., San Ferdinando, Spinazzola, Trani e Trinitapoli; **2 impianti CAT.1 dedicati ai visitatori e due dedicati agli addetti presso gli ospedali di Barletta e di Andria**.
V. **4 impianti CAT. 3 presso i porti/approdi turistici** di (Margherita di S., Barletta, Trani, Bisceglie).
VI. **2 Impianti ad uso turistico a Castel del Monte presso il Centro Bellomo** CAT.1 e **presso il futuro Eco-villaggio di corresponsabilità a TORRE PIETRA** (Margherita di Savoia) CAT.3
VII. **20 impianti CAT.2 localizzati presso gli Istituti di Istruzione Secondaria di secondo grado** in territorio provinciale.

Complessivamente, la realizzazione delle 60 velostazioni renderà disponibile una capacità complessiva di parcheggio stimabile in 3'000 posti bici.

Le velostazioni rientrano, quando non interne ad edifici, nell'arredo urbano. I materiali, la tipologia di struttura utilizzata e le componenti devono essere valutati in base alla collocazione specifica, in ottica di miglior utilizzo e durevolezza e minore impatto ambientale.
I Comuni dovranno collaborare con RFI, i proprietari delle aree attorno alle stazioni come piazzali e aree di pertinenza, i gestori dei servizi di trasporto pubblico, i dirigenti scolastici, i privati proprietari di aree per individuare gli spazi e le disponibilità per gli interventi in esame.
Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica, per quanto riguarda le Velostazioni, prevede di:

- "Dotare le principali stazioni ferroviarie e autostazioni bus di tutte le città Capoluogo di Provincia e di almeno il 50% dei Capoluoghi di Provincia di parcheggi dedicati e/o ciclo-stazioni all'interno e/o in prossimità del Fabbricato viaggiatori, dimensionata in relazione ai passeggeri in transito"

- "Dotare di rastrelliere almeno il 50% delle principali fermate del trasporto pubblico locale su gomma in ambito urbano ed extraurbano"
- "Ricavare almeno 30 posti biciclette coperti e sicuri e 30 posti biciclette in rastrelliere all'aperto all'interno o in prossimità di ogni edificio sede di attività pubbliche […] prevedendo una più precisa quantificazione del fabbisogno di sosta ciclabile da soddisfare in proporzione all'entità di addetti e utenti."

3.5.3 Progetti pilota

Il PPMCC è corredato di 4 progetti pilota che hanno la duplice funzione di dare fornire un'indicazione quali-quantitativa per rispondere ad alcune esigenze tra quelle ritenute prioritarie e, al contempo, di fornire un riferimento paradigmatico all'approccio sviluppo delle soluzioni di ulteriori interventi. Di seguito la descrizione di quattro progetti Pilota. I casi scelti presentano in questo senso una significativa copertura territoriale e di casi studio come meglio sinteticamente prefigurano nei punti seguenti.:

L'interconnessione tra la Ciclovia Adriatica e la Ciclovia dell'Ofanto mette a confronto 4 soluzioni che spaziano dalla messa in sicurezza e moderazione della velocità sulla NTA 133 per realizzare percorsi in affiancamento alla porzione della carreggiata stradale dedicata alla circolazione autoveicolare sino ad una soluzione che esclude l'utilizzo della viabilità ordinaria preferendo intervenire sulla trama dei percorsi poderali e arginali accompagnando l'intervento con l'implementazione di un sistema di monitoraggio delle Piene da realizzare d'intesa con l'Autorità di Bacino.

La creazione di un collegamento tra l'Ospedale di Barletta e la futura omonima fermata ferroviaria sulla linea Barletta - Canosa – Spinazzola si prefigge lo scopo di offrire una serie di spunti di riflessione che spaziano dall'incentivazione degli spostamenti Casa – lavoro alla multifunzionalità dei percorsi da realizzare per garantirne un uso plurimo da parte di utenti provenienti dalla ferrovia e dalla città, nonché da parte di turisti che effettuano l'interscambio treno – bici per raggiungere la rete Bicitalia (Ciclovia Adriatica che a nord della nuova fermata corre sulla linea di costa).

Il Collegamento Ciclovia dell'Ofanto – Stazione di Canosa prende in esame le esigenze di collegamento diretto tra una stazione ferroviaria e un itinerario ad elevata attrattività turistica (ciclovia dell'Ofanto) a cui si aggiunge la volontà di valorizzazione di alcune emergenze archeologiche (Ponte Roano e Tratturo). La presenza di un'utenza che si muove anche in gruppo impone una particolare cura nella scelta dell'itinerario con l'obiettivo di una mitigazione dei rischi connessi al traffico stradale (attraversamento della S.P. 231, ma anche a quello idraulico (utilizzo dei percorsi arginali).

Il collegamento tra la Stazione di Andria, l'Ospedale e la ricongiunzione con la "Ciclovia della Trifora" assomma in sé almeno quattro temi: il collegamento dalla Stazione ferroviaria ad un polo scolastico di rango provinciale, l'attraversamento di un reticolo stradale urbano per approdare in Ospedale, il riammagliamento con una ciclovia esistente promossa da un raggruppamento di Enti locali GAL dei Comuni di Castel del Monte) e l'esigenza di proporre azioni di messa in sicurezza su una viabilità extraurbana con traffico caratterizzato da elevate velocità medie di percorrenza.

3.6 Gli interventi in variante alla pianificazione vigente

Come già evidenziato il presente piano è in variante parziale al PPMCC vigente, che è parte del PTCP vigente. La maggior parte dei percorsi riportati nelle cartografie del nuovo Piano ricalcano quelli del PTCP. Inoltre,

successivamente all'adozione del PTCP la Provincia ha promosso direttamente e indirettamente azioni di pianificazione e progettazione da parte di altri enti convergenti sul disegno di rete proposto dal PTCP.

Il più aggiornato Quadro Pianificatorio regionale e delle aree vaste al quale il PPMCC è conforme è costituito da:

- Piano del Parco Nazionale dell'Alta Murgia, in cui alla "Carta degli interventi sulle risorse naturali, storiche e paesaggistiche" individua percorsi ciclabili e ciclopedonali per la fruizione del parco, approvato con D.G.R. n. 314 del 22.03.2016;
- Piano della Mobilità Ciclistica Provinciale (PMCP) della Provincia di Foggia, adottato con Deliberazione del Consiglio della Provincia di Foggia n. 36 del 29/10/2018;
- Quadro di Assetto dei Tratturi (art. 6, comma 1, della legge regionale n. 4/2013) - Dipartimento Risorse Finanziarie e Strumentali, Personale ed Organizzazione Sezione Demanio e Patrimonio – approvato in via definitiva con Deliberazione di Giunta Regionale n. 819 del 2 maggio 2019;
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), adottato con Deliberazione della Giunta Regionale del 17 febbraio 2020, n. 177.

Nell'ambito delle attività propositive promosse dalla Provincia di Barletta Andria Trani in attuazione del PTCP, rispettivamente per l'attuazione dei Progetti Strategici Territoriali del PTCP, PST 3 "Sistema Costiero" e PST6 "La ferrovia Barletta-Spinazzola", nonché nell'ambito delle attività preliminari di formazione del Piano Territoriale del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, sono state elaborate progettualità a scala sovracomunale che restituiscono a livello di maggior dettaglio, uno schema di mobilità ciclo-pedonale provinciale rappresentato rispettivamente dall'itinerario lungo la linea di costa adriatica e verso l'entroterra lungo il Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, a formare un sistema di percorrenza ciclo-pedonale "aree interne-costa" della regione Puglia. Più precisamente:

- Progetto di Fattibilità Tecnico- Economica V lotto della Ciclo-via Adriatica nell'area provinciale, approvato con Delibera del Presidente della Provincia n. 28 del 15.10.2019, in esito del concorso internazionale di progettazione indetto dalla Provincia di Barletta Andria Trani nell'ambito dell'attuazione del protocollo di intesa per il Programma di Rigenerazione Territoriale costiera (art. 6 L.R. 21/2008) "il mare grande parco pubblico";
- Progetto di fattibilità tecnico-economica "Ciclo-via della Valle dell'Ofanto - 1° stralcio PNR Fiume Ofanto – Diga Locone -foce", approvato con Delibera del Presidente della Provincia n. 33 del 19.07.2017;
- Progetto di fattibilità tecnico-economica "Ciclo-via della Valle dell'Ofanto - 2° stralcio PNR Fiume Ofanto – Confluenza Locone/Ofanto - Rocchetta Sant'Antonio Scalo", approvato con Delibera del Presidente della Provincia n. 79 del 30.10.2020.

Infine, riferimento per il PPMCC sono anche:

- la Deliberazione 23 del 17/06/2021 il Consiglio Provinciale ha adottato lo Schema Piano Territoriale del Parco, comprensiva della VAS e altri strumenti di pianificazione e gestione del Parco (di cui agli artt. 20, 21, 22 della L.R. 19/1997);

- la Deliberazione del Presidente della Provincia di Barletta Andria Trani n. 38 del 1.07.2022 si è preso atto dello Schema di Piano Territoriale del Parco e degli altri strumenti attuativi (di cui agli artt. 20, 21, 22 della L.R. 19/1997) unitamente al R.A. della VAS, come integrati a seguito delle determinazioni e controdeduzioni alle proposte e alle osservazioni pervenute durante la fase di consultazione pubblica.

Si specifica che risultano in corso di approvazione:

- del Piano Attuativo del Piano regionale dei Trasporti che ha una breve sezione dedicata alla mobilità ciclistica incorporando, di fatto la rete prevista dal PRMC;
- del PRMC che include la Ciclovia Adriatica e la ciclovia dell'Ofanto
- del Piano Territoriale del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto

Sotto il profilo metodologico e contenutistico il PPMCC si è mosso a partire dalle seguenti considerazioni.

1. Il Piano, salvo motivate eccezioni che sono riconducibili alla continuità di collegamenti tra Stazioni ferroviarie e poli attrattori valenza sovracomunale, non si occupa di itinerari ciclabili e, anche ove formula proposte in tal senso, esse hanno solo un valore di indirizzo e non prescrittivo lasciando ai Comuni la scelta delle modalità attuative dell'itinerario nel rispetto del Codice della Strada;
2. Con riferimento a quanto detto nel precedente punto 1 il Piano intende stimolare un processo "Bottom up" da parte di comuni singoli o a tal fine associati, nella proposizione delle modalità attuative di tratte dei percorsi della rete provinciale riguardanti "l'ultimo miglio" in campo urbano di itinerari ciclabili della rete provinciale ma anche di attraversamento del centro abitato in modo da dare concretezza alla fase attuativa e, successivamente, alla gestione della manutenzione ordinaria delle suddette tratte.
3. Il Piano ha puntato alla sicurezza, alla garanzia della percorribilità, al riuso delle infrastrutture esistenti (percorsi, albergabici, edifici o spazi per velostazioni etc...). I percorsi utilizzano viabilità esistenti senza alterarne le caratteristiche delle pavimentazioni (le asfaltate rimangono asfaltate e le sterrate rimangono sterrate). Oltre a questo, il piano ha recepito una passerella ciclopedonale prevista dal Piano Territoriale del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto. Nelle more della realizzazione della nuova passerella sull'Ofanto recepita dal Piano del Parco del Fiume Ofanto, tenuto conto dell'elevata pericolosità dell'intersezioni sulla NTA 133, il piano prevede di intervenire con una regolazione semaforica che consente di ridurre le velocità e realizzare percorsi ciclabili in carreggiata sulla NTA 133 tra intersezioni con la SP 5 a nord e SP 3 a sud.
4. Gli unici interventi esplicitamente previsti sui percorsi riguardano la segnaletica, tra cui una rete di monitoraggio costituita da avvisatori ottici e acustici in caso di Piena per tutti gli itinerari che si trovano in zona R4.
5. Per quanto riguarda gli Albergabici, si tratta ovunque di recepimento di progetti in corso e, in ogni caso riguardanti patrimonio edilizio abbandonato da recuperare (logica del riuso)
6. Punti si sosta attrezzata diverse dalle Velostazioni e comunque localizzati in aree insediate.
7. Per quanto riguarda le velostazioni si tratta di indirizzi impartiti, ai sensi di legge nazionale, ad ospedali, comuni e scuole secondarie di secondo grado e le relative localizzazioni sono puramente indicative. Fa eccezione alla legge la previsione di Velostazioni abbinate alle stazioni di presa e consegna della rete del

Bike sharing previste in corrispondenza dei porti che vanno ad aggiungersi alla proposta di servizio bike sharing candidata a finanziamento a valere sui fondi PAC dalla provincia.

8. Per quanto riguarda il rapporto tra rete tratturale e PPMCC vale quanto detto in premessa alla variante di piano con riferimento al riuso e al rispetto della naturalità dei luoghi, ovunque possibile. Tradotto in concreto questo obiettivo si traduce nella valutazione, nell'ambito della progettazione della sistemazione di un itinerario cicloturistico, della possibilità di utilizzare porzioni di un tratturo laddove ciò sia possibile mantenendone inalterate tutte le caratteristiche in modo da conseguire, indirettamente, anche l'obiettivo di creare spazi museali all'aperto che ripropongano al ciclo-escursionista o all'escursionista che si muove a piedi ambiti e paesaggi non modificati.

Nell'immagine seguente si riportano i tratti dei percorsi ciclabili non previsti nei piani vigenti, ancorché presenti nei piani in corso di approvazione elencati precedentemente e nei progetti pilota oppure, come nel caso della Ciclovia della Trifora, già esistenti.

4 Inquadramento ambientale

La finalità di quest'analisi consiste nell'identificare le problematiche che potrebbero condizionare gli effetti ambientali della Variante.

All'interno delle analisi ambientali effettuate per la redazione del PTCP vengono riportate alcune specifiche legate al territorio Provinciale che riportiamo di seguito.

L'attuale Provincia di Barletta, Andria e Trani (BAT) si estende per una superficie di circa 1.538 km².

Nella Provincia di Barletta, Andria e Trani la Murgia è sicuramente uno dei paesaggi tipici, riconoscibile come un ampio altopiano carbonatico che si estende senza soluzione di continuità dal Salento fino a lambire il bacino idrografico della valle dell'Ofanto. Si tratta di altopiani calcarei interessati in misura diversa da fenomeni carsici: l'altopiano posto alle quote superiori è individuato dalle Murge alte e si collega attraverso una netta scarpata alle Murge basse; queste si raccordano alla costa adriatica attraverso una serie di gradini strutturali. La Murgia cala dolcemente nella Valle dell'Ofanto che si congiunge con la piana del basso Tavoliere in prossimità della costa. Il clima è di tipo mediterraneo, con temperature elevate in estate, per quanto mitigate dalla vicinanza del mare, e relativamente miti in inverno le precipitazioni (600-800 mm annui) sono più copiose nelle zone più alte delle Murge. L'idrografia è condizionata dalle modeste precipitazioni ma ancor più dalla natura calcarea del suolo e dalla giacitura sub-orizzontale delle formazioni rocciose, di conseguenza scarseggiano i corsi d'acqua superficiali, mentre è assai sviluppata la circolazione idrica ipogea, con diffusi fenomeni carsici, spesso assai vistosi. L'idrografia superficiale è rappresentata dall'Ofanto, dal Locone e da piccoli torrenti che solo durante forti fenomeni di piovosità apportano una notevole quantità di acqua.

Nell'ambito del processo conoscitivo della Rete Ecologica Provinciale per la redazione del PTCP sono stati individuati gli elementi simbolici puntuali che evidenziano le criticità (le cosiddette interferenze). Sono stati considerati i principali elementi posti lungo i tracciati dei corridoi che, di fatto, interrompono le connessioni ecologiche esistenti nel territorio. Questi elementi, che rappresentano barriere significative, sono stati individuati relativamente al territorio naturale e nell'ambito periurbano. L'individuazione è stata effettuata sovrapponendo i diversi strati cartografici tramite strumenti GIS come ad esempio le reti stradali, le linee ferroviarie, elettrodotti (interferenze sull'avifauna), infrastrutture etc. con la rete ecologica provinciale. Tutto successivamente è stato validato tramite sopralluoghi e valutazioni expert based. Per il dettaglio cartografico si rimanda agli elaborati del PTCP.

4.1 Il rischio antropogenico

L'analisi del contesto ambientale in relazione alla componente del "rischio antropogenico" viene attuata attraverso la descrizione del rischio industriale, associato in particolare alle attività tecnologiche, fra cui sono annoverate l'industria, l'energia (trasporti condottati di combustibili), il trasporto (su ruota o su ferro) e lo stoccaggio di merci pericolose, le telecomunicazioni (campi elettromagnetici). Nel territorio della Provincia di Barletta Andria Trani insistono n. 12 impianti di trattamento delle acque reflue urbane (Fonte dati: AQP, Agosto 2014).

I principali riferimenti normativi (comunitari, nazionali e regionali) che definiscono obiettivi, modalità e valori soglia per tali analisi sono:

Direttiva Comunitaria 96/82/CE (Direttiva "Seveso II"), sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, recepita in Italia il 17 agosto 1999 con il Decreto Legislativo n. 334;

- Direttiva Comunitaria 2003/105/CE (Direttiva "Seveso III"), recepita in Italia il 21 settembre 2005 con il Decreto Legislativo n. 238
- Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 9 maggio 2005, che definisce i "Requisiti minimi di RAPPORTO AMBIENTALE - VAS del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Barletta Andria Trani 282/495 sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante";
- Delibera G.R. 1388/2006 relativa alle procedure tecnico amministrative per il rilascio dell'Autorizzazione Integrata Ambientale.

L'analisi della situazione di riferimento relativa al rischio industriale sarà espressa attraverso la descrizione e l'approfondimento di opportuni indicatori in grado di fornire un quadro complessivo del settore.

5 Coerenza con il quadro programmatico

La Verifica di Assoggettabilità a VAS che ha accompagnato il PPMCC di BAT ha analizzato nello specifico i possibili rapporti tra il Piano della Mobilità ciclistica in questione e gli strumenti e le politiche di programmazione e pianificazione vigenti nel territorio che governano il contesto ambientale, paesaggistico e territoriale interessato, alle diverse scale di riferimento.
Effettuare l'analisi di ricostruzione del piano programmatico normativo del territorio in questione, suddividendo i principali piani di area vasta, permette di riscostruire la struttura complessiva delle regole, dei principi, dei propositi e delle intenzioni che riguardano il territorio della Provincia di BAT, utile al fine di garantire una coerenza generale dell'azione proposta a livello amministrativo.

5.1 Quadro di riferimento programmatico

Attraverso il quadro di riferimento normativo suddivideremo e analizzeremo l'insieme dei piani e programmi che governano il territorio sia da un punto di vista regionale che nazionale.
L'analisi del Quadro programmatico normativo redatto nel presente documento è propedeutica a stabilire i pesi legislativi e le relazioni con gli altri piani e programmi del territorio interessato.
Secondo la forma espressa in precedenza vengono evidenziati i vari piani e programmi presi in considerazione.

A livello regionale vengono considerati i seguenti Piani e Programmi

STRATEGIA PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE REGIONE PUGLIA	**Obiettivi generali**	**Obiettivi specifici**
	Un patto per il clima e per l'economia verde e sostenibile	Investimenti sulla mobilità sostenibile e sul rafforzamento della rete del trasporto pubblico e ferroviario
		Centralità alla rigenerazione urbana, in chiave di inclusione sociale e servizi di prossimità

(DOCUMENTO PRELIMINARE)	Più competitivi con la puglia nel mondo	Opere infrastrutturali strategiche
	Città sostenibili per un modello europugliese	Promuovere, di concerto con le istituzioni nazionali, l'autonomia energetica, impegnandoci a sperimentare almeno un modello di comunità energetica locale in ciascun territorio regionale non interessato finora da comunità energetiche
		Mobilità urbana e accessibilità ai servizi

PIANO ATTUATIVO PIANO REGIONALE DEI TRASPORT (PRT)	1	Connettere la Puglia alla rete europea e nazionale per accrescere lo sviluppo economico della regione	S1.1	Migliorare la qualità delle connessioni alle reti Ten-T Core e Comprehensive, prevedendo, in particolare, una progressiva estensione della copertura della rete Core in ambito Regionale fino a ricomprendere tutti i capoluoghi di provincia.
			S1.2	Completare le connessioni stradali e/o ferroviarie di "ultimo miglio" ai porti succitati per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità.
	2	Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio	S2.1	disseminazione dei principi della mobilità sostenibile già attuato dalla Regione Puglia attraverso la redazione di Linee Guida regionali e i finanziamenti concessi ai Comuni per la redazione dei PUMS.
			S2.2	progressiva decarbonizzazione del sistema della mobilità e del trasporto delle merci attraverso azioni incentivanti ad ampio spettro per la sostituzione dei mezzi alimentati da combustibili fossili con mezzi alimentati da fonti di energia ecosostenibili.
	3	Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate	S3.1	Garantire l'accessibilità universale comodale e intermodale verso e tra i poli attrattori di rango sovracomunale puntando, in particolare, a ridurre le criticità che gravano sui cittadini e gli operatori economici delle zone più svantaggiate (tra cui in primis le Aree interne della SNAI) e valutando, caso per caso, le soluzioni complessivamente più sostenibili sotto il profilo ambientale, economico e sociale.
			S3.2	Costruzione di reti integrate di trasporto atte a garantire una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.
	4	Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	S4.1	Dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS (Intelligent Transportation Systems) in grado di dialogare con i veicoli, e promuovendo interventi atti a garantire le condizioni di sicurezza per la mobilità debole.
			S4.2	Garantire un sistema di interventi tra loro armonizzati e coordinati, come indicato dal D.M. n. 137 del 02/05/2012 relativo alle "Linee guida per la gestione della sicurezza delle

			infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35" e coerentemente con il Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS 2030).
5	Sostenere la connettività regionale alle TIC (Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione)	S5.1	Realizzare l'Integrazione tariffaria nell'ambito del sistema regionale di trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico provvedendo al potenziamento e alla velocizzazione dei servizi mediante la combinazione più efficiente di interventi non solo infrastrutturali ma anche tecnologici. Si prevede pertanto di sviluppare le iniziative del biglietto unico per il trasporto pubblico, interoperabile tra le aziende del trasporto sia su gomma che su ferrovia, anche in sinergia con i servizi della mobilità turistica.
		S5.2	Realizzare una rete di trasporto collettivo e di servizi di mobilità condivisa progressivamente orientata a far percepire agli utenti la "Mobilità come un servizio" (approccio MaaS – Mobility as a Service) contribuendo ad affrancare il Trasporto Pubblico dalla concezione di servizio rigido e, per questo, non competitivo con l'auto privata.
		S5.3	accelerare l'introduzione della digitalizzazione nel campo della mobilità e dei trasporti attraverso l'implementazione di interventi "Smart Road" sulla viabilità principale per migliorare la sicurezza, gestire ed orientare la domanda ad un uso coerente della rete stradale evitando, in particolare, la competizione tra viabilità autostradale e viabilità ordinaria.
		S5.4	promuovere l'utilizzo di nuove tecnologie come supporto nella gestione della logistica al fine di gestire le flotte dei veicoli commerciali, fronteggiare in maniera efficiente le criticità sulla rete in tempo reale, ottimizzare le operazioni ai nodi e permettere la sinergica interazione fra nodi medesimi, stabilire nuove forme di connessione tra i porti e le aree retroportuali.
6	Migliorare la governance degli investimenti infrastrutturali	S6.1	definire gli interventi infrastrutturali necessari al completamento del progetto di piena accessibilità di tutto il territorio regionale.
		S6.2	adottare un approccio sistemico nella definizione dello scenario progettuale ricercando ogni possibile sinergia tra gli interventi già programmati ed in fase di realizzazione e quelli di nuova previsione, in una logica intermodale e co-modale alle diverse scale territoriali.
		S6.3	assicurare la "progressività dei risultati" derivanti dall'attuazione dello scenario di Piano attraverso la sua capacità

				di far evolvere il sistema mobilità per configurazioni intermedie funzionali-funzionanti.
			S6.4	garantire la continuità nell'attuazione degli interventi strategici della programmazione di lungo periodo senza che ciò costituisca un vincolo al raggiungimento di obiettivi di medio termine.
			S6.5	prevedere la definizione di nuovi strumenti di supporto alle decisioni per elevare la qualità ed il contenuto di informazione nei processi, sia per i decisori che per gli stakeholders, i cittadini e le agenzie d'informazione.
			S6.6	nella logica di piano – processo, definire un sistema di monitoraggio del Piano che dia conto dell'efficacia delle azioni/strategie e indichi periodicamente i correttivi da apportare nella vigenza del piano.

PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)	**Obiettivi generali**	**Obiettivi specifici**
	5. Valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo	5.7 Valorizzare il carattere policentrico dei sistemi urbani storici: contrastare le saldature lineari e le conurbazioni;
	6. Riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee	6.3 Definire i margini urbani e i confini dell'urbanizzazione: migliorare la transizione tra il paesaggio urbano e quello della campagna aperta
	7. Valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia	7.3 Salvaguardare e valorizzare le strade, le ferrovie e i percorsi panoramici e di interesse paesistico- ambientale
	8. Favorire la fruizione lenta dei paesaggi	8.2 Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico-percettiva ciclo-pedonale: valorizzare, riqualificare e adeguare le risorse potenziali per la ciclabilità rappresentate dai tratturi, dalle ferrovie dimesse, dalle strade di servizio e dalle linee di adduzione dell'acquedotto, al fine di garantire una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali del territorio regionale
		8.3 Valorizzare e adeguare le rete ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori: valorizzare e adeguare i tratti della rete ferroviaria locale che attraversano paesaggi naturalistici e culturali di alto valore e le stazioni ferroviarie minori che rappresentano i punti di accesso privilegiati ai beni paesaggistici e storico-culturali;
		8.4 Promuovere ed incentivare lo sviluppo della modalità di spostamento marittima a corto raggio (metrò-mare): incentivare una fruizione

		marittima sostenibile della costa al fine di implementare l'offerta multimodale nelle aree a maggiore attrazione turistica, adeguando gli approdi come nodi intermodali di scambio con il trasporto pubblico su gomma, su ferro e ciclo-pedonale;
		8.5 Promuovere ed incentivare i percorsi lungo fiumi, lame e gravine
		8.6 Promuovere ed incentivare l'intermodalità tra le reti di città, le reti ciclabili, ferroviarie e marittime: valorizzare e adeguare le stazioni ferroviarie della rete ferroviaria regionale per garantire la fruizione multimodale sostenibile dei beni paesaggistici;
		8.7 Promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica: incentivare modalità di spostamento lungo la costa sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili) valorizzando e adeguando le infrastrutture esistenti. Valorizzare e riqualificare le strade litoranee che attraversano contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica e rappresentano il canale principale per la fruizione dei beni paesaggistici costieri e delle visuali panoramiche sul mare;
		8.8 Valorizzare ed adeguare i collegamenti interno- costa con modalità di spostamento sostenibili, multimodali e di alta qualità paesaggistica: riqualificare e valorizzare i collegamenti tra il patrimonio paesaggistico e storico-culturale costiero e quello dell'entroterra, promuovendo ed incentivando lo sviluppo di modalità di spostamento sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili), al fine di attivare nuove sinergie tra le aree interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale.
	9. Valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia	9.5 Dare profondità al turismo costiero, creando sinergie con l'entroterra: valorizzare sinergicamente il patrimonio edilizio della costa e quello dell'entroterra e potenziare i collegamenti costa-interno al fine di integrare il turismo balneare con gli altri segmenti turistici (storico-culturale, naturalistico, rurale, enogastronomico, congressistico), decomprimere il sistema ambientale costiero, destagionalizzare i flussi turistici, incrementare l'offerta ricettiva anche a servizio della costa senza ulteriore aggravio di cubature;
	11. Garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle	b11.2 Adeguare le prestazioni funzionali dell'infrastruttura al ruolo svolto all'interno della rete della mobilità e in coerenza con il contesto attraverso: - la regolamentazione dei flussi e degli accessi alle aree produttive, agricole, insediative, al mare, ecc...; - l'adeguamento delle caratteristiche geometriche del tracciato; - la riduzione della velocità;

	attività produttive e delle infrastrutture	b11.3 Valorizzare le potenzialità fruitive e connettive dell'infrastruttura rispetto al contesto insediativo, agricolo, paesaggistico e ambientale attraversato: garantire la riconoscibilità dei beni naturali e storico-architettonici attraversati e riqualificare e integrare la rete viaria secondaria di accesso ad essi; salvaguardare i manufatti viari storici e i loro contesti

PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)	**Obiettivi specifici**
	Definizione dei principali itinerari cicloturistici regionali della Puglia (ciclovie), da realizzare secondo specifiche tipologie, priorità e gerarchie (EuroVelo, SNCT, regionali)
	Messa in sicurezza delle intersezioni degli itinerari ciclabili con la viabilità carrabile
	Promozione dell'intermodalità
	Sviluppare il cicloturismo in Puglia
	Progettazione e realizzazione di azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile
	Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica (Piani della Mobilità Ciclistica Urbani e Provinciali)

AGGIORNAMENTO DEL PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR N. 1424 2 AGOSTO 2018)	**Obiettivi strategici**	**Obiettivi specifici**	**Strategie/azioni**
	OBIETTIVO B. Sostegno alle FER	3.Favorire il progressivo contributo al mix energetico regionale derivante dalle biomasse	BIOMASSE BIOCOMBUSTILI e BIOCARBURANTI: Xl. Avviare la transizione verso biocarburanti avanzati (secondo l'accezione della Direttiva 2009/28/EC} quali, ad esempio, biometano (ottenuto dall'upgrade del biogas da digestione anaerobica), sia esso Immesso in rete od impiegato nell'autotrazione, agevolando gli Impianti più piccoli, quelli a prevalente utilizzo di sottoprodotti, quelli più direttamente connessi alle Imprese agrozootecniche;
	OBIETTIVO E. Riduzione dei consumi ed economia circolare	1.Promuovere la riduzione dei consumi di tutti i settori economici e del comparto dei trasporti	EFFICIENTAMENTO ENERGETICO
			XVIII. Promuovere l'ammodernamento dei parchi mezzi del trasporto pubblico locale tramite il ricorso a mezzi a basso carico inquinante ed emissivo e caratterizzati da consumi ridotti.
			COORDINAMENTO CON GLI ENTI LOCALI
			IV. Favorire misure e interventi nei trasporti pubblici locali, negli edifici e nelle utenze delle Regioni, nonché degli Enti locali, per favorire la diffusione di autobus ecologici, alimentati con carburanti alternativi; a

			propulsione ibrida bimodale; elettrici (completamente elettrici con batteria a bordo) e ricaricati o a spina o attraverso sistema di induzione;
			V. Favorire misure e interventi di riduzione del traffico urbano;
	OBIETTIVO F. Innovazione e Ricerca	2. Favorire la ricerca in ambito energetico; intercettare i progetti e gli studi pilota per valutarne la replicabilità e la fattibilità; studio utilizzo di biocarburanti avanzati;	

PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR)-AGGIORNAMENTO 2015	**Obiettivi**	**Strategie**
	B. Promuovere FER innovative o tecnologie FER già consolidate ma non ancora diffuse sul territorio regionale	Sostenere il ricorso a combustibili innovativi, ecologici e a basso impatto ambientale
	D. Promuovere la produzione sostenibile di energia da biomasse secondo un modello di tipo distribuito valorizzando principalmente il recupero della matrice diffusa non utilmente impiegata e/o quella residuale, altrimenti destinata diversamente e in modo improduttivo.	I. Incoraggiare la pianificazione e la progettazione di filiere agro-energetiche, territorialmente diffuse ed innervate nel tessuto socio-economico del contesto rurale, e di quello peri-urbano se volto alla riqualificazione delle aree degradate
		IV. Elaborare ed adottare criteri in grado di conciliare in modo virtuoso la produzione di energia, di biomateriali e bioprodotti con la salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio, valorizzando il patrimonio delle aree rurali
		V. Progettare un modello produttivo agro-energetico idoneo allo sviluppo di aree agricole afflitte da marginalità economica (che spesso si accompagna alla marginalità sociale), concepito per meglio avvalorare specifiche sinergie agro-alimentari quali la difesa del territorio da fenomeni di dissesto idro-geologico, la bonifica di aree inquinate o degradate, il recupero e la riqualificazione produttiva di spazi periurbani o industriali, il superamento di specifiche condizioni che vincolano la produttività agraria e determinano sotto-utilizzazione o abbandono delle terre coltivate.
		VII. Avviare, in ambito regionale e inter-regionale, la transizione verso bio-combustibili e biocarburanti quali biometano, fonte rinnovabile che può essere utilizzata per produrre energia elettrica, in cogenerazione ad alto rendimento, energia termica e come carburante per l'autotrazione. Promozione dell'uso di biometano nei trasporti come biocarburante, privilegiando quanto ottenuto da sottoprodotti, con un occhio di riguardo per gli impianti più piccoli e più alla portata delle imprese agro-zootecniche

	I. Promuovere il completamento delle filiere produttive e favorire la ricaduta occupazionale sul territorio	
	G. Promuovere ricerca in ambito energetico	Implementare le smart technologies, puntando all'integrazione di scienza e impresa per concorrere all'obiettivo comune di realizzare Smart Community sensibili alla salvaguardia ambientale, del risparmio energetico, della qualità della vita e del risparmi delle risorse per le generazioni future. Tale approccio consente, altresì, di risparmiare o ricavare energia da fonti distribuite presenti in città, avvicinando la produzione al consumo, riducendo i trasporti e incentivando l'autoproduzione e la democratizzazione dell'energia.
	H. Promuovere la divulgazione e sensibilizzazione in materia di energia e risparmio energetico.	

DOCUMENTO PRELIMINARE PROGRAMMATICO PIANO REGIONALE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA 2019	**Il documento preliminare programmatico prevede 8 Macro-obiettivi:**
	Conseguimento di livelli di qualità dell'aria nonché la riduzione delle emissioni per il biossido di zolfo {SO2), ossidi di azoto (NOJ, composti organici volatili non metanici (COVNM), ammoniaca (NH3}, e particolato fine {PM2,5) al 2020 e al 2030, assicurando il raggiungimento di livelli intermedi entro il 2025
	Portare a zero la percentuale di popolazione esposta a superamenti oltre / valori limite di biossido di azoto NO2 e materiale particolato fine PM10
	Mantenere una buona qualità dell'aria nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli di inquinamento sono stabilmente al di sotto dei valori limite
	Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli di ozono superiori al valore obiettivo, ovvero ridurre le emissioni dei precursori di ozono sull'intero territorio regionale
	Ridurre le emissioni dei precursori del PM10 sull'intero territorio regionale
	Classificazione delle zone e degli agglomerati ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. 155/2010 e s.m.i.
	Ridefinire la rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria ambiente e della rete dei deposimetri
	Attivare il monitoraggio delle emissioni di una serie di sostanze per cui non sono previsti obblighi di riduzione in conformità alla direttiva comunitaria e al decreto legislativo n.81/2018

PIANO REGIONALE QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA)	**Obiettivi**	**Obiettivi specifici**	**Misure per la Mobilità**
	Rispetto dei limiti di legge per quegli	Ridurre le emissioni da traffico autoveicolar	Introduzione di un sistema generalizzato di verifica periodica dei gas di scarico (bollino blu) dei veicoli ciclomotori e motoveicoli
			Estensione delle zone di sosta a pagamento / incremento della tariffa di pedaggio / ulteriore chiusura dei centri storici

	inquinanti PM10, NO2, Ozono.	e nelle aree urbane	Introduzione del pedaggio per l'accesso ai centri storici o per l'attraversamento di strade
			Limitazione della circolazione dei motoveicoli immatricolati antecedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano
			Introduzione della sosta a pagamento per ciclomotori e motoveicoli
		Incrementare la quota di trasporto pubblico	Acquisto/incremento numero di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale
			Interventi nel settore del trasporto pubblico locale (filtro per particolato, filobus, riqualificazione del trasporto pubblico di taxi tramite conversione a metano)
			Incremento / introduzione dei parcheggi di scambio mezzi privati – mezzi pubblici
		favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile	Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane
			Introduzione del "car pooling" e del "car sharing"
			Sviluppo delle iniziative di Mobility Managment
		Eliminare o ridurre il traffico pesante nelle aree urbane	Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale
			Limitazioni all'accesso dei veicoli pesanti

IL PIANO DI BACINO DELLA PUGLIA, STRALCIO "ASSETTO IDRO GEOLOGICO" (PAI)	**Il PAI individua quali obiettivi principali:**
	La sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico-forestali, idraulico-agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistico;
	La difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto;
	Il riordino del vincolo idrogeologico;
	La difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua;
	Lo svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico, della gestione degli impianti
	Da perseguirsi attraverso le seguenti strategie rilevanti ai fini del PTR:
	La definizione del quadro del rischio idraulico ed idrogeologico in relazione ai fenomeni di dissesto evidenziati;
	L'adeguamento degli strumenti urbanistico-territoriali;
	L'apposizione di vincoli, l'indicazione di prescrizioni, l'erogazione di incentivi e l'individuazione delle destinazioni d'uso del suolo più idonee in relazione al diverso grado di rischio;

	L'individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico ed ambientale, nonché alla tutela ed al recupero dei valori monumentali ed ambientali presenti;
	L'individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinino rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione;
	La sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture con modalità di intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del terreno;
	La difesa e la regolazione dei corsi d'acqua, con specifica attenzione alla valorizzazione della naturalità dei bacini idrografici;
	Il monitoraggio dello stato dei dissesti.

PIANO REGIONALE DELLE COSTE (PRC)	**Obiettivi generali**	**Obiettivi specifici**
	Equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici, la libera fruizione e le attività turistico ricreative;	Sviluppo del settore turistico.
		Godimento pubblico della costa
		Protezione dell'ambiente naturale
	Sviluppo economico e sociale delle aree costiere attraverso criteri di eco-compatibilità e di rispetto dei processi naturali	Affermazione della qualità e della sostenibilità dello sviluppo.
		Strategie di governo della costa
	Strategie di recupero e riequilibrio litoraneo e costiero	Strategie di difesa e di riqualificazione ambientale

PIANO GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI (PGRA)	**Il piano si pone i seguenti obbiettivi specifici:**
	Riduzione del rischio per la salute umana
	Riduzione del rischio per la vita umana
	Riduzione del rischio per le strutture che assicurano i servizi per le utenze domestiche e non domestiche: ospedali, acquedotti, reti elettriche
	Salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche
	Raggiungimento del buono stato ecologico dei corpi idrici
	Riduzione dei rischi di contaminazione con specifico riferimento ai corpi idrici a specifica destinazione (idropotabile)
	Tutela dello stato quali - quantitativo degli ecosistemi
	Riduzione del rischio per le infrastrutture di trasporto
PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (PTA)	**In linea con la normativa vigente il PTA persegue i seguenti obiettivi:**
	Prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati
	Conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi
	Perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili

	Mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;
	Mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità (…)
	Impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico.

QUADRO DI ASSETTO DEI TRATTURI (QAT)	**L'obiettivo generale del QAT è contribuire a valorizzare il territorio regionale attraverso il recupero e la valorizzazione della rete tratturale in quanto preziosa testimonianza identitaria della comunità pugliese. Nel perseguire tale obiettivo** **Il QAT ha effettuato una ricognizione e una classificazione della rete tratturale regionale individuando:** a) i tratturi che conservano l'originaria consistenza o che possono essere alla stessa recuperati, da conservare e valorizzare per il loro attuale interesse storico, archeologico e turistico - ricreativo; b) le aree tratturali idonee a soddisfare esigenze di carattere pubblico; c) le aree tratturali che hanno subìto permanenti alterazioni, anche di natura edilizia.

PUGLIA 365	**In relazione al PTR assumono rilevanza alcuni i seguenti obiettivi:**
	Dotazione di infrastrutture portuali adeguate ad accogliere la crescente domanda turistica.
	Per quanto riguarda la nautica di diporto, elemento fondamentale è la presenza di posti barca. Occorre potenziare la dotazione di posti barca, notevolmente deficitaria in generale nelle regioni meridionali;
	Occorre ragionare in un'ottica di comodalità, ossia offrire all'utente la possibilità di combinare più mezzi e di personalizzare i servizi a seconda delle proprie esigenze.
	Bisogna pensare soluzioni intermedie tra il trasporto pubblico e quello privato, tra la rigidità dei percorsi e delle destinazioni dei mezzi di trasporto di massa e il point to point ottenibile con il trasporto individuale privato;
	Valorizzare tutte le forme di spostamento relative alla "mobilità dolce"

PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS)	Il PTS costituisce Piano Attuativo al PTR e ha come principali fini la riorganizzazione e ottimizzazione del sistema dei servizi e del trasporto pubblico (TPL). Il PTS prevede azioni, ambiti prioritari di applicazione, e innovazioni per il sistema complessivo (GEN) e per ognuna delle modalità di trasporto (servizi ferroviari – FF; servizi automobilistici sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari –SI; Settore automobilistico extraurbano – AE; Settore automobilistico Urbano – AU).
	I principali obiettivi del PTS sono
	Riconoscere i servizi TPRL da assegnare alla competenza pianificatoria di ciascun ATO provinciale anche alla luce della riclassificazione dei servizi sostitutivi/integrativi;
	Definire gli indirizzi operativi per l'efficientamento dei servizi di TPRL (Piano di Riprogrammazione);

	Individuare il percorso per arrivare ai nuovi affidamenti, anche in virtù della progressiva riconversione dei servizi sostitutivi/integrativi in percorrenze ferroviarie.
	Nel perseguire gli obiettivi di cui sopra il PTS:
	Individua un sistema di monitoraggio degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione contenuti nel processo di riforma avviato con il Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 per il sistema TPRL;
	Fornisce indicazioni sul processo di riorganizzazione del TPRL: il PRT si fa carico di delineare il processo di riorganizzazione e potenziamento dei servizi TPRL propedeutico alle procedure dei futuri affidamenti dei servizi;
	Fornisce indirizzi operativi per le azioni di efficientamento.

DOCUMENTO REGIONALE DI ASSETTO GENERALE (DRAG)	Una più efficiente e sostenibile dotazione infrastrutturale, promuovendo rapporti virtuosi tra pianificazione territoriale e pianificazione delle infrastrutture, definendo i contenuti e i modi di uno sviluppo armonico degli insediamenti e della loro dotazione di attrezzature ed infrastrutture e ripristinando le regole fondamentali della buona progettazione urbana ed infrastrutturale;

5.2 Coerenza del PPMC con i Piani e Programmi

Gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale di livello regionale in precedenza richiamati non evidenziano disposizioni ostative rispetto alla proposta progettuale in esame, la quale interviene a una scala strettamente locale senza modificazioni significative dello scenario urbanistico vigente.

Di seguito si riporta la coerenza tra le strategie del PPMCC e gli obiettivi dei piani.

STRATEGIE PPMCC	**OBIETTTIVI PIANI E PROGRAMMI**
promuovere l'accessibilità universale anche con l'ausilio di sistemi di ausilio alla cognizione saziale (Wayfinding) statici e dinamici;	PRT: Migliorare la coesione sociale promuovendo la competitività del sistema economico produttivo e turistico, a partire dalle aree più svantaggiate
creare spazi per la ciclopedonalità sicuri, costituiti da percorsi continui, leggibili e confortevoli in grado di incentivare la scelta di muoversi a piedi e/o in bicicletta da parte di tutti i gruppi di utenti, indipendentemente da età e abilità motorie;	SSSR: Mobilità urbana e accessibilità ai servizi PPTR: 8.2 Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico-percettiva ciclo-pedonale 8.5 Promuovere ed incentivare i percorsi lungo fiumi, lame e gravine 8.7 Promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica: incentivare modalità di spostamento lungo la costa sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili) 8.8 Valorizzare ed adeguare i collegamenti interno- costa con modalità di spostamento sostenibili, multimodali e di alta qualità paesaggistica PRT Accrescere la sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto

STRATEGIE PPMCC	OBIETTTIVI PIANI E PROGRAMMI
	PRMC creazione di una rete ciclabile sicura, accessibile e diffusa la promozione e la diffusione del cicloturismo collegare le ciclovie con i principali siti di interesse storico, paesaggistico e naturalistico; valorizzare e sfruttare le strade esistenti a traffico basso o nullo PUGLIA 365 Valorizzare tutte le forme di spostamento relative alla "mobilità dolce" QAT valorizzare il territorio regionale attraverso il recupero e la valorizzazione della rete tratturale
incrementare la qualità e l'efficienza della mobilità pedonale nei nodi della rete del Trasporto Pubblico in cui effettuare l'interscambio anche nella modalità "bici al seguito", attraverso il miglioramento dell'accessibilità e il rinnovo e la manutenzione delle attuali dotazioni delle stazioni, fermate;	SSSR: Un patto per il clima e per l'economia verde e sostenibile; Mobilità urbana e accessibilità ai servizi PPTR 8.6 Promuovere ed incentivare l'intermodalità tra le reti di città, le reti ciclabili, ferroviarie e marittime 8.7 Promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica: incentivare modalità di spostamento lungo la costa sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili) 8.8 Valorizzare ed adeguare i collegamenti interno-costa con modalità di spostamento sostenibili, multimodali e di alta qualità paesaggistica PRMC la promozione e la diffusione del cicloturismo collegare le ciclovie con i principali nodi del trasporto (aeroporti civili, principali stazioni ferroviarie, porti, terminal bus, velostazioni); PUGLIA 365 comodalità, ossia offrire all'utente la possibilità di combinare più mezzi e di personalizzare i servizi a seconda delle proprie esigenze. Valorizzare tutte le forme di spostamento relative alla "mobilità dolce"
promuovere, d'intesa con i Comuni iniziative di educazione alla mobilità ciclistica e la loro disseminazione nelle scuole, nei centri anziani, nelle associazioni di quartiere e attraverso occasioni formative a favore di progettisti liberi professionisti e tecnici della Pubblica Amministrazione.	PPTR 8.2 Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico-percettiva ciclo-pedonale Puglia 365 Valorizzare tutte le forme di spostamento relative alla "mobilità dolce"
incrementare la qualità e l'efficienza della mobilità pedonale nei nodi della rete del Trasporto Pubblico in cui effettuare l'interscambio anche nella modalità "bici al seguito",	PTS: Definire gli indirizzi operativi per l'efficientamento dei servizi di TPRL (Piano di Riprogrammazione);

STRATEGIE PPMCC	OBIETTTIVI PIANI E PROGRAMMI
attraverso il miglioramento dell'accessibilità e il rinnovo e la manutenzione delle attuali dotazioni delle stazioni, fermate;	
creare spazi per la ciclopedonalità sicuri, costituiti da percorsi continui, leggibili e confortevoli in grado di incentivare la scelta di muoversi a piedi e/o in bicicletta da parte di tutti i gruppi di utenti, indipendentemente da età e abilità motorie;	DRAG: Una più efficiente e sostenibile dotazione infrastrutturale, promuovendo rapporti virtuosi tra pianificazione territoriale e pianificazione delle infrastrutture, definendo i contenuti e i modi di uno sviluppo armonico degli insediamenti e della loro dotazione di attrezzature ed infrastrutture e ripristinando le regole fondamentali della buona progettazione urbana ed infrastrutturale;

L'individuazione preventiva degli effetti ambientali significativi, potenzialmente conseguenti all'attuazione delle scelte/azioni di piano, consente di selezionare, tra le possibili alternative, le soluzioni migliori e/o le eventuali misure mitigative/compensative, al fine di garantire la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale del Piano stesso o dei piani sovraordinati.
A tal fine si evidenziano a livello Nazionale i seguenti strumenti di pianificazione, per i quali viene effettuata una verifica di coerenza con le strategie del PPMCC.

STRATEGIA NAZIONALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE	Obiettivi generali	Obiettivi specifici
	Promuovere la salute ed il benessere	Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico
	Arrestare la perdita di Biodiversità	Salvaguardare e migliorare lo stato di conservazione di specie e habitat per gli ecosistemi, terrestri e acquatici
		Integrare il valore del capitale naturale (degli ecosistemi e della biodiversità) nei piani, nelle politiche e nei sistemi di contabilità
	Garantire una gestione sostenibile delle risorse naturali	Arrestare il consumo del suolo e combattere la desertificazione
		Minimizzare i carichi inquinanti nei suoli, nei corpi idrici e nelle falde acquifere, tenendo in considerazione i livelli di buono stato ecologico dei sistemi naturali
		Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera
	Creare comunità e territori resilienti,	Prevenire i rischi naturali e antropici e rafforzare le capacità di resilienza di comunità e territori

	custodire i paesaggi e i beni culturali	Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni
		Garantire il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali
		Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale
	Decarbonizzare l'economia	Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci Abbattere le emissioni climalteranti nei settori non-ETS

STRATEGIE PPMCC	**OBIETTTIVI PIANI E PROGRAMMI**
promuovere l'accessibilità universale anche con l'ausilio di sistemi di ausilio alla cognizione saziale (Wayfinding) statici e dinamici;	Strategia Nazionale Sviluppo Sostenibile: Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci
creare spazi per la ciclopedonalità sicuri, costituiti da percorsi continui, leggibili e confortevoli in grado di incentivare la scelta di muoversi a piedi e/o in bicicletta da parte di tutti i gruppi di utenti, indipendentemente da età e abilità motorie;	
incrementare la qualità e l'efficienza della mobilità pedonale nei nodi della rete del Trasporto Pubblico in cui effettuare l'interscambio anche nella modalità "bici al seguito", attraverso il miglioramento dell'accessibilità e il rinnovo e la manutenzione delle attuali dotazioni delle stazioni, fermate;	
promuovere, d'intesa con i Comuni iniziative di educazione alla mobilità ciclistica e la loro disseminazione nelle scuole, nei centri anziani, nelle associazioni	

STRATEGIE PPMCC	OBIETTTIVI PIANI E PROGRAMMI
di quartiere e attraverso occasioni formative a favore di progettisti liberi professionisti e tecnici della Pubblica Amministrazione.	

Tutto ciò premesso e considerato è quindi possibile affermare che il PPMC è in linea con gli obiettivi e le strategie e dei piani e programmi del quadro nazionale regionale, e Provinciale e le strategie ed azioni attuano molti degli obiettivi, non solo dei piani legati al settore dei trasporti.

6 PPMCC, possibili effetti ambientali e vincolistica

Le azioni previste in attuazione delle strategie del PPMC sono ovviamente rivolte al comparto della mobilità ciclistica, e interessano principalmente il centro abitato.
Si possono distinguere due macro-tipologie di azioni, quelle "**gestionali**" e quelle "**infrastrutturali**".
Le prime non si esprimono nella realizzazione di nuove infrastrutture/opere, ma nella migliore regolamentazione delle infrastrutture esistenti e nell'implementazioni di politiche specifiche volte al miglioramento del comparto della mobilità ciclistica in un'ottica di sostenibilità e nell'incentivazione di comportamenti virtuosi. Queste politiche/azioni, seppur abbiano una valenza nel raggiungimento degli obiettivi complessivi del Piano e quindi sulle componenti ambientali legate alla circolazione dei mezzi, non hanno una espressione territoriale specifica e non hanno una interazione con le risorse naturali.

In merito agli interventi si evidenzia che la maggior parte dei percorsi riportati nelle cartografie del nuovo Piano ricalcano quelli del PTCP o comunque in piani vigenti. Gli altri sono comunque contenuti in piani in corso di approvazione.
Il Piano ha puntato alla sicurezza, alla garanzia della percorribilità, al riuso delle infrastrutture esistenti (percorsi, albergabici, edifici o spazi per velostazioni etc...). I percorsi utilizzano viabilità esistenti senza alterarne le caratteristiche delle pavimentazioni.
In merito alle velostazioni, queste sono elementi di arredo urbano, o semplice attrezzaggio di vani terra di edifici esistenti.
La Variante parziale al PPMCC prevede interventi minimali che non producono significative problematiche ambientali da evidenziare. Di seguito si riportano gli effetti.

6.1 Aria, emissioni climalteranti e rumore

Le azioni del PPMCC sono volte a potenziare la mobilità sostenibile ed in particolare quella attiva attraverso azioni materiali e immateriali per il ridisegno e il potenziamento della rete ciclabile e l'intermodalità.
Gli effetti complessivi attesi saranno di riduzione di emissioni inquinanti e sonore risultante dall'effetto delle misure tese a favorire lo spostamento modale verso la mobilità dolce.
È quindi ipotizzabile che si abbiano effetti positivi per la qualità dell'aria, e il rumore.
Tali misure hanno evidenti ricadute positive anche sulla riduzione delle emissioni climalteranti e dei consumi energetici.

6.2 Paesaggio e biodiversità

Le azioni previste dal PPMC non vanno ad alterare il sistema complesso del paesaggio. Gli interventi interni alle aree urbanizzate non impattano sul sistema suolo o sul sistema di relazioni fisiche percettive dei luoghi, ma incrementano invece una fruizione più a misura d'uomo del territorio.
Nel territorio rurale la maggior parte degli interventi riguarda la sistemazione della segnaletica.

In ogni caso gli interventi previsti dalla Variante parziale al PPMCC verranno opportunamente analizzati in fase attuativa in riferimento alle potenziali interferenze con aree appartenenti alla Rete Natura 2000, rispetto a quanto già analizzato nella precedente fase pianificatoria.

6.3 Acque

Le azioni previste dal PPMC non hanno effetti sulle acque. Gli interventi interni alle aree urbanizzate non impattano sulla permeabilità, perché non vanno ad alterare il suolo esistente.
Nel territorio rurale la maggior parte degli interventi riguarda la sistemazione della segnaletica o percorsi verdi

6.4 Conclusioni

Per quanto esposto nel presente rapporto, si ritiene che il PPMCC del Provincia di BAT non necessiti di essere assoggettata a Valutazione Ambientale Strategica di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.
Il piano infatti non prevede nuovi percorsi con manufatti o modifiche dell'uso del suolo che non siano già previsti in piani approvati od in corso di approvazione. Pertanto, le progettualità indicate in Variante non generano effetti cumulativi specifici.
Si evidenzia che gli interventi recepiranno le eventuali raccomandazioni e prescrizioni dei pareri motivati VAS, dei piani in corso di approvazione.