

Comune di Mola di Bari

***PUMS – PIANO URBANO
DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE***

Rapporto preliminare per la verifica di
assoggettabilità a Valutazione Ambientale
Strategica (VAS)

Elaborato da



in collaborazione con



Mola di Bari, 29 gennaio 2021

A CURA DI

Ing. Lorenzo Bertuccio (Coordinamento scientifico – SCRAT S.r.l.)

Arch. Guglielmo Bilanzone (responsabile VAS – Cras s.r.l.)

Arch. Federica Benelli (Cras s.r.l.)

Arch. Maria Pietrobelli (Cras s.r.l.)

Dott.ssa Carla Giaume (Cras s.r.l.)

Arch. Francesca Palandri (SCRAT S.r.l.)

con il supporto del GdL del Comune di Mola di Bari



SOMMARIO

1	Introduzione.....	5
1.1	Obiettivi e oggetto del rapporto.....	5
1.2	Inquadramento normativo.....	9
1.2.1	Principi generali e norme di riferimento.....	9
1.2.2	Modalità di applicazione della VAS e competenze nel caso dei PUMS.....	12
1.2.3	Specificazioni sulla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS.....	15
2	Il contesto di riferimento.....	20
2.1	Inquadramento geografico.....	20
2.2	Caratteristiche socio-demografiche.....	21
2.3	Imprese e dinamiche occupazionali.....	30
2.4	Il sistema infrastrutturale e insediativo.....	37
2.5	Il sistema ambientale.....	39
2.5.1	Assetto fisico: geologia e idrologia.....	39
2.5.2	Uso del suolo.....	41
2.5.3	Biodiversità.....	43
2.5.4	Qualità dell'aria.....	46
2.5.5	Comfort acustico.....	49
2.5.6	Paesaggio e beni culturali.....	50
3	Le azioni previste dal PUMS.....	59
4	Potenziali interazioni con il quadro programmatico e ambientale.....	62
4.1	Relazioni con la pianificazione.....	62
4.1.1	I Piani/Programmi considerati.....	62
4.2	La compatibilità con la pianificazione paesaggistica, territoriale e delle aree protette.....	64
4.2.1	Relazioni con il PPTR.....	64
4.2.2	Relazioni con il PTCP.....	70
4.2.3	Relazioni con aree naturali protette e Rete Natura2000.....	72
4.2.4	La verifica di coerenza con gli altri strumenti di pianificazione.....	77
4.3	Interazioni con il quadro ambientale.....	80
4.3.1	Componenti ambientali coinvolte.....	80
4.3.2	Possibili impatti e benefici ambientali.....	82
5	Conclusioni.....	90





1 INTRODUZIONE

1.1 OBIETTIVI E OGGETTO DEL RAPPORTO

Il presente rapporto contiene le indicazioni utili affinché possa essere espletata la procedura di Verifica di assoggettabilità a VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città di Mola di Bari previsto dal D.lgs 152/06 e norme regionali di recepimento in materia.

Al fine di inquadrare correttamente la natura e gli obiettivi del presente documento si ritiene importante riassumere le fonti normative e gli scopi del PUMS

La principale fonte normativa del II PUMS è il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 n. 397 recante “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”.

Il decreto ha l’obiettivo di favorire di favorire l’applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile su tutto il territorio nazionale

L’allegato 1 al decreto è costituito da tali linee guida nelle cui premesse si specifica che:

“Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all’area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l’efficacia e l’efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l’assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana assume come base di riferimento il documento «*Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*» (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea ed è in linea con quanto espresso dall’allegato «Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanza 2017.”

Le linee guida contengono sia indicazioni procedurali inerenti la formazione, adozione ed approvazione del PUMS sia indicazioni di carattere tecnico inerenti le metodologie e i contenuti delle elaborazioni da sviluppare.

L’allegato 2 al decreto contiene invece le indicazioni inerenti gli obiettivi da perseguire e le azioni da sviluppare monche gli indicatori da considerare nell’azione di monitoraggio del PUMS.

Nel 2019, con Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 28 agosto n. 396 sono state introdotte alcune modifiche al decreto del 4 agosto 2019 n. 397.



In particolare:

- è stato prorogato di 12 mesi il termine di ventiquattro mesi previsto all'art. 3, comma 1 del D.M. 397/2017 per la predisposizione e adozione dei Pums;
- è stata sostituita la tabella 1 "Macroobiettivi" dell'allegato al D.M. 397/2017;
- è stato introdotto un nuovo regime transitorio per finanziamenti statali nel settore del trasporto rapido di massa.

In estrema sintesi, quindi, Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), introdotto a seguito del Decreto Ministeriale del 4 agosto 2017, è un piano strategico con un orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo, che sviluppa una visione di sistema della mobilità.

Il PUMS infatti affronta il tema delle infrastrutture per il trasporto pubblico, per la mobilità dolce, per la rete stradale primaria e per la distribuzione delle merci. E' finalizzato a favorire la sicurezza e l'accessibilità per tutti in forme il più possibile rispettose delle istanze di sostenibilità ambientale puntando a ridurre le emissioni di inquinanti e a migliorare nel complesso la qualità degli spazi urbani.

Alle linee guida nazionali si affiancano le linee guida che la Regione Puglia ha voluto mettere a punto al fine di tener conto delle specificità regionali-

In particolare 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.

Nello specifico le Linee Guida regionali:

- forniscono un quadro di riferimento programmatico e normativo relativo al territorio regionale pugliese;
- propongono ulteriori Strategie e Azioni definite sulla base di alcune tematiche relative alla mobilità, emerse in fase di redazione (turismo, aree interne e piccoli centri, ecc);
- dettagliano il processo di redazione di un PUMS, individuando le fasi principali e le relative specifiche attività necessarie per affrontare il processo di pianificazione e partecipazione;
- esplicitano i contenuti del Piano, precisando l'iter procedurale ai fini dell'approvazione del Piano in coerenza con la normativa regionale di riferimento;
- forniscono esempi di buone prassi (Tabella B – Strategie e buone pratiche) e strumenti (Tabella C – Strumenti) per supportare le Amministrazioni e i professionisti esperti nello sviluppo e nell'attuazione di un PUMS;
- delineano un quadro generale dei principali programmi di finanziamento europei e nazionali sulla mobilità sostenibile.



Le linee guida pugliesi aderiscono pienamente ai principi e alle definizioni contenute nelle citate linee guida ELTIS adottando la definizione di PUMS come un “piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione”.

Le Linee Guida pugliesi ribadiscono i seguenti obiettivi fissati da ELTIS:

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

Inoltre viene condiviso e riproposto l'elenco dei principali benefici, che un PUMS deve generare:

- migliorare la qualità della vita
- creare benefici economici e ridurre i costi
- dare un valido contributo al miglioramento della salute e dell'ambiente
- migliorare l'accessibilità e la fluidificazione della mobilità
- fare un uso più efficiente delle risorse limitate a disposizione
- conquistare il consenso dei cittadini
- realizzare piani migliori grazie a un approccio interdisciplinare e integrato
- riuscire a soddisfare gli obblighi di legge in maniera efficace e integrato
- sfruttare le sinergie di più istituzioni e settori per una pianificazione collaborativa
- muoversi verso una nuova cultura della mobilità.

Le linee guida suggeriscono di perseguire questi obiettivi utilizzando l'approccio della strategia ASI (Avoid, Shift, Improve), adottata sia dall'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) sia dal Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP), e orientata allo sviluppo e alla sostenibilità del settore dei trasporti e della mobilità.



L'approccio ASI si definisce quale strategia d'intervento organica e integrata, è finalizzata alla configurazione di modelli di trasporto persone e merci a basso impatto attraverso l'integrazione di tre "pilastri" : *Avoid/Reduce*, *Shift*, *Improve* con i seguenti significati:

- *Avoid/Reduce*: ridurre la domanda di trasporto consentendo una correlata limitazione di consumi ed emissioni senza deprimere la crescita economica. Esso include tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto evitando o riducendo la formazione della domanda di trasporto passeggeri e merci (riduzione degli spostamenti passeggeri, riduzione delle distanze, riduzione delle merci trasportate e delle distanze percorse);
- *Shift*: favorire l'utilizzo delle modalità di trasporto più sostenibili; con il Modal-Shift o diversione modale si intendono tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza di uno spostamento utilizzando un modo di trasporto con minori impatti (meno energivoro, meno carbonico, meno inefficiente spazialmente, meno insicuro) rispetto a quello attualmente utilizzato.
- *Improve*: perseguire l'efficienza energetica delle differenti modalità di trasporto e delle tecnologie dei veicoli; esso include tutte le azioni tese a migliorare l'efficienza del veicolo sia agendo sugli azionamenti che su altre componenti (pneumatici, freni etc), sui combustibili ma anche semplicemente sugli stili di guida.

Partendo da questi principi di fondo le linee guida individuano gli aspetti procedurali (fasi di analisi, partecipazione, proposta, ecc.) e i contenuti tecnici del PUMS.

Date queste caratteristiche generali appare evidente che il PUMS, per definizione, è un piano che tende a risolvere problematiche di impatto ambientale piuttosto che esserne fonte, anzi fra i suoi obiettivi c'è l'esplicita ambizione alla creazione di effetti ambientali positivi sotto i diversi profili e in particolare degli inquinamenti e della vivibilità degli spazi urbani.

Poiché nell'elaborazione del PUMS della Città di Mola di Bari i principi e le indicazioni tecniche delle linee guida sono state pienamente rispettate, in generale non dovrebbero esserci dubbi sulla positività ambientale dello strumento messo a punto.

Ciò non di meno, come si vedrà dall'analisi degli aspetti normativi che regolano la procedura di VAS, questa natura ambientalmente positiva del PUMS non può essere "autodeterminata" ma ha bisogno di essere certificata attraverso uno specifico percorso valutativo che è appunto la Valutazione Ambientale Strategica seppure, come meglio specificato in seguito, nel caso in esame, anche in conseguenza dei riferimenti contenuti nelle linee guida pugliesi, è stato possibile accedere alla cosiddetta fase di "screening" ovvero di verifica di assoggettabilità a VAS.



1.2 INQUADRAMENTO NORMATIVO

1.2.1 Principi generali e norme di riferimento

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo di supporto alla decisione introdotto nello scenario programmatico europeo dalla Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 “Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente”. Essa completa una lunga stagione normativa che ha visto l’Unione Europea e gli Stati membri impegnati nell’applicazione di procedure, metodologie e tecniche per integrare la valutazione ambientale preventiva nei progetti, nei programmi e nei piani inaugurata con la Direttiva 85/337/CEE (oggi superata dalla 2014/52/UE), relativa alla valutazione degli effetti di determinati progetti sull’ambiente (VIA), e proseguita con la Direttiva 92/43/CEE sulla Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA), finalizzata alla tutela dei siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS).

Obiettivo della direttiva VAS è di garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e di contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali durante l’elaborazione del piano o programma e anteriormente alla sua approvazione.

La norma statale che ha recepito la direttiva comunitaria è il D.lgs/152/06 che dedica il titolo II della parte seconda alla Valutazione Ambientale Strategica.

Le finalità della VAS sono enunciate già comma 3 dell’art. 4 che recita nel modo seguente: “La valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l’attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un’equa distribuzione dei vantaggi connessi all’attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione.”

Nel successivo comma 4 questo concetto si rafforza fissando il concetto che “la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull’ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione, dell’adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.”

Nelle definizioni richiamate nell’art. 5 alle finalità si aggiungono ulteriori elementi identificativi della VAS definendola, al punto a) del comma 1, come “processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo II della seconda parte del presente decreto, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l’elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l’espressione di un parere motivato, l’informazione sulla decisione e il monitoraggio”.



Questo elenco di fasi è ripreso nella sostanza anche dall'art.11 che delinea nei seguenti termini, le fasi e le attività del processo di VAS:

- a) svolgimento di una verifica di assoggettabilità, limitatamente ai piani e ai programmi di cui all'articolo 6, commi 3 e 3-bis;
- b) la fase preliminare per l'impostazione e la definizione dei contenuti del Rapporto ambientale;
- c) l'elaborazione del Rapporto ambientale;
- d) lo svolgimento di consultazioni;
- e) la valutazione del piano o programma, del Rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, con espressione del parere motivato;
- f) la decisione;
- g) l'informazione sulla decisione;
- h) il monitoraggio.

In realtà, come vedremo meglio avanti, le attività elencate non sono tutte consequenziali.

In particolare la fase a) riguarda non la generalità dei casi ma le eccezioni per le quali si ritenga necessaria una verifica preliminare attraverso la quale decidere se assoggettare meno il Piano o Programma alla procedura di VAS. Nel caso questa verifica si volgesse verso l'assoggettabilità l'iter riprenderebbe secondo la sequenza descritta. In caso contrario la procedura si esaurirebbe.

La procedura di VAS è normata anche a livello Regionale. In particolare nella regione Puglia vige la L.R. 14 dicembre 2012, n. 44, "Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica" che ricalca in gran parte i contenuti della norma nazionale specificandone alcuni aspetti in specie in merito al campo di applicazione e alle competenze.

In particolare la norma regionale prevede che, salvo casi specifici, l'autorità a competente che deve esprimersi sulla VAS sia quella che ha in capo la responsabilità dell'adozione e approvazione del Piano o Programma.

Più precisamente, come previsto dal comma 3 dell'art. 4 "La Regione delega l'esercizio della competenza per la VAS ai comuni, anche nelle forme associative disciplinate dal d.lgs 267/2000, limitatamente ai piani e programmi che sono approvati in via definitiva dai comuni, a condizione che soddisfino almeno una delle seguenti condizioni:

- a) non siano soggetti a verifiche di compatibilità vincolanti in sede regionale, ivi incluse la valutazione d'incidenza ai sensi del d.p.r. 357/1997 e la verifica di compatibilità alla vigente pianificazione paesaggistica;
- b) siano strumenti attuativi di Piani urbanistici generali approvati ai sensi della legge regionale 27 luglio 2001, n. 20 (Norme generali di governo e uso del territorio), per i quali sia stata svolta la VAS.

Al netto di queste e altre precisazioni, nel complesso l'architettura della procedura di VAS, ricalca comunque quella prevista a livello nazionale prevedendo all'art. 8 le modalità di svolgimento della



procedura di verifica di assoggettabilità e all'art. 9 quelle inerenti la procedura di VAS in senso stretto.

Anche le linee guida nazionali e pugliesi sulla redazione dei PUMS contengono riferimenti alla procedura di valutazione ambientale strategica.

In particolare le linee guida nazionali prevedono che il processo di formazione del PUMS passi attraverso le seguenti fasi in cui è espressamente contemplata la Valutazione ambientale strategica:

- a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;
- b) Predisposizione del quadro conoscitivo;
- c) Avvio del percorso partecipato;
- d) Definizione degli obiettivi;
- e) Costruzione partecipata dello scenario di Piano;
- f) Valutazione ambientale strategica (VAS);
- g) Adozione del Piano e successiva approvazione;
- h) Monitoraggio.

In particolare per il punto f) le linee guida nazionali stabiliscono quanto segue: *“Secondo quanto stabilito dagli artt. 4 e segg. del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i., i piani ed i programmi strategici, che possano avere un impatto significativo sull'ambiente, devono essere sottoposti alle procedure di Valutazione ambientale strategica (VAS) al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile. Nel caso specifico dei PUMS, considerata la loro tematica e tenuto conto di quanto indicato dal decreto legislativo n. 152/2006, art. 6, è da valutare caso per caso l'assoggettabilità alla procedura di VAS, anche in osservanza delle disposizioni delle leggi regionali, secondo quanto previsto dagli artt. 6, 7 e 12 del decreto legislativo n. 152/2006. La VAS accompagnerà tutto il percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione.”*

Le linee guida pugliesi riprendono il tema evidenziando che *“Il PUMS, sulla base dell'analisi delle criticità e del processo partecipativo avviato, individua e definisce la strategia, gli obiettivi da perseguire e le azioni da mettere in campo per il loro raggiungimento. In considerazione delle ricadute di una efficace pianificazione della mobilità su numerosi aspetti/componenti ambientali è necessario che gli obiettivi posti dal PUMS riguardino non solo gli aspetti della mobilità ma anche quelli trasversali relativi all'ambiente ed al territorio. A tal riguardo la VAS costituisce un importante strumento di accompagnamento e di indirizzo della pianificazione verso una maggiore qualità del PUMS stesso”.*

Le linee guida regionali si concentrano quindi sulla definizione del tipo di procedura da espletare in funzione delle caratteristiche del PUMS e delle situazioni al contorno chiarendo, come meglio specificato in seguito, i casi in cui sia da esperire direttamente la VAS e quelli in cui sia invece applicabile una verifica di assoggettabilità.



1.2.2 Modalità di applicazione della VAS e competenze nel caso dei PUMS

Per quanto riguarda il campo di applicazione della VAS, a differenza di quello della VIA, questo non è basato su elenchi o liste per via della natura non sempre determinata dei vari strumenti di programmazione e pianificazione.

La norma, al comma 2 dell'art. 6 prevede che debbano essere assoggettati a VAS i piani e i programmi:

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

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

Si tratta quindi di una vasta gamma di piani e di programmi che afferiscono a settori diversi fra i quali è esplicitamente citato anche quello dei trasporti. In alcuni casi i piani o i programmi possono avere caratteristiche tali da poter rientrare nelle eccezioni previste sempre dall'art. 6 ai commi 3 e 3bis per le quali è richiesta la verifica di assoggettabilità ovvero un passaggio valutativo, regolato dall'art. 12, attraverso il quale decidere se un piano debba essere o meno assoggettato a VAS .

Il contenuto di questi due commi è il seguente:

“3. Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.

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

Gli stessi contenuti sono sostanzialmente ripresi dalla norma regionale che individua con l'art. 3 l'ambito di applicazione confermando anche i casi per i quali è prevista la verifica di assoggettabilità.

Per comprendere in quale casistica ricadono i PUMS, nella regione Puglia, vengono in soccorso le linee guida sui PUMS che fanno un'attenta disamina del problema proponendo la seguente casistica:



A) *Casi di applicazione della verifica di assoggettabilità (ART. 8 L.R. 44/2012 SS.MM.II.)*

Ai sensi del combinato disposto dell'art.3, co. 3 e co. 4 della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. il PUMS è da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a VAS nei seguenti casi:

1. il PUMS determina l'uso di piccole aree a livello locale, la cui definizione è stata recentemente chiarita dalla Corte di Giustizia EU con sentenza 21 dicembre 2016 C-444-15: "la nozione di «piccole aree a livello locale» di cui al detto paragrafo 3 dev'essere definita riferendosi alla superficie dell'area interessata, alle seguenti condizioni:

- "che il piano o il programma sia elaborato e/o adottato da un'autorità locale, e non da un'autorità regionale o nazionale;

- che tale area costituisca, all'interno dell'ambito territoriale di competenza dell'autorità locale, e proporzionalmente a detto ambito territoriale, un'estensione minima".

- il PUMS determina l'uso di piccole aree a livello locale, come sopra definite, e costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale (D. Lgs. 152/2006 – ss.mm.ii., DM 52/2015 e L.R. 11/2001 ss.mm.ii.) alla verifica di assoggettabilità a VIA (Valutazione d'impatto ambientale) – screening;

- il PUMS determina l'uso di piccole aree a livello locale, come sopra definite, e costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi NON soggetti alla normativa statale e regionale (D. Lgs. 152/2006 – L.R. 11/2001 e DM 52/2015) in materia di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA).

In considerazione della definizione fornita di "piccole aree a livello locale", occorre anche considerare la funzione degli interventi/opere previsti dal piano in relazione al territorio/bacino di utenza, poiché anche una piccola area, in termini di superficie/estensione, potrebbe essere interessata da funzioni urbane o ambientali sovralocali, con particolare riferimento all'ambito territoriale o bacino di utenza che, qualora sia uguale o superiore al territorio o popolazione comunale, sarebbe da sottoporre direttamente alla procedura di VAS di cui agli articoli 9 e ss. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii..

Qualora il PUMS debba essere sottoposto alla Valutazione d'Incidenza di cui al D.P.R.357/1997 (livello screening), di competenza regionale, ai sensi dell'art.17, comma 3, della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. il provvedimento finale di verifica dovrà dare atto degli esiti di tale valutazione.

B) *Casi di applicazione della VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (ART. 9 E SS. L.R. 44/2012 SS.MM.II.)*



Ai sensi dell'art.3 L.R. 44/2012 ss.mm.ii. (nonché dell'art.7 comma 2 lettera a) del D. Lgs. 152/2006) il PUMS è da sottoporre direttamente a VAS nei seguenti due casi:

1. il PUMS è da sottoporre a Valutazione d'Incidenza appropriata ai sensi dell'art.5 D.P.R. 357/1997 ss.mm.ii., in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come Zone di Protezione Speciale (ZPS) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come Siti di Importanza Comunitaria (SIC) per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica;

2. il PUMS costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale (D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.– L.R. 11/2001 ss.mm.ii.) alla Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA).

Nell'ipotesi di cui al punto 1), ai sensi dell'art. 17, comma 3, della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. il parere motivato è espresso dall'autorità competente anche con riferimento alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza, oppure, nei casi in cui operano le deleghe previste all'articolo 4.3 della medesima legge, dovrà dare atto degli esiti della valutazione di incidenza, di competenza regionale.

Tenendo conto dei contenuti del PUMS del Comune di Mola di Bari e del non coinvolgimento di siti della Rete Natura2000 da parte delle azioni previste nel documento di piano (come evidenziato più avanti), nel caso specifico si è proceduto con la verifica di assoggettabilità di cui il presente documento costituisce, insieme al PUMS l'elemento informativo.

Per quanto riguarda le competenze, come già accennato, ai sensi dell'art. 4.3. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. ai Comuni è delegato l'esercizio delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS per i piani/programmi da approvarsi in via definitiva dai Comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS rivenienti da provvedimenti di assoggettamento a VAS dei suddetti piani/programmi.

Pertanto, trattandosi di un piano da approvarsi in via definitiva da parte del Comune, l'autorità competente all'espletamento della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS del PUMS di cui all'art. 8 della L.R. 44/2012 è individuata in sede comunale. Se, in esito all'espletamento di detta verifica di assoggettabilità in sede comunale, il PUMS dovesse essere assoggettato a VAS, l'autorità competente al rilascio del parere motivato è parimenti individuata in sede comunale.

Nei casi, invece, di sottoposizione diretta del PUMS alla procedura VAS di cui agli articoli 9 e ss. Della L.R. 44/2012, l'autorità competente è individuata in sede regionale.



1.2.3 Specificazioni sulla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS

La Verifica di assoggettabilità a VAS è regolata dall'art. 12 del D.lgs. 152/06 e dall'art. 8 della legge regionale.

L'art. 12 del D.lgs 152/06 stabilisce quanto segue;

1. Nel caso di piani e programmi di cui all'articolo 6, commi 3 e 3-bis, l'autorità procedente trasmette all'autorità competente, su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del presente decreto.

2. L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il documento preliminare per acquisirne il parere. Il parere è inviato entro trenta giorni all'autorità competente ed all'autorità procedente.

3. Salvo quanto diversamente concordato dall'autorità competente con l'autorità procedente, l'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato I del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente.

4. L'autorità competente, sentita l'autorità procedente, tenuto conto dei contributi pervenuti, entro novanta giorni dalla trasmissione di cui al comma 1, emette il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il piano o il programma dalla valutazione di cui agli articoli da 13 a 18 e, se del caso, definendo le necessarie prescrizioni.

5. Il risultato della verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni, è pubblicato integralmente nel sito web dell'autorità competente.

6. La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 o alla VAS di cui agli articoli da 12 a 17, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati.

L'art.8 della legge regionale n. 44/2012 analogamente prevede:

1. Nel caso di piani e programmi di cui ai commi 4, 5 e 9 dell'articolo 3, l'autorità procedente formalizza con atto amministrativo, monocratico o collegiale, la proposta di piano o programma comprendente il rapporto preliminare di verifica e presenta all'autorità competente un'istanza corredata della seguente documentazione, su supporto informatico, ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo:

- a) il rapporto preliminare di verifica, comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente derivanti*



dall'attuazione del piano o programma, secondo i criteri dell'allegato I alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006;

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

2. L'autorità competente individua i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territoriali interessati, tenendo conto dell'elenco proposto dall'autorità precedente, verifica la completezza della documentazione e, entro quindici giorni dalla data di presentazione dell'istanza di cui al comma 1, avvia la consultazione, pubblica la documentazione relativa al piano o programma sul proprio sito web e comunica agli stessi soggetti, nonché all'autorità precedente, l'avvenuta pubblicazione e le modalità di trasmissione dei contributi richiesti. Il contributo dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati è inviato entro trenta giorni all'autorità competente e all'autorità precedente. Qualora gli enti consultati non si siano espressi nei termini previsti, l'autorità competente procede comunque a norma del comma 4.

3. L'autorità precedente può trasmettere all'autorità competente, entro i trenta giorni successivi al termine di cui al comma 2, le proprie osservazioni o controdeduzioni relativamente a quanto rappresentato dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli enti territoriali interessati nell'ambito della consultazione, in modo da fornire ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

4. Salvo quanto diversamente concordato con l'autorità precedente, l'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato I alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006 e tenuto conto dei contributi pervenuti dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli enti territoriali interessati, verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente e, entro novanta giorni dalla data di presentazione dell'istanza di cui al comma 1, sentita l'autorità precedente, adotta il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il piano o programma dalla VAS di cui agli articoli da 9 a 15 e, nel caso, definendo le necessarie prescrizioni. La tutela avverso il silenzio dell'Amministrazione è disciplinata dalle disposizioni generali del processo amministrativo.

5. Il provvedimento di verifica è pubblicato, in estratto, sul Bollettino ufficiale della Regione Puglia, a cura dell'autorità competente, e integralmente sui siti web istituzionali dell'autorità precedente e dell'autorità competente.

6. Il rapporto preliminare di verifica costituisce parte integrante del piano o programma e i relativi provvedimenti di adozione e approvazione danno evidenza dell'iter procedurale e del risultato della verifica, comprese le motivazioni dell'eventuale esclusione dalla VAS e le modalità di



PUMS – Rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

ottemperanza da parte dell'autorità procedente, anche in collaborazione con il proponente, alle prescrizioni impartite dall'autorità competente con il provvedimento di verifica.

7. La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero le VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 8 o alla VAS di cui agli articoli da 9 a 15, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti sovraordinati e si svolge secondo modalità semplificate disciplinate con successivi atti della Giunta regionale, su proposta dell'Assessorato con compiti di tutela, protezione e valorizzazione ambientale.

L'iter procedurale di un PUMS cui si applichi la verifica di assoggettabilità a VAS è sintetizzato nello schema seguente ripreso dalle linee guida regionali.



Figura 1 Iter procedura di un PUMS da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VAS (Fonte: Linee guida PUMS, Regione Puglia 2018)



Per quanto riguarda i contenuti tecnici della verifica di assoggettabilità è rilevante il comma 1 dell'art. 12 del D.lgs 152/06 e il comma 1 dell'art. 8 della legge regionale che stabiliscono entrambi che la procedura di verifica di assoggettabilità si sostanzia a partire dalla redazione di un "Rapporto preliminare" (che la norma regionale chiama più correttamente "Rapporto preliminare di verifica") che contenga le informazioni utili per determinare la rilevanza del Piano sotto il profilo dell'impatto ambientale.

L'analisi di tale rilevanza deve essere fatta tenendo conto dei criteri fissati nell'Allegato I al D.lgs. 152/06.

Tale allegato prevede che debbano essere presi in considerazione i seguenti criteri:

"1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;*
- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;*
- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;*
- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;*
- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).*

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;*
- carattere cumulativo degli impatti;*
- natura transfrontaliera degli impatti;*
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);*
- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);*
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:*
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,*
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;*



- *impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.”*

E' sulla base di queste indicazioni che è stato elaborato il presente documento.



2 IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

2.1 INQUADRAMENTO GEOGRAFICO

Il territorio di Mola di Bari interessa una superficie complessiva di 50,94 kmq e ospita una popolazione residente di 25.140 abitanti (ISTAT 2019), con una densità abitativa di 523 abitanti/kmq. Si affaccia a Est sul mare Adriatico a circa 20 km dal capoluogo regionale e confina con i Comuni di Bari, Conversano, Noicattaro, Polignano a Mare, Rutigliano, tutti amministrativamente appartenenti alla Provincia di Bari e all'area metropolitana.

Oltre al nucleo abitato principale di Mola, sono presenti due frazioni: Cozze, situata sul mare 3 km a sud est e San Materno, situata nell'entroterra a 2 km dal capoluogo comunale.

Il territorio comunale presenta un andamento pianeggiante o lievemente ondulato e un unico salto marcato di quota a circa 4 km dalla costa, in corrispondenza del primo gradone premurgiano (la Serra). I picchi altimetrici non superano comunque i 140 m s.l.m. delle contrade San Materno, Brenca e Pozzovivo.

La linea di costa, connotata da scogliere basse e affioranti e da fondali di scarsa profondità, corre per secondo la direttrice nord-ovest sud-est per oltre 10 chilometri e presenta un andamento pressoché rettilineo con l'eccezione della piccola penisola rocciosa (la Terra) corrispondente al primo nucleo dell'insediamento abitato. Lungo il versante nord appare maggiormente urbanizzata, mentre l'edificazione tende a diradarsi sul versante sud.

Mola di Bari è il primo dei comuni a sud-est dell'area metropolitana lungo la costa: è in stretta relazione con il territorio di Bari, ma è anche parte integrante di un complesso e articolato sistema di relazioni intercomunali (quello del sud-est barese, appunto), che si spinge diradandosi fino alle propaggini della Valle d'Itria.



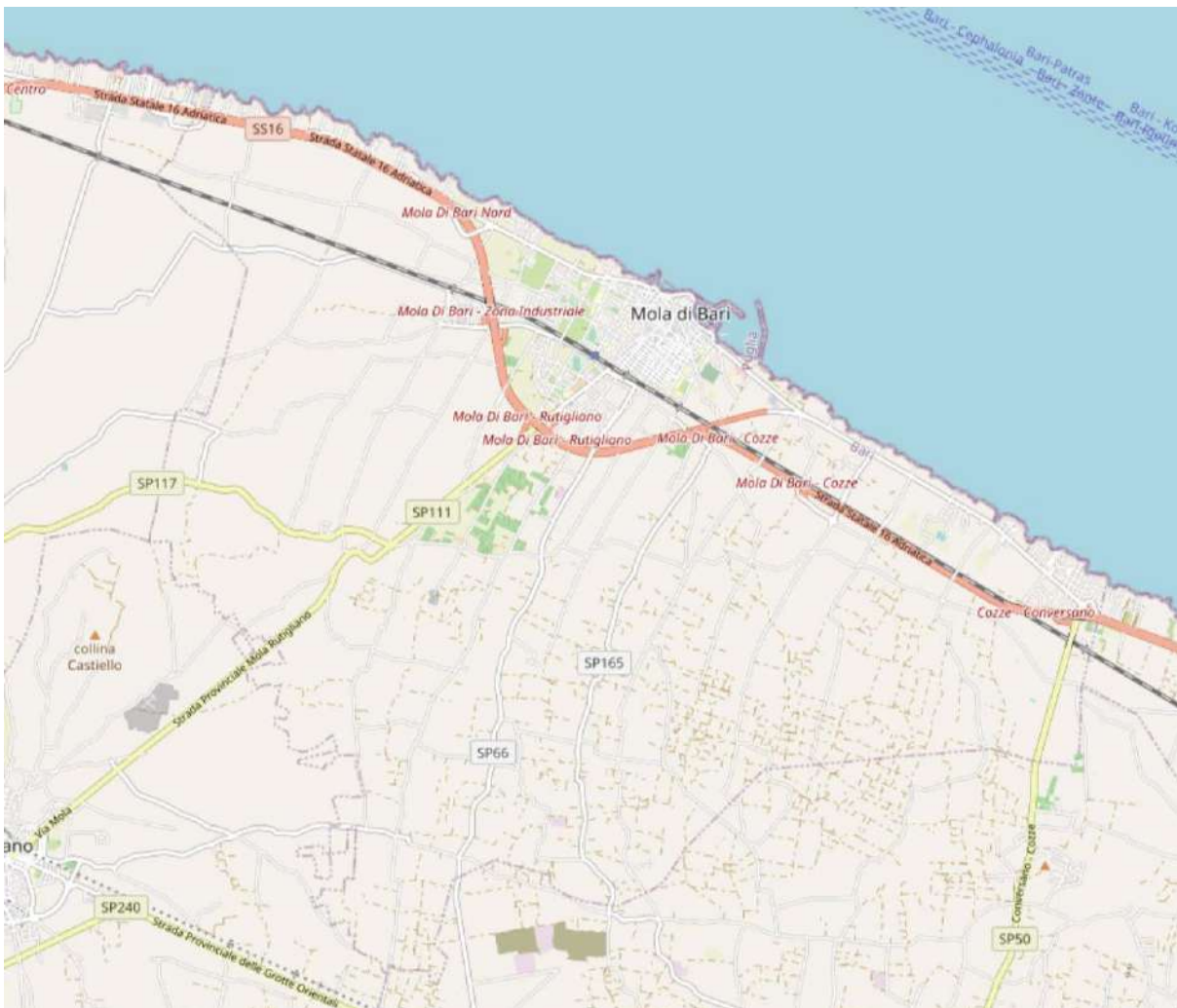


Figura 2 Il territorio comunale di Mola di Bari (Fonte: Open Street Map)

2.2 CARATTERISTICHE SOCIO-DEMOGRAFICHE

I dati ISTAT al 31 dicembre 2019 riportano per Mola di Bari 25.140 abitanti residenti (25.567 secondo il censimento ISTAT 2011), classificandosi al 40° posto su 257 comuni nella regione Puglia per dimensione demografica. Le donne rappresentano il 50,5% della popolazione. Il comune di Mola di Bari ospita alcune importanti funzioni al livello locale, tuttavia risente della vicinanza al capoluogo di Bari, il quale è il polo attrattore per le funzioni maggiori di interesse sovralocale e regionale. A Mola di Bari sono presenti scuole primarie, secondarie di primo e secondo livello, strutture sanitarie poliambulatoriali e istituzioni culturali. Il comune è anche un centro economico legato storicamente alla pesca, ospita infatti un porto peschereccio tra i più importanti della regione. Nel seguito si riportano i dati di sintesi del contesto urbano sui principali fattori e indicatori demografici, sociali ed economici.



Il grafico che segue (*Figura 3*) mostra l'andamento della popolazione residente nel Comune di Mola di Bari (BA). Dal 2001 al 2019 si assiste a una diminuzione della popolazione residente di circa 800 persone, pari al -3,11%.

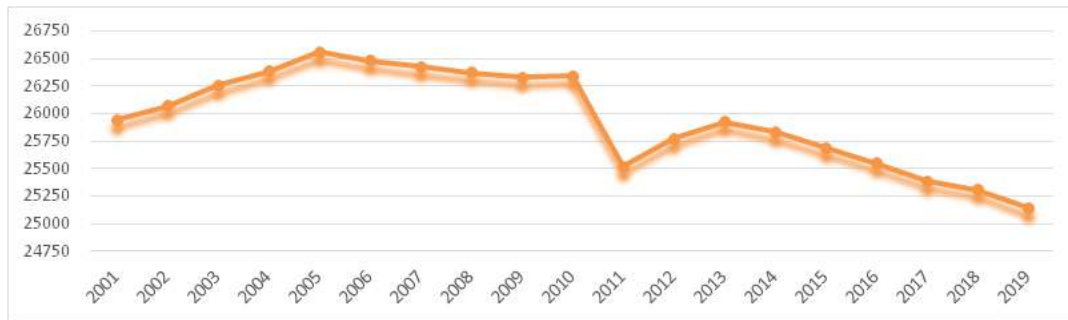


Figura 3 Andamento della popolazione residente nel Comune di Mola di Bari (BA) - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno. Elaborazione: Cras Srl.

Di seguito sono riportate le variazioni annuali della popolazione di Mola di Bari espresse in percentuale a confronto con le variazioni della popolazione della Città Metropolitana di Bari (cfr. Provincia di Bari) e della regione Puglia. Dalla *Figura 4* si nota quindi come la variazione sia stata più importante nel Comune di Mola di Bari se confrontata con la variazione di Bari e della regione Puglia, con una decrescita della popolazione residente a Mola di Bari specie negli ultimi anni.

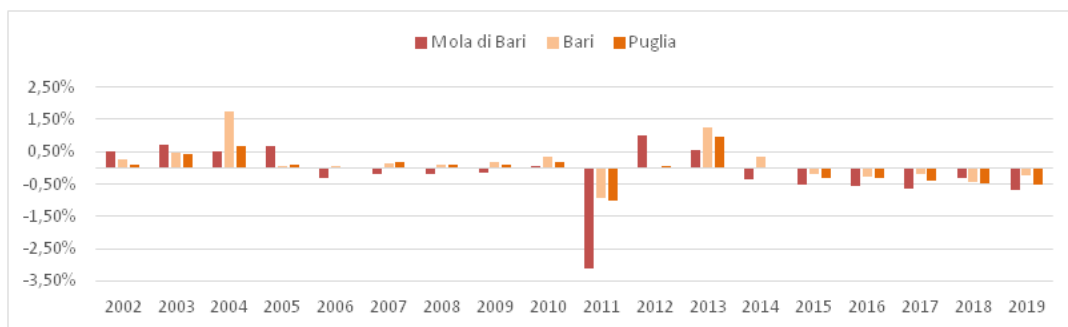


Figura 4 Variazione percentuale della popolazione di Mola di Bari, della provincia di Bari e della regione Puglia a confronto – Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno. Elaborazione: Cras Srl

Il grafico che segue (*Figura 5*) mostra la variazione dell'indice di vecchiaia della popolazione di Mola di Bari, della provincia di Bari e della regione Puglia a confronto dal 2002 al 2019. Tale indice rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli over 65 e il numero dei giovani fino ai 14 anni. Ad esempio, nel 2019 l'indice di vecchiaia per Mola di Bari indica che ci sono 202 anziani ogni 100 giovani.



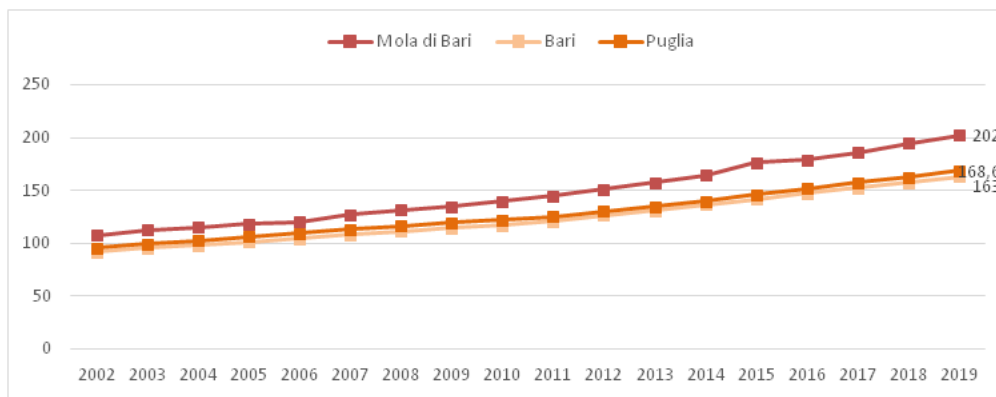


Figura 5 Indice di vecchiaia della popolazione di Mola di Bari, della provincia di Bari e della regione Puglia a confronto – Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno. Elaborazione: Cras Srl.

La Figura 6 mostra l'indice di struttura della popolazione attiva, ovvero il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa, delle popolazioni di Mola di Bari, della provincia di Bari e della regione Puglia a confronto. Tale grafico mostra dunque il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100. Nel 2019 a Mola di Bari l'indice è 140,5, suggerendo quindi l'elevata età dei lavoratori nel comune pugliese.

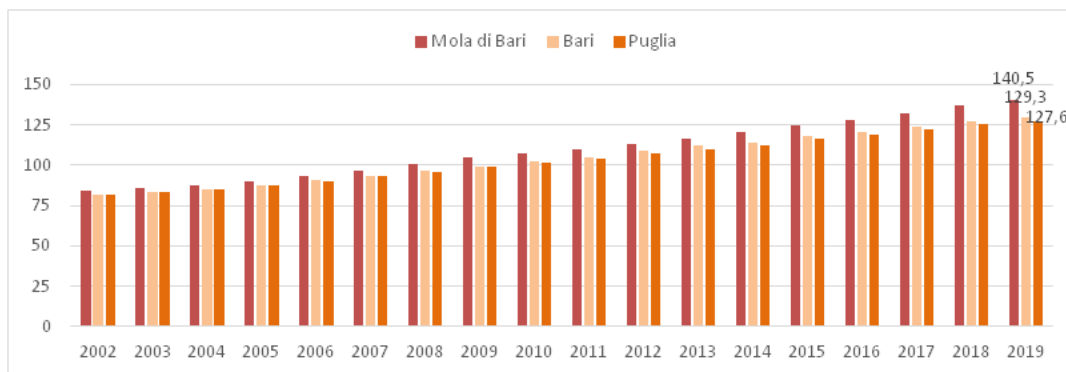


Figura 6 Indice di struttura della popolazione attiva di Mola di Bari, della provincia di Bari e della regione Puglia a confronto – Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno. Elaborazione: Cras Srl.

Il grafico seguente riporta l'indice di dipendenza strutturale, ovvero il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni e oltre) su quella attiva (15-64 anni) a Mola di Bari, nella provincia di Bari e nella regione Puglia a confronto (Figura 6). Nel 2019, a Mola di Bari ci sono 56,3 individui a carico, ogni 100 che lavorano. Tale indice è aumentato da 48,4 nel 2002, confermando ancora una volta l'invecchiamento della popolazione.



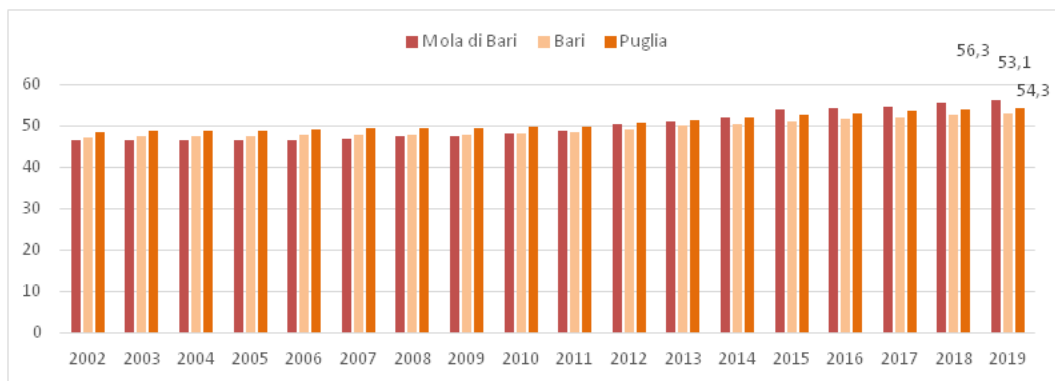


Figura 7 Indice di dipendenza strutturale della popolazione di Mola di Bari, della provincia di Bari e della regione Puglia a confronto – Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno. Elaborazione: Cras Srl.

Guardando agli indici strutturali della popolazione residente mostrati nelle *Figure 4, 5 e 6*, emerge che la popolazione di Mola di Bari è mediamente più anziana rispetto a quella regionale, lo squilibrio generazionale (peraltro rilevabile anche a scala nazionale) risulta più marcato guardando agli indici di vecchiaia provinciale e regionale, più elevato anche l'indice di struttura della popolazione attiva e l'indice di dipendenza strutturale.

La *Figura 8* illustra il numero dei trasferimenti di residenza da e verso il comune di Mola di Bari negli ultimi anni. I trasferimenti di residenza sono riportati come iscritti e cancellati dall'Anagrafe del comune. Fra gli iscritti, sono evidenziati con colore diverso i trasferimenti di residenza da altri comuni, quelli dall'estero e quelli dovuti per altri motivi (ad esempio per rettifiche amministrative).

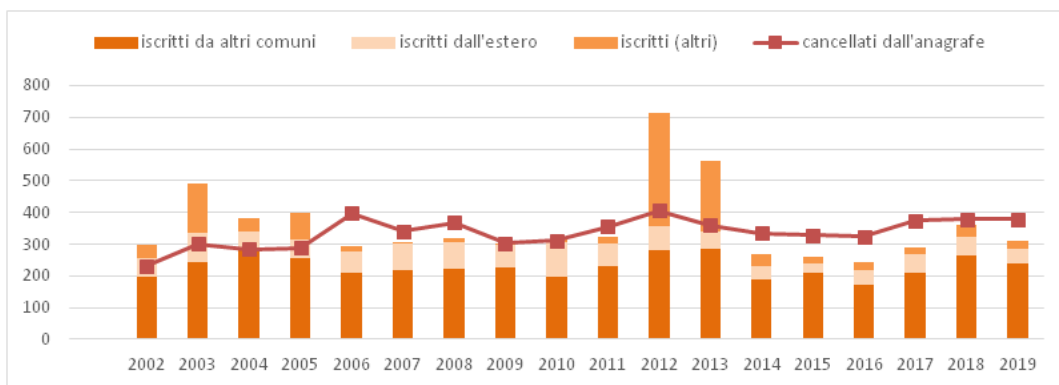


Figura 8 Flusso migratorio della popolazione – dati ISTAT bilancio 1 gen – 31 dic. Elaborazione: Cras Srl.

In seguito, il movimento naturale della popolazione in un anno, definito come la differenza fra le nascite e i decessi detto anche saldo naturale, è rappresentato nella *Figura 9*. Le due linee del grafico in basso riportano l'andamento delle nascite e dei decessi negli ultimi anni. L'andamento del saldo naturale è visualizzato dall'area compresa fra le due linee. Dal 2011 circa, la linea dell'andamento delle nascite ha subito un netto calo, suggerendo quindi un invecchiamento della popolazione residente di Mola di Bari.



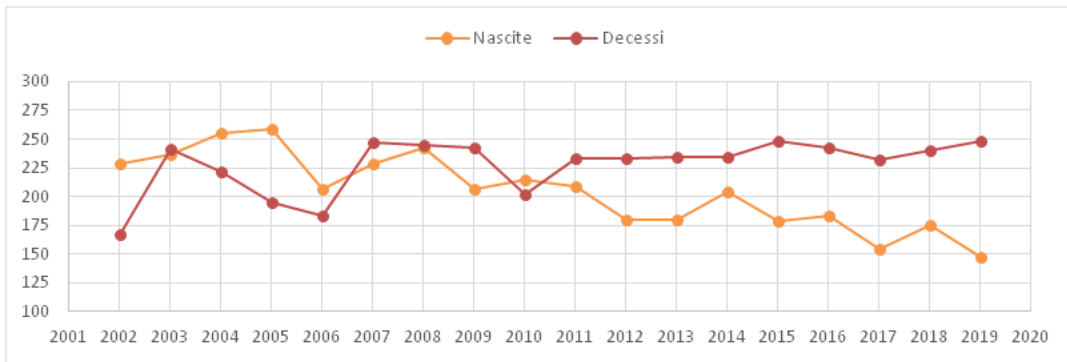


Figura 9 Movimento naturale della popolazione – Dati ISTAT bilancio demografico 1 gen – 31 dic.
 Elaborazione: Cras Srl.

Il grafico che segue, detto Piramide delle Età, rappresenta la distribuzione della popolazione residente a Mola di Bari per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2019 (Figura 10). La popolazione è riportata per classi quinquennali di età sull'asse Y, mentre sull'asse X sono riportati due grafici a barre a specchio con i maschi (a sinistra) e le femmine (a destra). I diversi colori evidenziano la distribuzione della popolazione per stato civile: celibi e nubili, coniugati, vedovi e divorziati.

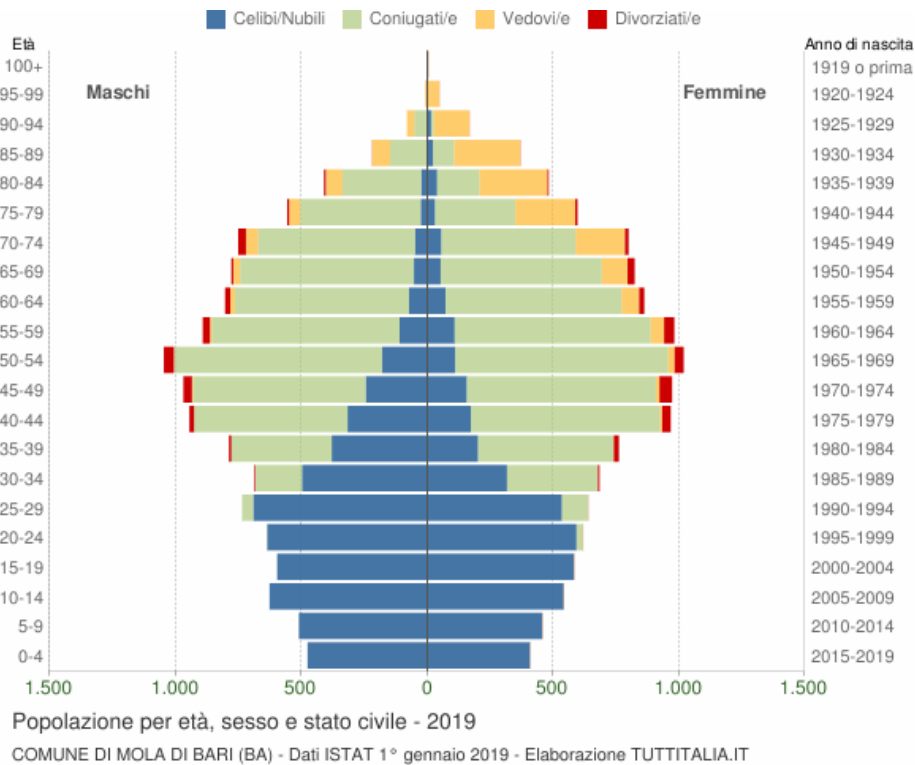


Figura 10 Popolazione per età, sesso e stato civile – Dati ISTAT 1° gennaio 2019. Elaborazione: TUTTITALIA.IT



La *Figura 11* riporta la potenziale utenza, per l'anno scolastico 2020-2021, divisa per età (dai 0 ai 18 anni), nelle scuole di Mola di Bari, evidenziando con colori diversi i differenti cicli scolastici (asilo nido, scuola dell'infanzia, scuola primaria, scuola secondaria di I e II grado). In rosso sono indicati i dati relativi agli studenti stranieri.

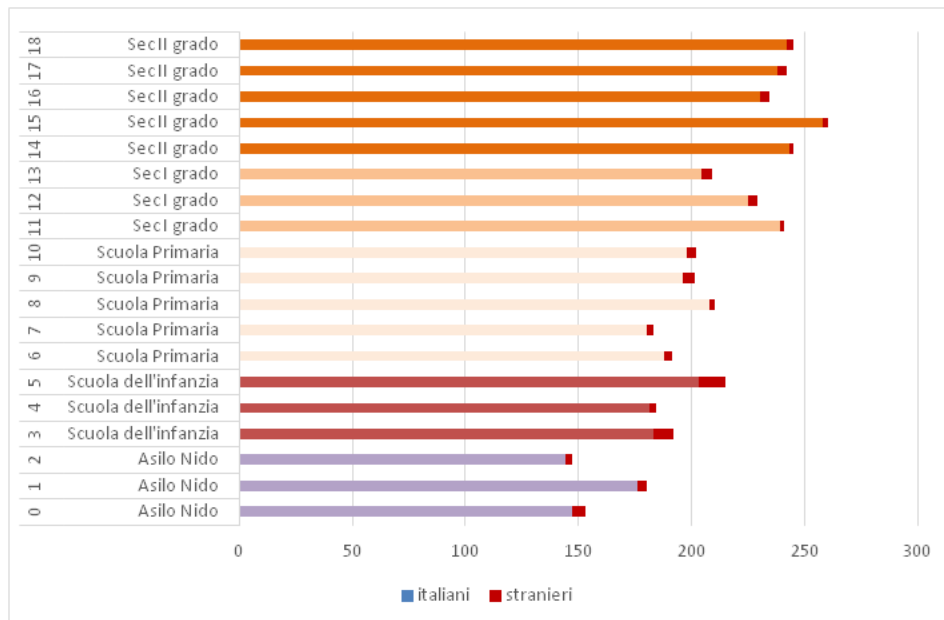


Figura 11 Popolazione per età scolastica - Dati ISTAT 1° gennaio 2020. Elaborazione: Cras Srl.

I grafici seguenti riportano i dati relativi alla popolazione straniera residente a Mola di Bari al 31 dicembre 2019. Sono considerati cittadini stranieri le persone di cittadinanza non italiana aventi dimora abituale in Italia. Gli stranieri residenti a Mola di Bari al 31 dicembre 2019 sono 483 e rappresentano l'1,9% della popolazione residente (*Figura 12*). La *Figura 13* riporta la distribuzione della popolazione straniera residente a Mola di Bari per età e sesso al 1° gennaio 2020 su dati ISTAT. La *Figura 14* mostra invece l'andamento crescente della popolazione con cittadinanza straniera dal 2003 al 2019, divisi per sesso.



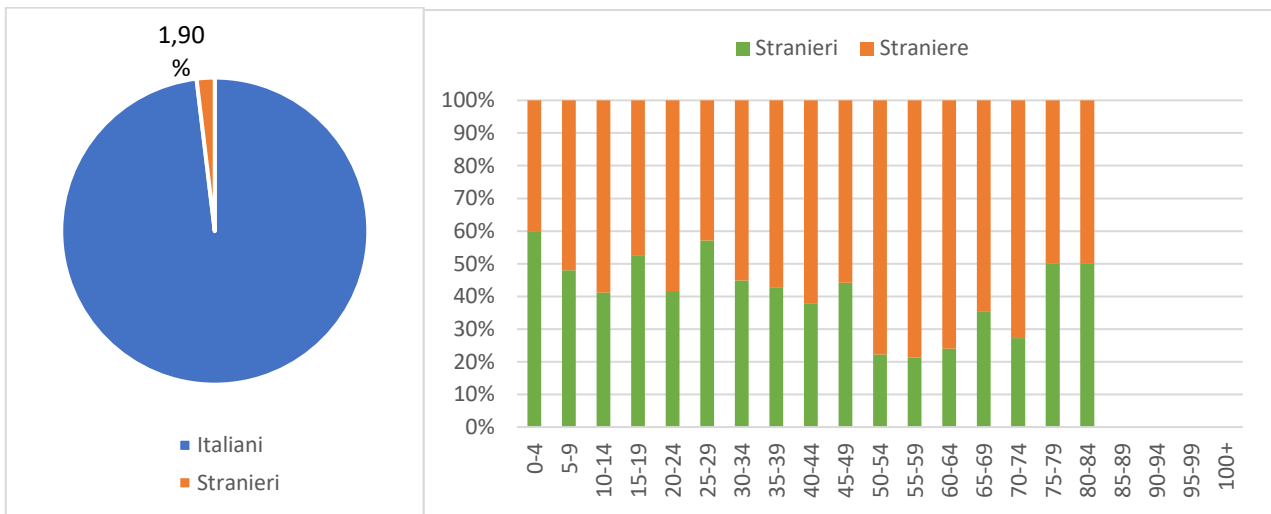


Figura 12 e Figura 13 Percentuale della popolazione con cittadinanza straniera - Dati ISTAT 31 dicembre 2019; a sinistra - Popolazione per cittadinanza straniera per età e sesso in percentuale – Dati ISTAT 1° gennaio 2020; a destra. Elaborazione: Cras Srl

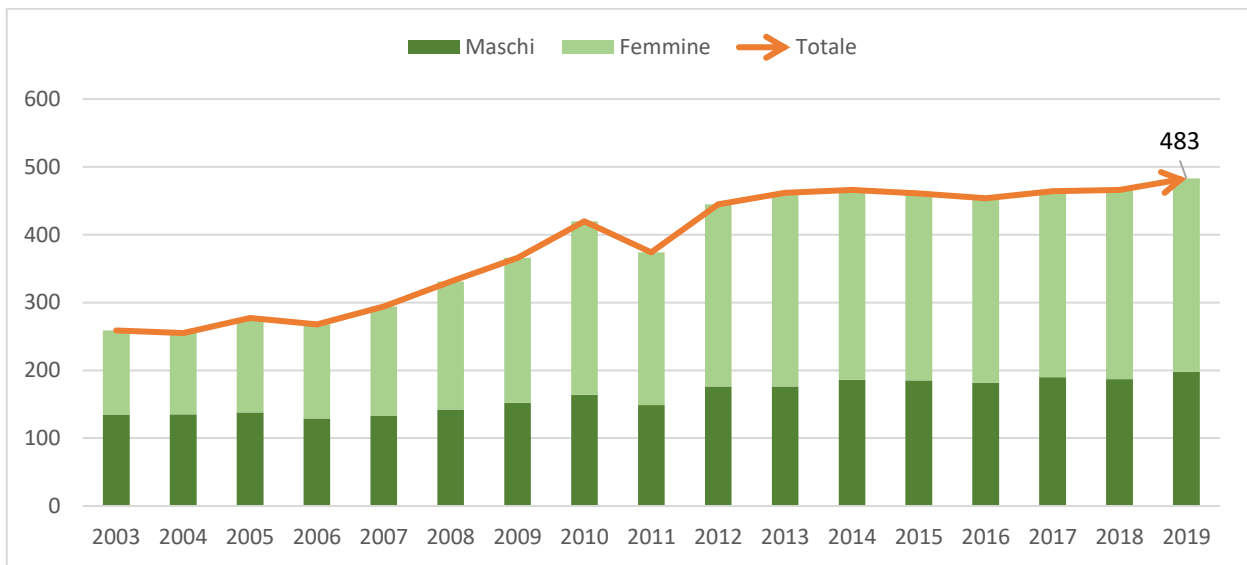


Figura 14 Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - Dati ISTAT 31 dicembre 2019. Elaborazione: Cras Srl

La maggioranza delle comunità straniere presenti a Mola di Bari provengono dal continente europeo. La popolazione straniera più numerosa è quella proveniente dall’Albania con il 21,3% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, nello specifico si contano 103 albanesi dei quali 55 maschi e 48 femmine, seguita dalla Romania (17,4%) con la presenza di 84 soggetti dei quali 29 maschi e 55 femmine e dalla Georgia (14,9%), per un totale di 9 soggetti dei quali 16 maschi e 56 femmine (Figura 15).



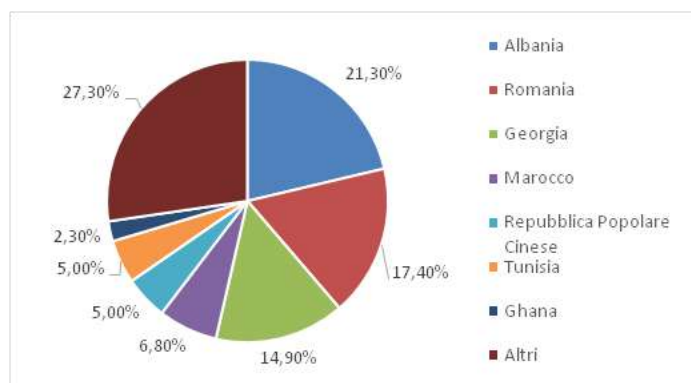


Figura 15 Distribuzione dei principali paesi di provenienza delle popolazioni straniere – Dati ISTAT 31 dicembre 2019; a destra. Elaborazione: Cras Srl

Nella tabella seguente sono riportati gli indici del 2019 di vecchiaia, l'età media e il tasso di crescita (definito come Tasso di Natalità - Tasso di Mortalità + Tasso Migratorio) della popolazione del comune di Mola di Bari, della provincia di Bari e della regione Puglia a confronto (Tabella 1). La tabella che segue confronta le classifiche dei principali indicatori demografici e la struttura della popolazione di Mola di Bari con quella della provincia di Bari (Tabella 2). Gli indici strutturali della popolazione residente indicano che la popolazione di Mola di Bari è mediamente più anziana rispetto a quella regionale, e ha un tasso di crescita nettamente minore a quello provinciale e regionale.

Indice di vecchiaia			Età Media			Tasso di Crescita		
Mola di Bari	Bari	Puglia	Mola di Bari	Bari	Puglia	Mola di Bari	Bari	Puglia
212,35	169,5	175,4	46,14	46,15	44,6	-6,8	-4	-5,7

Tabella 1 Indice di vecchiaia, età media e tasso di crescita di Mola di Bari, della provincia di Bari e della regione Puglia a confronto – Dati ISTAT del 1° gennaio 2020. Elaborazione: Cras Srl

Classifiche	Mola di Bari	Bari
densità_demografica	11°	1°
tasso_crescita	32°	18°
età_media	6°	5°
celibi/nubili	35°	28°
stranieri	36°	14°
NIR	27°	1°
tasso_disoccupazione	13°	24°

Tabella 2 Classifiche dei principali indicatori demografici e della struttura della popolazione di Mola di Bari e della provincia di Bari a confronto – Dati ISTAT del 1° gennaio 2020. Elaborazione: Cras Srl



Il Comune di Mola di Bari, come osservato, segue pertanto la dinamica di spopolamento propria ormai della maggioranza dei centri meridionali, anche quelli di medie e grandi dimensioni e non solo dei piccoli centri interni (Figure 4 e 8). Tale tendenza di calo di popolazione e di suo progressivo invecchiamento (Figure 16 e 17) si inserisce coerentemente, quindi, all'interno di un'analogica cornice regionale e nazionale.

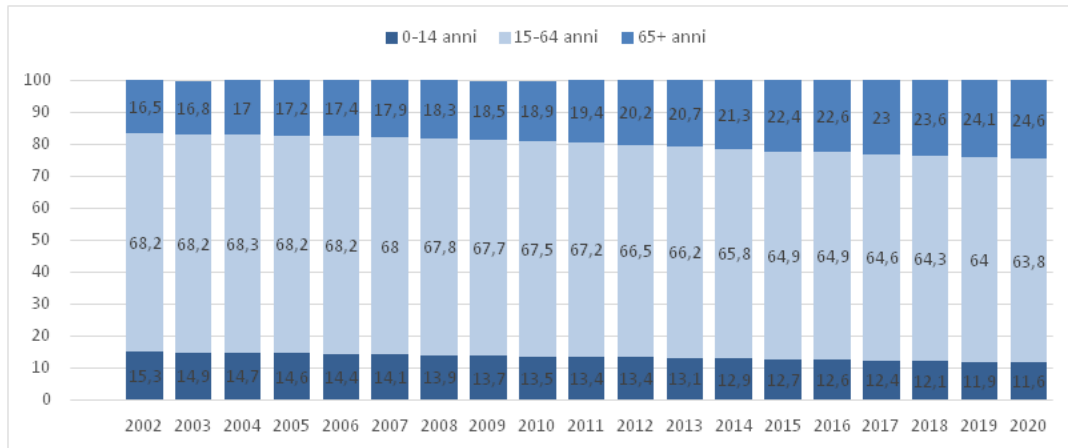


Figura 16 Struttura per età della popolazione – Dati ISTAT 1° gennaio di ogni anno. Elaborazione: Cras Srl

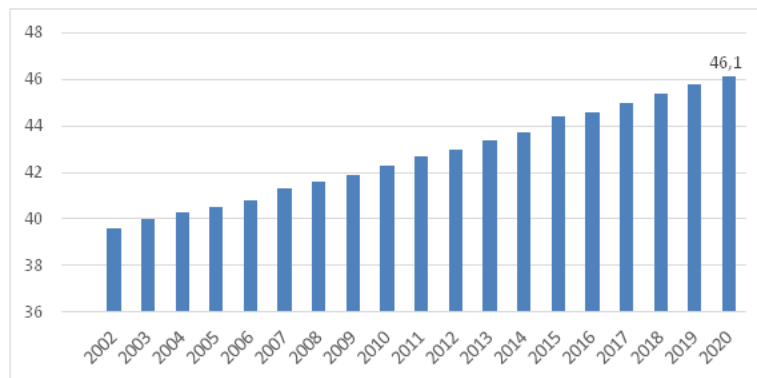


Figura 17 Età media della popolazione residente a Mola di Bari per ogni anno – Dati ISTAT 1° gennaio di ogni anno. Elaborazione: Cras Srl



2.3 IMPRESE E DINAMICHE OCCUPAZIONALI

L'analisi della struttura delle imprese permette di mettere in luce aspetti di forza e di vulnerabilità che riguardano l'assetto produttivo, ma anche gli inevitabili riflessi che da questo derivano in termini sociali e sul benessere economico delle famiglie. I dati per la regione Puglia sono estratti dal registro statistico delle imprese attive ASIA sulla struttura della popolazione delle imprese¹. In Puglia nel 2017 hanno sede 253.658 imprese, pari al 5,8% del totale nazionale. L'insieme di queste imprese occupa 747.676 addetti, il 4,4% del totale del Paese. Nella regione, l'attività manifatturiera, con le sue 20.798 imprese rappresenta l'8,2% del totale delle imprese, quasi in linea con il dato nazionale dell'8,7%. La dimensione media regionale delle imprese di 2,9 addetti.

Settore	Imprese registrate	Imprese attive
Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione d...	2	2
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	5	5
Sanità e assistenza sociale	7	7
Istruzione	12	12
Servizi di informazione e comunicazione	22	20
Attività immobiliari	25	21
Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e diver...	25	19
Trasporto e magazzinaggio	26	23
Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	28	26
Attività finanziarie e assicurative	29	28
Attività professionali, scientifiche e tecniche	45	41
Altre attività di servizi	71	70
Attività manifatturiere	101	88
Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	154	142
Imprese non classificate	154	0
Costruzioni	195	170
Agricoltura, silvicoltura pesca	375	371
Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli	466	430
Estrazione di minerali da cave e miniere	-	-
Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale...	-	-
Attività di famiglie e convivenze come datori di lavoro p...	-	-
TOTALE	1742	1475

Tabella 3 Sedi di Impresa a Mola di Bari – Dati Camera di Commercio di Bari, 2019. Elaborazione: Cras Srl

La Banca Dati della Regione Puglia consente di evidenziare le caratteristiche e le dinamiche delle imprese nel territorio di Mola di Bari. I dati relativi alle imprese attive e registrate nel comune di Mola di Bari sono riportati nella tabella che segue. Stando ai dati più recenti delle sedi di impresa della Camera di Commercio di Bari, del 2019, i settori con il più alto numero di imprese registrate e attive sono i seguenti: commercio all'ingrosso e al dettaglio (con 466 imprese registrate e 430

¹ https://www.istat.it/it/files//2020/05/16_Puglia_Scheda.pdf



imprese attive), agricoltura, silvicoltura e pesca (con 375 imprese registrate e 371 imprese attive), costruzioni (con 195 imprese registrate e 170 imprese attive) e attività di servizi di alloggio e di ristorazione (con 154 imprese registrate e 142 imprese attive). Sfortunatamente, tale aggiornamento della Banca Dati Puglia non include il numero di addetti per settore.

Nel *Figura 18* è possibile visualizzare i dati delle sedi di impresa a Mola di Bari della Camera di Commercio di Bari, del 2019 e, in particolar modo, la differenza tra le imprese registrate e quelle attive per ogni settore.

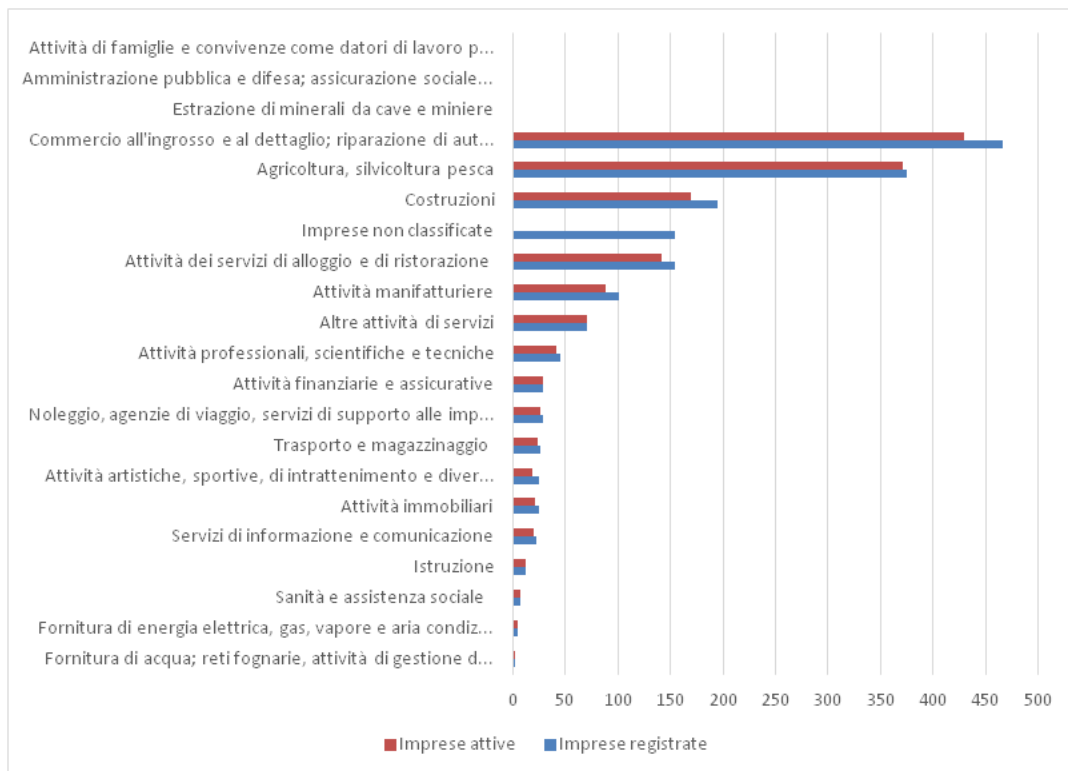


Figura 18 Sedi di Impresa a Mola di Bari – Dati Camera di Commercio di Bari, 2019. Elaborazione: Cras Srl

Con riferimento alla struttura del tessuto imprenditoriale è possibile consultare anche i dati di fonte IPRES (Istituto Pugliese di Ricerche Economiche e Sociali²) relativi al numero delle unità locali delle imprese (UL) e dei relativi addetti. Stando ai dati più recenti dell'IPRES, nel 2017 Mola di Bari conta 1.786 imprese registrate, 4.108 addetti, 109 iscrizioni, e 131 cessazioni. I dati riguardanti le imprese registrate, il numero totale degli addetti, le iscrizioni e le cessazioni, suddivisi per natura giuridica, sono illustrati nella tabella seguente (*Tabella 4*). Le imprese con il più alto numero di addetti sono le imprese individuali (1.957 addetti), società a responsabilità limitata (736 addetti), società in nome collettivo (430 addetti) e società cooperative a responsabilità limitata (297 addetti).

² <https://www.ipres.it/it/news/item/49-imprese-e-addetti-in-puglia-2016>



Le due imprese registrate di tipo S.p.A. sono anch'esse di particolare importanza, dato l'alto numero di addetti totali pari a 272.

Imprese per natura giuridica	Imprese registrate	Addetti totali	Iscrizioni	Cessazioni
Associazione	7	15	1	-
Cooperativa sociale	4	26	-	-
Impresa individuale	1210	1957	74	107
Piccola società cooperativa a responsabilità limitata	1	7	-	-
Società a responsabilità limitata	210	736	12	15
Srl a capitale ridotto	-	-	-	1
Srl con unico socio	27	76	1	2
Srl semplificata	25	19	10	-
Società consortile a responsabilità limitata	2	16	-	-
Società cooperativa	32	42	1	-
Società coop. a responsabilità limitata	56	297	-	2
Società in accomandita semplice	99	182	4	3
Società in nome collettivo	104	430	6	1
Società per Azioni	2	272	-	-
Società semplice	7	33	-	-
TOTALE	1786	4108	109	31

Tabella 4 Numero di imprese registrate, addetti totali, iscrizioni e cessazioni, suddivisi per natura giuridica, a Mola di Bari – Dati IPRES del 2016. Elaborazione: Cras Srl.

I soli dati relativi all'andamento del totale di addetti alle unità locali delle imprese attive nel comune pugliese di Mola di Bari sono i dati ISTAT dal 2013 al 2017³, riportati dall'Ufficio Statistico della Regione Puglia. Il grafico seguente evidenzia dunque un calo del numero totale di addetti alle UL tra il 2014 e il 2015 e una graduale ricrescita tra il 2015 e il 2017.

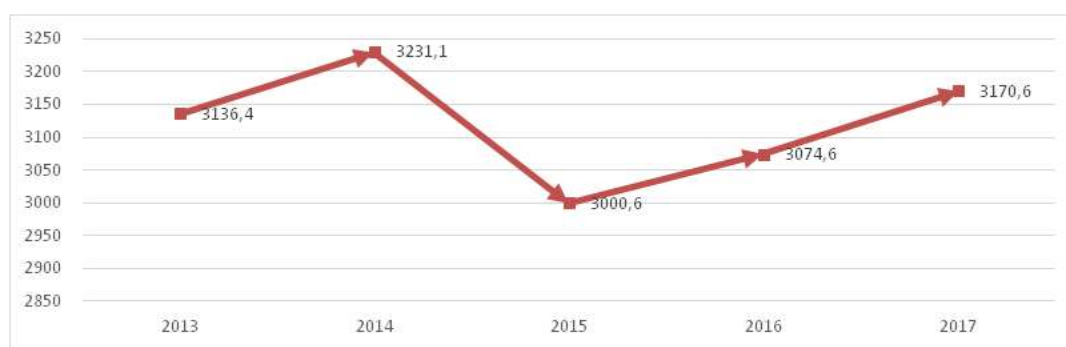


Figura 19 Addetti alle Unità Locali (UL) di Mola di Bari dal 2013 al 2017 – Dati ISTAT 2018. Elaborazione: Cras Srl

³<http://old.regione.puglia.it/en/web/ufficiostatistico/addetti-per-unita-locali/>



Il trend di Mola di Bari si inserisce in una dinamica regionale e nazionale che vede un mondo del lavoro sempre più legato a piccole e micro imprese e sempre più scarso da un punto di vista di persone impiegate. A questo fenomeno si aggiunge il crescente tasso di pensionamento che interessa da anni tutto il territorio nazionale.

I soli dati relativi al numero di addetti per settore sono quelli del Dataset della regione Puglia del 2016, con anno di riferimento 2014. Sebbene questi dati siano poco recenti, ci permettono di confrontare i dati relativi alle sedi di imprese del 2019 della Camera di Commercio di Bari, con i numeri di addetti, per verificare se i settori maggiormente presenti sul territorio di Mola di Bari, individuati dalla CCIA BA, sono anche i settori con il più alto numero di addetti alle UL, secondo il dataset della regione Puglia. Analizzando dunque la *Tabella 5*, i settori economici con il più alto numero di addetti sono il commercio all'ingrosso e al dettaglio – con oltre 1.100 addetti –, le attività dei servizi di alloggio e di ristorazione – con 430 addetti –, le costruzioni e le attività manifatturiere.

Sebbene il “Censimento Industria e Servizi” svolto dall’ISTAT nel 2011 sia datato, la sua analisi permette di analizzare l’evoluzione del numero di addetti nel comune di Mola nel decennio tra il 2001 e il 2011. Nel 2011, a Mola sono impiegati 3.630 addetti, di cui 2.854 nel mondo delle imprese, 724 in istituzioni pubbliche, 49 in istituzioni Non Profit (*Tabelle 6, 7 e 8*). Il numero delle UL di imprese nel decennio 2001-2011 ha subito un leggero aumento (+0,2%), mentre in più decisa diminuzione è il numero totale degli addetti in questa sfera (-1,7%). Sebbene Mola di Bari sia considerata storicamente legata al suo porto con l’attività della pesca, questo settore in quegli anni ha coinvolto direttamente solo il 5% degli addetti alle imprese. Legato al mondo della pesca e dell’agroalimentare in generale è il settore manifatturiero, che a Mola di Bari ha impiegato ben il 9% di chi lavora in un’impresa.

Sezioni economiche Ateco 2007	UL Imp. Att.	Addetti UL Imp. Att.
Estrazione di minerali da cave e miniere	0	0
Attività manifatturiere	80	324,52
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	4	21,21
Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	8	67,52
Costruzioni	164	388,77
Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	447	1164,76
Trasporto e magazzinaggio	26	123,15
Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	133	430,45
Servizi di informazione e comunicazione	24	36,34
Attività finanziarie e assicurative	27	77,39
Attività immobiliari	19	27,39
Attività professionali, scientifiche e tecniche	187	213,44
Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	17	48,04
Istruzione	11	19,16
Sanità e assistenza sociale	73	139,81



Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	17	25,16
Altre attività di servizi	65	124,03
TOTALE	1302	3231,14

Tabella 5 Unità locali delle imprese attive e relativi addetti per sezione economica, dati comunali per Mola di Bari, anno 2014 – Fonte: <https://www.dataset.puglia.it/>, 2016. Elaborazione: Cras Srl.

A ogni modo, la maggiore “industria” molese è senz’altro il commercio al dettaglio, che tra il 2001 e il 2011 rappresentava già il 22%, e ancora oggi dai dati della Camera di Commercio di Bari del 2019 emerge come il settore con il maggior numero di imprese registrate e attive, nonché di addetti secondo il dataset della Puglia del 2014. Questo settore è seguito dalle costruzioni, storicamente rilevante come settore, e dalla ristorazione.

Al di fuori del mondo delle imprese, il maggiore datore di lavoro è rappresentato dal mondo dell’istruzione pubblica: ben 433 addetti (il 12% del totale di tutti gli addetti a Mola di Bari) è impiegato in questo settore (Tabella 6).

	Num. unità attive		Num. addetti	
	2001	2011	2001	2011
pesca e acquacoltura	45	23	412	144
industrie alimentari	28	25	69	67
industria delle bevande	1	..	1	..
industrie tessili	9	5	27	25
confezione di articoli di abbigliamento, confezione di articoli in pelle e pelliccia	17	4	59	9
industria del legno e dei prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili), fabbricazione di articoli in paglia e materiali da intreccio	17	11	68	63
stampa e riproduzione di supporti registrati	3	4	6	5
fabbricazione di prodotti chimici	1	..	1	..
fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici	1	..	3	..
fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	9	6	23	18
fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature)	11	9	21	28
fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchiature per uso domestico non elettriche	..	1	..	..
fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca	..	1	..	4
fabbricazione di altri mezzi di trasporto	2	1	6	1
fabbricazione di mobili	3	1	3	..
altre industrie manifatturiere	12	3	13	4
riparazione, manutenzione ed installazione di macchine ed apparecchiature	13	17	66	35
fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	2	1	39	17
raccolta, trattamento e fornitura di acqua	..	1	..	..
attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti recupero	2	2	38	45



dei materiali				
attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti	..	1	..	6
costruzione di edifici	101	48	224	88
ingegneria civile	6	3	20	28
lavori di costruzione specializzati	74	107	200	217
commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	448	462	782	990
trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	23	13	50	45
magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	9	10	29	41
servizi postali e attività di corriere	1	4	34	41
alloggio	7	8	20	16
attività dei servizi di ristorazione	75	117	167	294
attività editoriali	3	..	4	..
attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore	1	2	4	8
attività di programmazione e trasmissione	3	1	5	3
telecomunicazioni	..	1	..	1
produzione di software, consulenza informatica e attività connesse	3	2	12	2
attività dei servizi d'informazione e altri servizi informatici	7	14	21	21
attività di servizi finanziari (escluse le assicurazioni e i fondi pensione)	12	9	56	48
assicurazioni, riassicurazioni e fondi pensione (escluse le assicurazioni sociali obbligatorie)	1	..	2	..
attività ausiliarie dei servizi finanziari e delle attività assicurative	26	19	39	28
attività immobiliari	9	16	9	22
attività legali e contabilità	42	64	53	80
attività di direzione aziendale e di consulenza gestionale	5	5	13	6
attività degli studi di architettura e d'ingegneria, collaudi ed analisi tecniche	45	77	45	80
ricerca scientifica e sviluppo	2	..	2	..
pubblicità e ricerche di mercato	1	2	1	2
altre attività professionali, scientifiche e tecniche	27	24	29	38
servizi veterinari	1	3	1	4
attività di noleggio e leasing operativo	3	2	5	2
attività di ricerca, selezione, fornitura di personale	..	3	..	10
attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse	2	3	2	5
servizi di vigilanza e investigazione	1	2	2	10
attività di servizi per edifici e paesaggio	2	6	2	9
attività di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	12	8	17	11
istruzione	4	6	6	6
assistenza sanitaria	55	61	66	86
attività creative, artistiche e di intrattenimento	7	4	14	6
attività riguardanti le lotterie, le scommesse, le case da gioco	1	5	2	17



Comune di Mola di Bari

**PUMS – Rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità a
Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**

attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	8	6	8	6
riparazione di computer e di beni per uso personale e per la casa	16	5	22	5
altre attività di servizi per la persona	47	56	64	102
TOTALE	1274	1296	2900	2854

Tabella 6 Numero di addetti per unità locali delle imprese attivenel Comune di Mola di Bari (2001-2011), fonte Censimento Industria e Servizi 2011 ISTAT. Elaborazione: Cras Srl.

	Num. unità attive		Num. addetti	
	2001	2011	2001	2011
Fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	..	1	..	..
Attività professionali, scientifiche e tecniche	..	1	..	..
Istruzione	..	5	..	28
Assistenza sanitaria	4	3	..	10
Servizi di assistenza sociale residenziale	1	..	..	..
Assistenza sociale non residenziale	2	3	7	1
Attività creative, artistiche e di intrattenimento	6	9	2	1
Attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	1	4	..	..
Attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	30	35	..	5
Attività di organizzazioni associative	42	31	4	4
TOTALE	86	92	13	49

Tabella 7 Totale numero assoluto addetti unità locali delle istituzioni non profit – fonte Censimento Industria e Servizi ISTAT. Elaborazione: Cras Srl

	Num. unità attive		Num. addetti	
	2001	2011	2001	2011
Amministrazione pubblica e difesa, assicurazione sociale obbligatoria	2	2	108	90
Istruzione	15	17	539	433
Assistenza sanitaria	1	2	76	200
Servizi di assistenza sociale residenziale	1	..	8	..
Attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	1	1	4	3
Attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	1	..	..	..
Attività di organizzazioni associative	1	..	1	..
Altre attività di servizi per la persona	..	1	..	1
TOTALE	22	23	736	727

Tabella 8 Totale numero assoluto addetti unità locali delle istituzioni pubbliche – fonte Censimento Industria e Servizi ISTAT. Elaborazione: Cras Srl



La gestione dell'emergenza sanitaria legata all'epidemia di Covid-19 ha portato a provvedimenti governativi che hanno comportato la progressiva chiusura di molte attività economiche e produttive. Il 10 aprile 2020 l'ISTAT ha diffuso i dati di sintesi dell'incidenza dei settori sospesi su base comunale con riferimento a numero di imprese, addetti e i principali risultati economici per i due macrosettori: industria e servizi⁴. I dati utilizzati derivano dal Registro esteso "Frame Territoriale" (riferito al 2017), che include tutte le UL appartenenti alle imprese attive a livello comunale. La *Tabella seguente* mostra informazioni riferite al 2017, relative al numero di unità produttive locali presenti, al totale di addetti e di dipendenti che vi lavorano, nonché al fatturato e al valore aggiunto da esse realizzate nell'anno di riferimento.

	Industrie/Servizi					Indicatori		
	UL	Addetti alle UL	Dipendenti delle UL	Valore aggiunto (€)	Fatturato (€)	Valore agg. per addetti (€)	Valore Agg./ Fatturato (val.%)	Fatturato per addetto (€)
Industrie sospese	125	473	365	17.564.223	27.129.503	37.135	64,74	57.359
Industrie attive	103	353	249	12.713.251	30.535.496	35.977	41,63	86412
Totale industrie	228	826	614	30.277.474	57.664.999	36.640	52,51	69783
Totale servizi	1020	2289	1249	50.848.083	190.459.105	22.213	26,70	83201

Tabella 9 Dati Comunali su imprese, addetti e risultati economici delle imprese incluse in settori attivi e sospesi in Puglia, anno di riferimento 2017 – fonte IPRES, 2020. Elaborazione: Cras Srl.

2.4 IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE E INSEDIATIVO

Il territorio è marcato dalla presenza di importanti infrastrutture come la linea ferroviaria Bari-Brindisi-Lecce, ultimo tratto della ferrovia Adriatica e la S.S.16 Adriatica, i cui tracciati paralleli tendono a contenere la crescita urbana dal lato della costa.

La stazione di Mola di Bari, inglobata nell'area urbana, è raggiunta dai treni del servizio metropolitano della città di Bari, per alcuni dei quali funge anche da capolinea. La stazione di Cozze, che in realtà è situata nel comune di Polignano, non effettua invece servizio passeggeri.

La statale Adriatica, che si presenta come superstrada a carreggiate separate, si sviluppa in tangenziale in prossimità del centro urbano e in variante nel tratto a sud fino alla frazione di Cozze, i tracciati precedenti sono ora di competenza comunale.

I principali assi stradali ad andamento trasversale, sono: la SP 111 Mola-Rutigliano, SP165 Mola-Conversano, la SP117 per Noicattaro, la SP50 Conversano-Cozze, che collegano i nuclei abitati

⁴<https://www.ipres.it/it/news/item/332-dati-comunali-su-imprese-addetti-e-risultati-economici-delle-imprese-incluse-in-settori-attivi-e-sospesi-in-puglia>



maggiori con i comuni contigui; una rete regolare di antiche strade vicinali che corrono parallele dalla costa verso l'entroterra caratterizza infine l'Agro molese.

Mola di Bari dispone anche di un porto peschereccio e turistico, riparato a nord da un molo foraneo a tre bracci, e ad est dal molo di levante a due bracci lungo circa 700 m. All'interno del bacino portuale sono posizionati alcuni pontili galleggianti. La capacità è di circa 350 ormeggi per imbarcazioni da diporto e 115 per imbarcazioni da pesca. Il porto di Mola di Bari, insieme a quello di Otranto è stato indicato quale destinatario di ca. 2 mln € per interventi di carattere strutturale finanziati dal progetto "AI SMART – Adriatic Ionian Small Port Network" nell'ambito del programma di cooperazione europea INTERREG V-A Grecia-Italia 2014/2020.

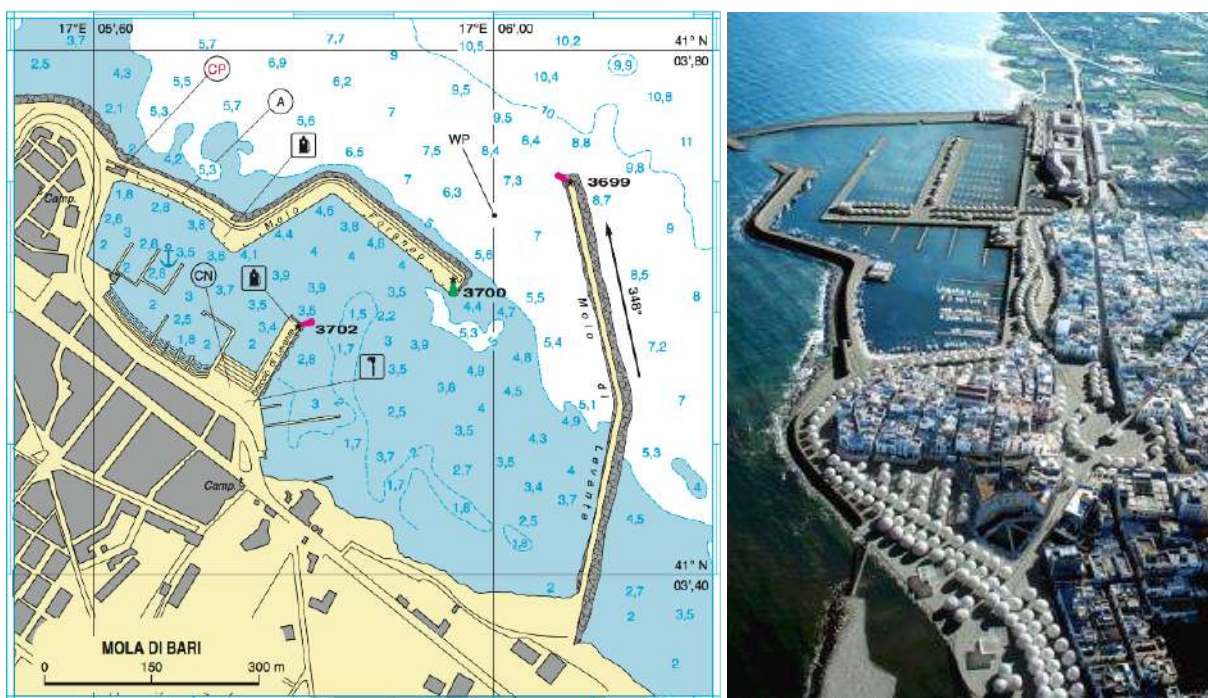


Figura 20 e Figura 21 Il porto di Mola di Bari

La città si sviluppa originariamente a partire dal X secolo su di un piccolo promontorio che degrada sul mare. Al mare la città è legata da una forte tradizione, identificabile in un porto peschereccio tra i più importanti di Puglia. La città è costituita da un nucleo medievale più antico, consolidatosi nel XVI secolo, e da successive espansioni settecentesche e ottocentesche, che hanno dotato la città di ampie piazze alberate e di palazzi nobiliari. Gli interventi novecenteschi ne hanno proseguito in parte la trama viaria e la tipologia insediativa, mentre la realizzazione del lungomare ha reciso il rapporto di continuità diretta tra la città storica e il mare. La costruzione della città a partire dal secondo dopoguerra appare perdere progressivamente un'idea di identità insediativa, sviluppandosi a nord-ovest secondo grandi maglie a matrice quadrangolare (in gran parte ancora incomplete), attestandosi disordinatamente oltre la ferrovia lungo la direttrice viaria di penetrazione dalla SS 16 verso il centro città, diradandosi fino a costituire una transizione non definita con la campagna urbanizzata a sud-est.

L'abitato compatto più antico di Mola di Bari attualmente esistente, pur in presenza di reperti archeologici di antecedenti insediamenti sullo stesso promontorio, mostra chiaramente di essere posteriore al mille, come dimostrato dal suo impianto viario e dai documenti storici.

Il Centro storico, attualmente privo di mura, si caratterizza, nella sua matrice medievale e nelle successive evoluzioni cinquecentesche e secentesche, per un tessuto viario a dedalo orientato verso il mare e per la presenza del caposaldo storico-monumentale della Chiesa Matrice.

Gli agglomerati urbani periferici, collocati a nord-ovest verso Bari, a sud-est verso Rutigliano e nel tratto prospiciente la costa (Cozzetto), sono accomunati dall'essere costituiti da edifici residenziali in linea di mediocre qualità, disposti secondo maglie e giaciture ortogonali che seguono pedissequamente la logica della lottizzazione. Sono generalmente prive di servizi collettivi, di spazi urbani attrezzati e di verde pubblico di qualità. Una ulteriore dinamica di periferizzazione ha riguardato a partire dagli anni '70 il tratto di costa verso la frazione di Cozze, nonché la frazione stessa, sempre più trasformatasi in nucleo di residenza temporanea per il soggiorno estivo, privo quindi di funzioni urbane permanenti. Si tratta di un fenomeno riscontrabile anche lungo i tratti di viabilità di servizio alle residenze complanari al tracciato della S.S. 16. All'interno di una più ampia politica urbana tesa a incentivare la stabilizzazione dei residenti e di una strategia progettuale che intende trasformare la frazione periferica in un quartiere di Mola, è stata recentemente realizzata una nuova illuminazione pubblica verso Cozze e nella frazione è stata di recente completata la rete per la distribuzione del gas metano.

2.5 IL SISTEMA AMBIENTALE

2.5.1 Assetto fisico: geologia e idrologia

Dal punto di vista geologico il territorio comunale si differenzia in due unità principali: quella costiera prevalentemente calcarea e quella più interna a prevalente componente arenitica. Lungo la fascia costiera affiorano depositi dunari di era quaternaria, indicati in cartografia come "tufi delle Murge" e costituiti da calcareniti bianco-gialline piuttosto friabili, con presenza di fossili.

Nell'interno, il suolo è invece contraddistinto dalla stratificazione di formazioni calcaree e calcareo-dolomitiche di era mesozoica, quali il calcare di Bari (di periodo giurassico superiore-turoniano, costituito da un'alternanza di calciliti e calcareniti) e il calcare di Mola (di periodo cenomaniano superiore-turoniano inferiore, costituito da calcari detritici).

Dal punto di vista idrografico tutto il territorio pugliese, fatta eccezione per la provincia di Foggia, è privo di corsi d'acqua significativi e si caratterizza per un esteso sviluppo di solchi erosivi naturali in cui vengono convogliate le acque in occasione di eventi meteorici intensi, a volte compresi in ampie aree endoreiche aventi come recapito finale la falda circolante negli acquiferi carsici profondi. Nello specifico il territorio molese è solcato in direzione perpendicolare rispetto alla linea di costa da varie lame. Quella di Sant'Antonio (o sant'Onofrio) è l'unica lama



urbana conservatasi, sebbene canalizzata nel suo ultimo tratto. La lama di San Giuseppe, alla periferia dell'abitato, è la prima del più regolare sistema di lame che segna la parte sud-orientale del territorio molese.

Mancano anche gli specchi d'acqua permanenti, all'estremità sud-orientale del territorio comunale sono tuttavia presenti alcune doline - facenti parte del sistema dei cosiddetti laghi di Conversano - che in presenza di piogge abbondanti si trasformano in piccoli bacini idrici, impiegati in passato per l'irrigazione. Non lontana, la grave di Minghiazze, una cavità sotterranea in parte ostruita da detriti, caratterizzata da formazioni stalattitiche a canna d'organo e a fetta di prosciutto. La natura carsica del territorio è attestata anche dalla presenza di alcuni inghiottitoi.

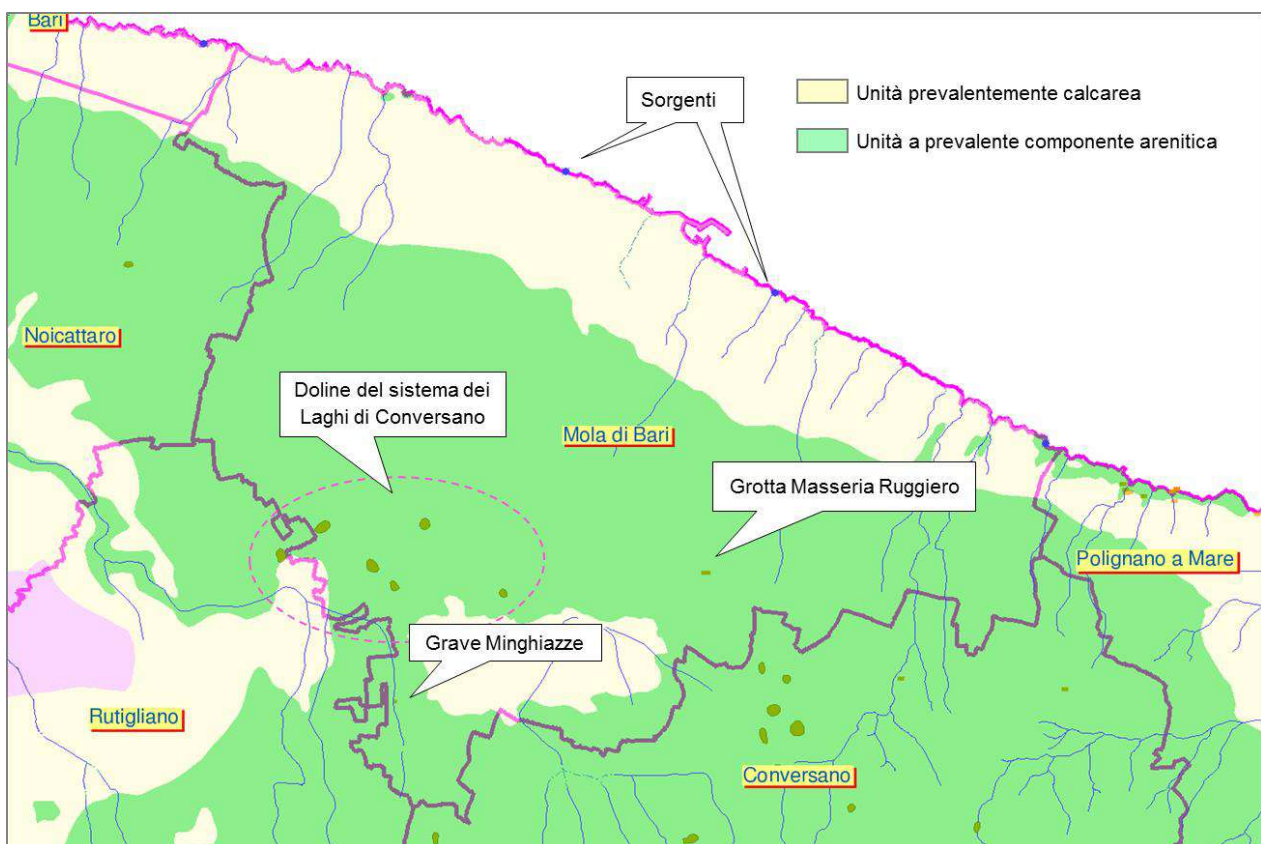


Figura 22 Estratto dalla Carta Idrogeomorfologica della Puglia con indicazione di corsi d'acqua e sorgenti, forme carsiche e litologia dei substrati (Fonte: AdB puglia - <http://webgis.adb.puglia.it/>)

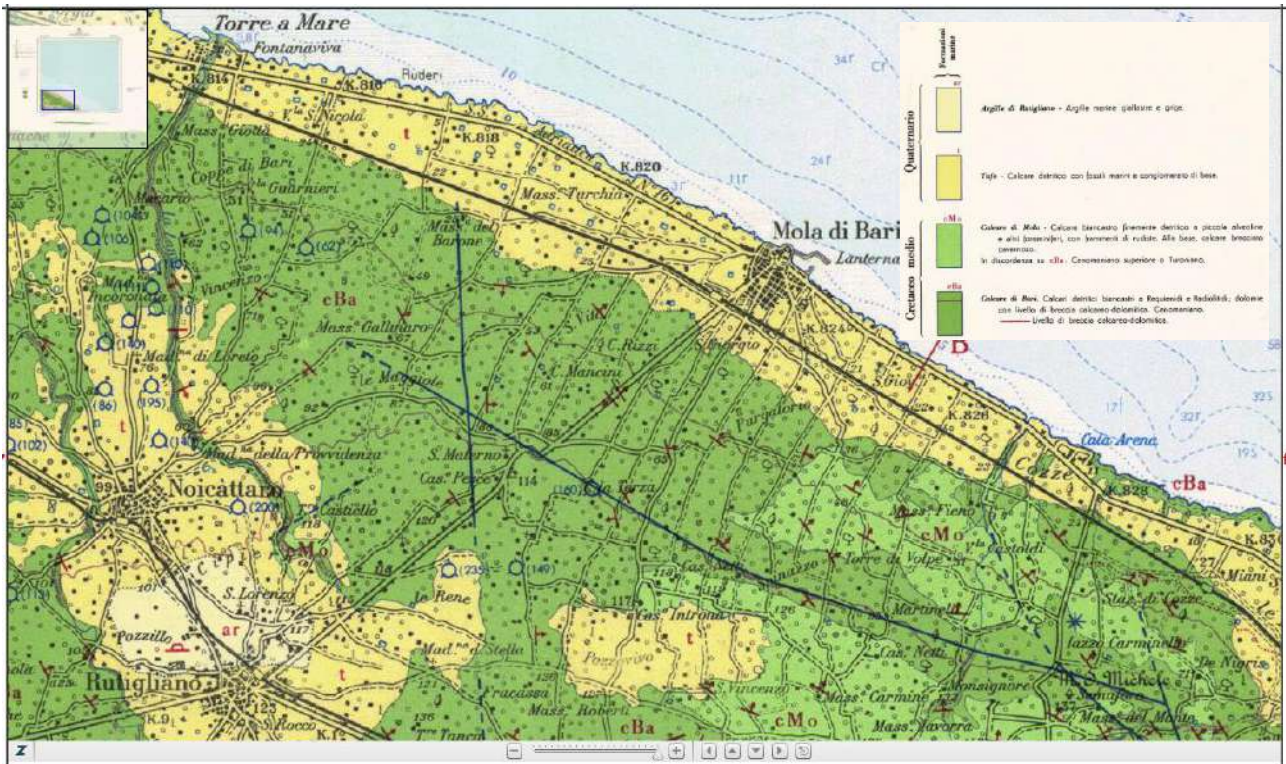


Figura 23 Estratto dalla Carta geologica d'Italia 1:100.000 – Foglio 178 Mola di Bari (Fonte: Ispra)

2.5.2 Uso del suolo

Coerentemente con le caratteristiche del sistema produttivo locale, guardando alla distribuzione degli usi del suolo, emerge che l'84% del territorio comunale è interessato da usi agricoli, tra i quali prevalgono di gran lunga i seminativi (prevalentemente orticole) con il 37% della superficie, seguite da vigneti con il 28% e oliveti con il 15%. Tra gli usi artificiali che interessano il 12% del territorio, sono quasi ugualmente rappresentati i tessuti residenziali e le zone industriali, commerciali e infrastrutturali, che coprono rispettivamente il 6% e il 5% delle superfici. Le aree naturali e seminaturali occupano una porzione marginale di appena il 4% del territorio, all'interno di questa categoria sono praticamente assenti le superfici boscate, rientrano solamente le aree a pascolo o incolte con il 3% e le aree coperte da arbusti e cespugli, generalmente rappresentate da aree residuali o in evoluzione perché abbandonate dagli usi agricoli. La tabella che segue evidenzia le classi censite nella carta degli usi del suolo regionale aggiornata al 2011, disponibile sul geoportale regionale.

Comune di Mola di Bari

**PUMS – Rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità a
Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**

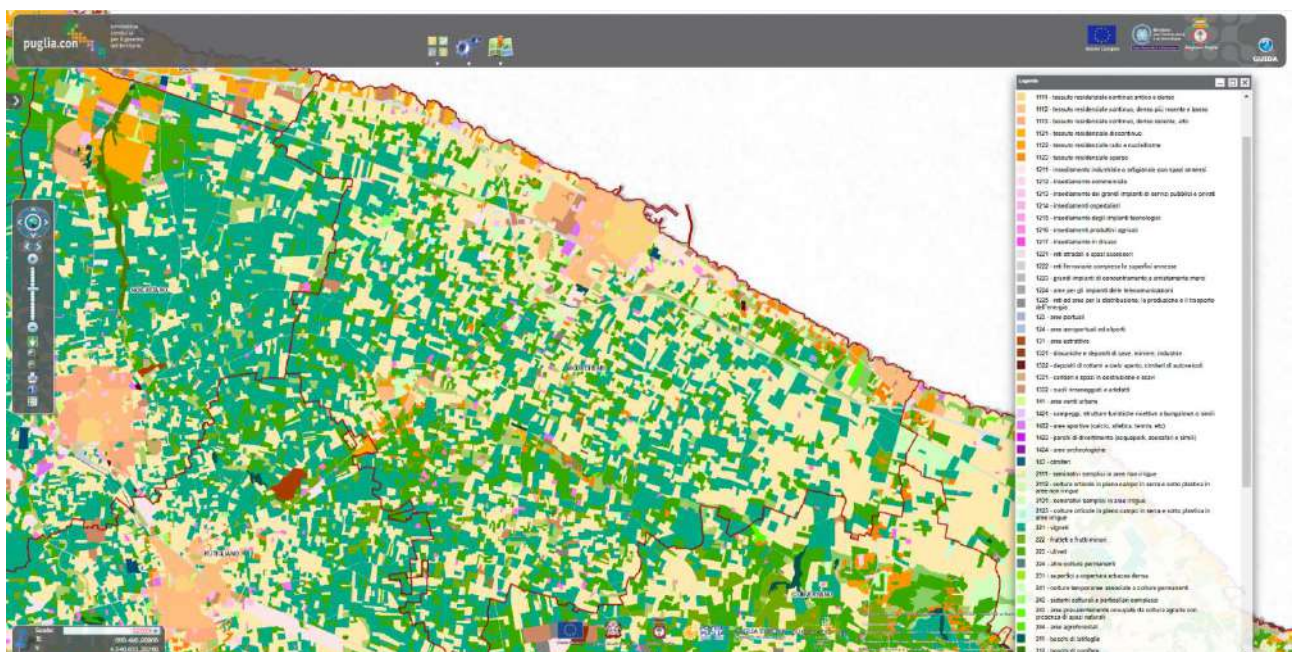
Codice	Descrizione classe di uso del suolo	ha	%	
1111	tessuto residenziale continuo antico e denso	54,02	1%	12%
1112	tessuto residenziale continuo, denso più recente e basso	140,43	3%	
1121	tessuto residenziale discontinuo	27,03	1%	
1122	tessuto residenziale rado e nucleiforme	16,76	0%	
1123	tessuto residenziale sparso	66,69	1%	
1211	insediamento industriale o artigianale con spazi annessi	38,49	1%	
1212	insediamento commerciale	7,10	0%	
1213	insediamento dei grandi impianti di servizi pubblici e privati	8,82	0%	
1214	insediamenti ospedalieri	0,97	0%	
1215	insediamento degli impianti tecnologici	2,47	0%	
1216	insediamenti produttivi agricoli	33,36	1%	
1221	reti stradali e spazi accessori	120,11	2%	
1222	reti ferroviarie comprese le superfici annesse	11,58	0%	
1225	reti ed aree per la distribuzione, la produzione e il trasporto dell'energia	4,08	0%	
123	aree portuali	1,77	0%	
1322	depositi di rottami a cielo aperto, cimiteri di autoveicoli	0,95	0%	
1331	cantieri e spazi in costruzione e scavi	4,25	0%	
1332	suoli rimaneggiati e artefatti	48,55	1%	
141	aree verdi urbane	1,18	0%	
1421	campeggi, strutture turistiche ricettive a bungalows o simili	2,04	0%	
1422	aree sportive (calcio, atletica, tennis, etc)	9,70	0%	
143	cimiteri	2,10	0%	
2111	seminativi semplici in aree non irrigue	1846,0	36%	84%
2112	colture orticole in pieno campo in serra e sotto plastica in aree non irrigue	4,19	0%	
2121	seminativi semplici in aree irrigue	7,98	0%	
2123	colture orticole in pieno campo in serra e sotto plastica in aree irrigue	2,49	0%	
221	vigneti	1394,8	28%	
222	frutteti e frutti minori	69,43	1%	
223	uliveti	776,56	15%	
241	colture temporanee associate a colture permanenti	103,48	2%	
242	sistemi colturali e particellari complessi	23,98	0%	
243	aree prevalentemente occupate da coltura agrarie con presenza di spazi naturali	6,24	0%	
311	boschi di latifoglie	3,57	0%	4%
312	boschi di conifere	0,46	0%	
313	boschi misti di conifere e latifoglie	3,29	0%	
314	prati alberati, pascoli alberati	15,27	0%	
321	aree a pascolo naturale, praterie, incolti	139,98	3%	



322	cespuglieti e arbusteti	25,39	1%	
323	aree a vegetazione sclerofilla	22,27	0%	
332	rocce nude, falesie e affioramenti	10,41	0%	
421	paludi salmastre	2,22	0%	
5122	bacini con prevalente utilizzazione per scopi irrigui	1,17	0%	
	Totale *	5061,6	100%	

Tabella 10 classi di uso del suolo e relative consistenze (Fonte: Regione Puglia)

** la superficie complessiva non coincide esattamente con quella indicata al paragrafo 3, per effetto di approssimazioni cartografiche adottate in ambiente GIS ai fini dell'elaborazione dei dati a scala comunale.*



*Figura 24 Carta dell'uso del suolo aggiornamento 2011 – Schermata dal geoportale regionale
 (<http://webapps.sit.puglia.it/>)*

2.5.3 Biodiversità

Nel 2010 l'Italia si è dotata della Strategia nazionale per la biodiversità, che si pone come strumento d'integrazione delle esigenze di conservazione e di uso sostenibile della biodiversità nelle politiche di settore.

In attuazione della Strategia Nazionale, a valle di un protocollo di intesa sottoscritto con il MATTM nel 2011, la Puglia ha attivato l'Osservatorio Regionale per la Biodiversità (D.G.R. n. 538 del 20 marzo 2012) con funzioni conoscitive e propositive per la conservazione, fruizione e valorizzazione della biodiversità e del patrimonio ambientale.



Nell'ambito di queste attività è stato reso disponibile un portale che raccoglie informazioni utili a valutare la distribuzione delle specie animali e vegetali sul territorio utilizzando una maglia quadrata di 10km.

La tabella che segue riassume le informazioni disponibili sulle specie rilevate nei 4 quadranti che interessano il territorio di Mola di Bari, tra i quali il più ricco di segnalazioni sembra essere quello S-O - nel complesso 2 specie floristiche e 14 faunistiche - che però occupa solo una limitata porzione del comune (cfr. figura). In generale, si segnala la presenza di specie di rilievo conservazionistico legate all'ambiente marino: capodoglio, tursiope, squalo elefante e tartaruga caretta, nella classe dei mammiferi sono inoltre segnalate 5 differenti specie di pipistrelli connesse alla presenza di formazioni carsiche nell'entroterra (doline e gravine).

Classe	Quadranti con rilevazioni	Num. specie rilevate	Specie rilevate (num.quadranti interessati)
Vegetali	1 (S-E)	2	<i>Eryngium pusillum</i> (1), <i>Ruscus aculeatus</i> (1)
Agnati	---	0	---
Anfibi	4	4	<i>Pelophylax lessonae/esculentus complex</i> (3), <i>Bufo balearicus</i> (4), <i>Bufo bufo</i> (2), <i>Lissotriton italicus</i> (4)
Condritti	1 (N-E)	1	<i>Cetorhinus maximus</i> (1)
Mammiferi	4	7	<i>Physeter catodon</i> (2), <i>Tursiops truncatus</i> (2) <i>Pipistrellus kuhlii</i> (2), <i>Rhinolophus ferrumequinum</i> (2), <i>Hypsugo savii</i> (1), <i>Miniopterus schreibersii</i> (1), <i>Rhinolophus euryale</i> (1)
Pesci	3 (N-O, N-E, S-E)	4	<i>Dentex dentex</i> (2), <i>Epinephelus marginatus</i> (3), <i>Salaria pavo</i> (3), <i>Sciaena umbra</i> (1)
Rettili	3 (N-O, N-E, S-E)	6	<i>Lacerta viridis</i> (3), <i>Cyrtopodion kotschyi</i> (2), <i>Caretta caretta</i> (3), <i>Elaphe quatuorlineata</i> (1), <i>Testudo hermannii</i> (1), <i>Zamenis situla</i> (1)

Tabella 11 Elenco delle specie rilevate sui 4 quadranti che interessano il comune di Mola di Bari (Fonte: Osservatorio Regionale Biodiversità)



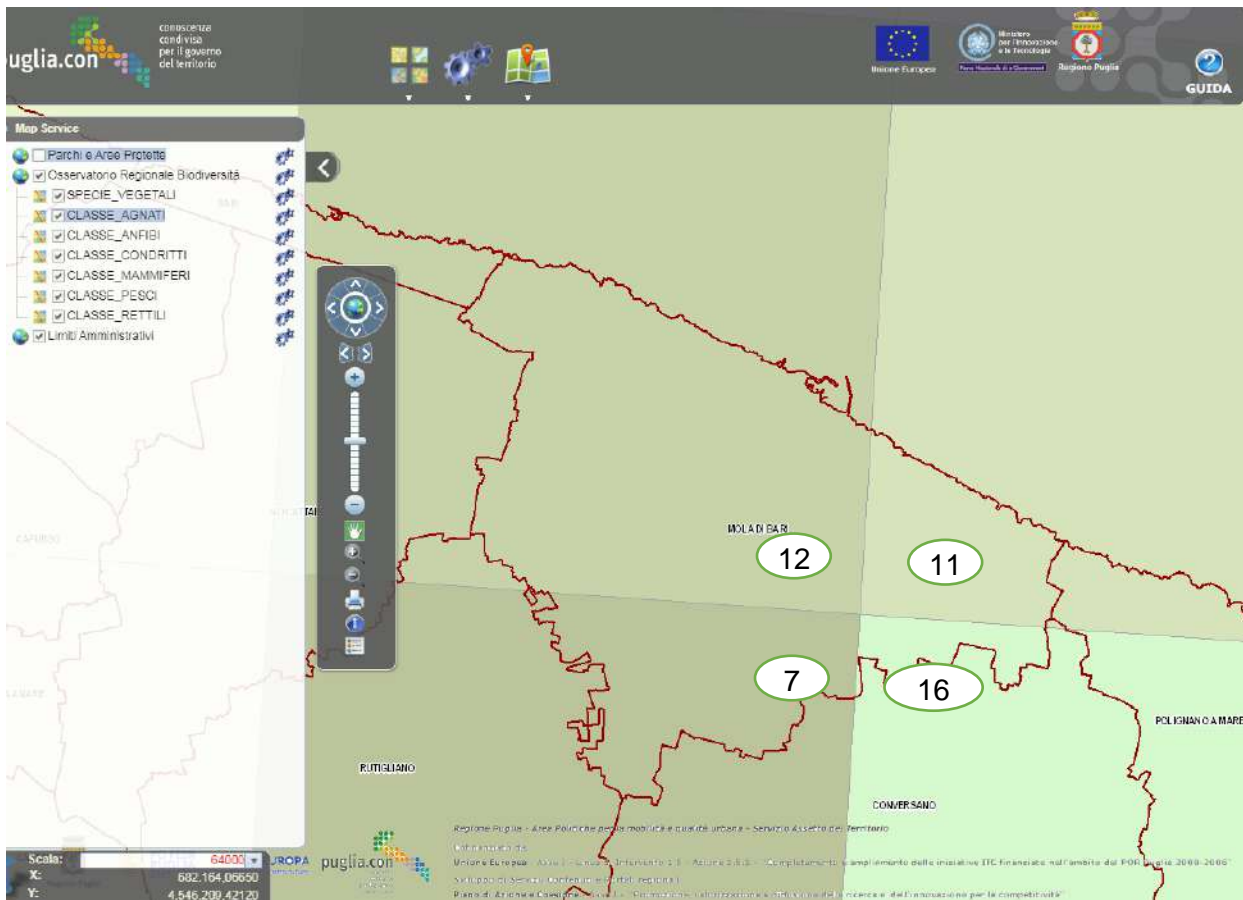


Figura 25 Schermata del sistema informativo dell'Osservatorio Regionale Biodiversità sul geoportale regionale

Nella tematica biodiversità rientra pienamente l'analisi della presenza di territori soggetti a specifici provvedimenti di protezione e quindi aree naturali protette (ANP) e siti della Rete Natura2000 e quindi, Siti di Interesse Comunitario (SIC), la loro evoluzione in Zone Speciali di Conservazione (ZSZ) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) sancite a seguito delle norme nazionali ed europee in merito.

Rimandando all'analisi delle relazioni fra PUMS e altri piani per una analisi più approfondita, in questa sede si evidenzia che il territorio del Comune di Mola di Bari non è interessato dalla presenza di Aree Naturali Protette mentre è presente un sito della rete Natura2000 nell'area marina prospiciente il territorio comunale. Si tratta del SIC IT9120009 "Posidonieto San Vito – Barletta" che riguarda una porzione ampia di costa pugliese che riguarda i fondali per via della presenza di praterie di *Poseidonia oceanica*. Data questa specifica localizzazione in ambiente marino, come evidenziato più avanti, le probabilità che si verifichino interferenze fra il PUMS e tale habitat sono pressoché nulle.

2.5.4 Qualità dell'aria

Il riferimento legislativo vigente a livello europeo in materia di inquinamento atmosferico è la Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa che istituisce un quadro unitario di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, fissando requisiti e metodi di misurazione e disponendo l'obbligo di redigere piani d'azione specifici.

A livello nazionale, il D.Lgs. 155 del 13/8/2010, di recepimento della direttiva 2008/50/CE, stabilisce a sua volta modalità e criteri in base al quale le regioni sono tenute a dotarsi di una rete di monitoraggio della qualità dell'aria e di disporre due distinte zonizzazioni:

- zonizzazione per gli inquinanti di cui all'allegato V del D.Lgs. 155/2010 (biossido di zolfo, biossido di azoto, particolato (PM10 e PM2,5), piombo, benzene, monossido di carbonio, arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene).
- zonizzazione per l'ozono di cui all'allegato IX del D.Lgs. 155/2010.

A livello regionale è disponibile un Piano Regionale della qualità dell'aria, adottato con Regolamento Regionale n. 6 del 21/5/2008, redatto ai sensi di una serie di disposizioni normative oggi superate⁵, cui sono seguiti provvedimenti di aggiornamento della zonizzazione e classificazione del territorio regionale, nonché di adeguamento della Rete Regionale di Monitoraggio della Qualità dell'Aria, ai sensi del D.lgs. n.155/2010, adottati con D.G.R. n.2979 del 29/12/2011 e D.G.R. n.2420 del 16/12/2013.

Il comune di Mola di Bari secondo la classificazione del territorio regionale realizzata ai sensi del D.lgs 155/2010 - sulla base di caratteristiche demografiche, meteorologiche e orografiche regionali, della distribuzione dei carichi emissivi e dalla valutazione del fattore predominante nella formazione dei livelli di inquinamento in aria ambiente - rientra nella "Zona di Pianura" IT1612 (Cfr. figura).

Il monitoraggio della qualità dell'aria sul territorio regionale è realizzato da ARPA Puglia principalmente attraverso la propria rete di monitoraggio composta dalle 53 stazioni fisse classificate come stazioni da traffico (urbane, suburbane), da fondo (urbane, suburbane e rurali) e industriale (urbane, suburbane e rurali). Sul territorio comunale di Mola di Bari non è presente alcuna stazione della rete regionale (cfr. figura), e si trova in posizione pressoché baricentrica rispetto alle 3 centraline più vicine di Bari-Caldarola (tipo traffico), Casamassima (tipo fondo), Monopoli-Italgreen (tipo traffico), che tuttavia si trovano a una distanza tale da non essere rappresentative per il territorio in esame.

Si segnala in ogni caso che nel 2019, come già nel 2018, la rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria non ha registrato superamenti dei limiti di legge per nessun inquinante, a eccezione dell'ozono il cui valore bersaglio per la protezione della salute è stato largamente superato su tutto il territorio regionale a conferma del fatto che la Puglia, per la propria

⁵ D.Lgs. 351/99, DM 60/02, D.Lgs. 183/2004, D.Lgs. 152/2007



collocazione geografica, e soggetta a elevati valori di questo inquinante⁶ (fonte: Arpa Puglia - Rapporto Relazione annuale sulla Qualità dell'Aria in Puglia Anno 2019).

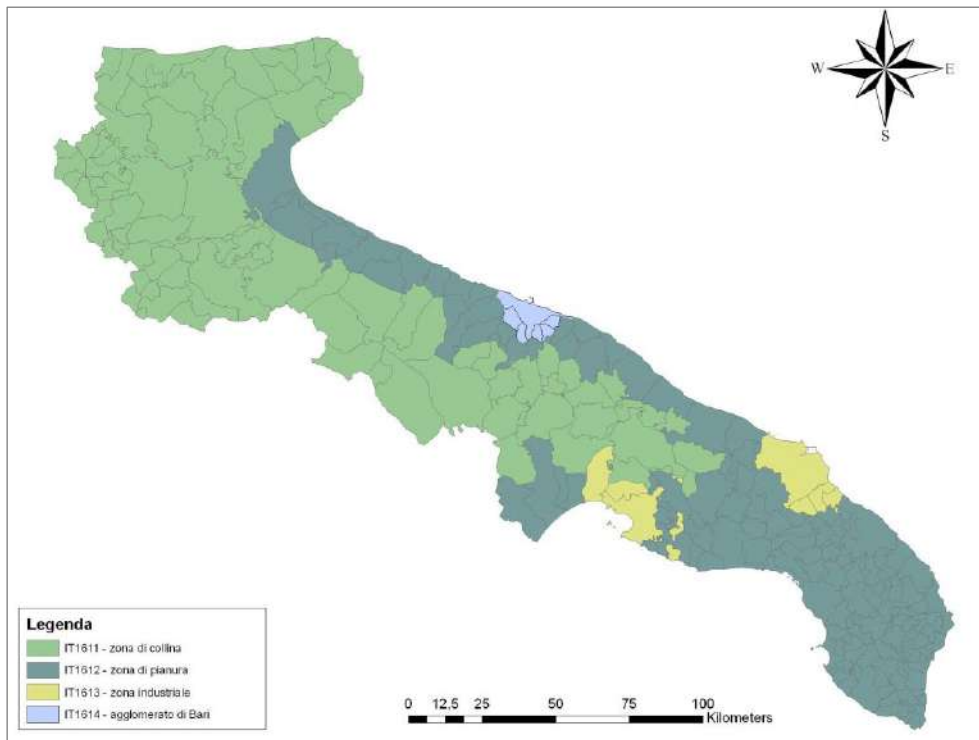


Figura 26 Zonizzazione regionale a fini di monitoraggio della qualità dell'aria ai sensi del D.lgs 155/2010

⁶ L'ozono è un inquinante secondario che si forma in atmosfera attraverso reazioni fotochimiche tra altre sostanze (tra cui gli ossidi di azoto e i composti organici volatili). Poiché il processo di formazione dell'ozono è catalizzato dalla radiazione solare, le concentrazioni più elevate si registrano nelle aree soggette a forte irraggiamento e nei mesi più caldi dell'anno.

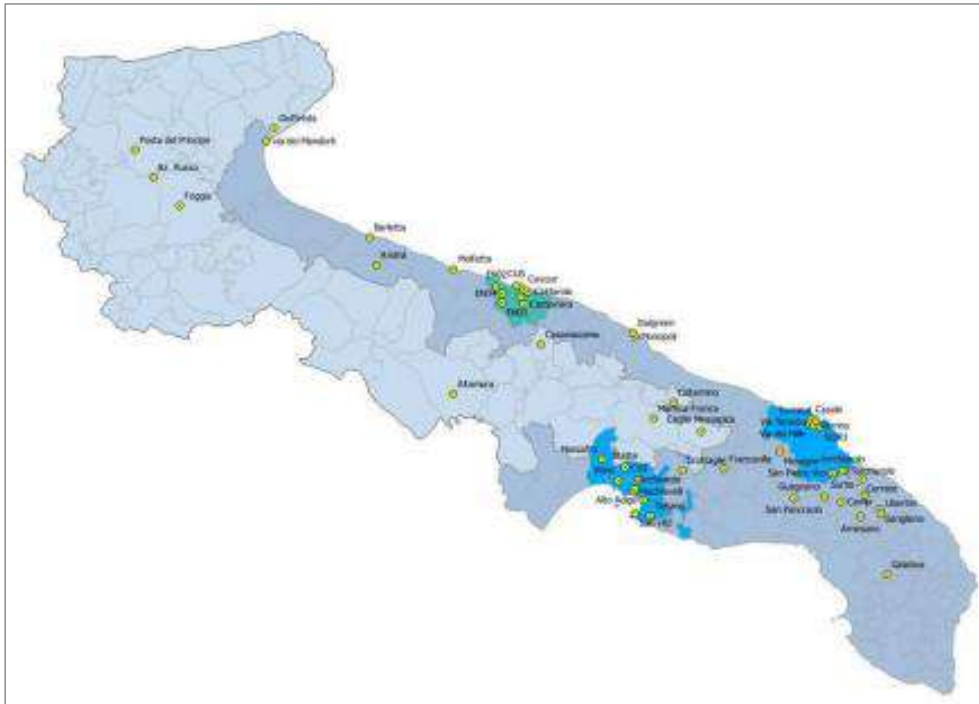


Figura 27 Rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria- stazioni fisse

Inquinante	Parametro di valutazione	Valore limite
PM10: insieme di sostanze solide e liquide con diametro inferiore a 10 micron. Derivano da emissioni di autoveicoli, processi industriali, fenomeni naturali.	Media giornaliera	50 µg/m ³
	Numero superamenti/anno	35
PM2.5: insieme di sostanze solide e liquide con diametro inferiore a 2.5 micron. Derivano da processi industriali, processi di combustione, emissioni di autoveicoli, fenomeni naturali.	Media annua	25 µg/m ³
NO2 (Biossido di azoto): gas tossico che si forma nelle combustioni ad alta temperatura. Sue principali sorgenti sono i motori a scoppio, gli impianti termici, le centrali termoelettriche.	Media annua	40 µg/m ³
CO (Monossido di carbonio): sostanza gassosa, si forma per combustione incompleta di materiale organico, ad esempio nei motori degli autoveicoli e nei processi industriali.	Max media mobile 8h giornaliera	8 mg/m ³
B(a)P (Benzo(a)pirene): sostanza della famiglia degli idrocarburi policiclici aromatici (IPA) generata dalla combustione incompleta di sostanze organiche durante processi industriali e civili	Media annua	1 ng/m ³ (valore obiettivo)

Tabella 12 Parametri e limiti di riferimento per i diversi inquinanti considerati a fini di monitoraggio della qualità dell'aria (D.Lgs.155/2010)

2.5.5 Comfort acustico

Per quanto riguarda la riduzione del rumore, la normativa di livello europeo di riferimento è la Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (così come aggiornata dal Regolamento (CE) n. 1137/2008), che prevede l'adozione da parte degli Stati membri, di piani d'azione, in base ai risultati della mappatura acustica, allo scopo di evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona. Lo scopo è quello di "evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale".

La direttiva è stata recepita, a livello nazionale, dal D.lgs. n. 194 del 19/8/2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale", che integra, su alcuni temi, la precedente Legge n. 447 del 26/10/1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico".

La legge quadro individua le competenze in materia di pianificazione acustica attribuendo alle regioni le attività di indirizzo e ai comuni i compiti di classificazione acustica e l'adozione dei piani di risanamento, in coordinamento con i piani del traffico. I valori limite delle sorgenti sonore da tenere in considerazione nella pianificazione sono definiti dal D.P.C.M. 14/11/1997 (Cfr. tabella).

La legge del 2005 definisce le procedure di mappatura acustica strategica e di redazione dei piani d'azione per la riduzione dell'inquinamento acustico negli agglomerati urbani con popolazione superiore a 100.000 abitanti. La relativa responsabilità è attribuita a regioni e province autonome in collaborazione con i gestori delle infrastrutture di trasporto principali.

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO	VL Emissione Leq in dB(A)		VL Immissione Leq in dB(A)		VL Qualità Leq in dB(A)	
	diurno (6-22)	notturno (22-6)	diurno (6-22)	notturno (22-6)	diurno (6-22)	notturno (22-6)
I - Aree particolarmente protette (aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc)	45	35	50	40	47	37
II - Aree prevalentemente residenziali (interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali.)	50	40	55	45	52	42
III - Aree di tipo misto (interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.)	55	45	60	50	57	47
IV - Aree di intensa attività umana (interessate da	60	50	65	55	62	52



intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie)						
V - Aree prevalentemente industriali (interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni)	65	55	70	60	67	57
VI Aree esclusivamente industriali (esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi)	65	65	70	70	70	70

Tabella 13 Classi di destinazione d'uso del territorio e valori limite di emissione, immissione e qualità ai sensi del D.P.C.M. 14.11.1997

La Regione Puglia, in ottemperanza a quanto disposto dalla legislazione nazionale con D.G.R. n. 1009 del 26/06/2007 ha individuato l'ARPA Puglia quale Autorità competente per lo svolgimento delle attività di mappatura acustica strategica. Sono state pertanto realizzate le mappe acustiche strategiche degli agglomerati di Bari, Taranto, Foggia, Andria, nonché di Barletta, Brindisi, Lecce incluse per trend demografico positivo e prossimità alla soglia di popolazione.

Il Comune di Mola di Bari non dispone di zonizzazione acustica comunale e non fa parte di nessun agglomerato soggetto a pianificazione acustica strategica.

2.5.6 Paesaggio e beni culturali

Il presente paragrafo contiene una panoramica sui valori paesaggistici individuati dal Piano Paesaggistico territoriale Regionale (PPTR) sul territorio comunale⁷, nonché la ricognizione dei beni culturali e paesaggistici, come definiti e disciplinati ai sensi del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio".

In base al PPTR, il Comune di Mola di Bari appartiene all'Ambito Paesaggistico 5 Puglia Centrale, che a sua volta si compone di 3 "figure territoriali e paesaggistiche", ovvero unità minima di paesaggio⁸, quella di riferimento per Mola di Bari è la 5.3 "il Sud-est barese e il paesaggio del vigneto", le cui caratteristiche principali ("statutarie") sono descritte in sintesi come segue (Cfr. PTPR Elab. 5.3 Schede degli ambiti paesaggistici – sez.B Interpretazione identitaria e statutaria, pag.58):

La figura è di transizione tra la disposizione radiale della conca di Bari, l'anfiteatro della piana degli olivi secolari di Ostuni e i mosaici arborati della valle d'Itria: Conversano funge da snodo

⁷ Il Piano Paesaggistico territoriale Regionale (PPTR) attualmente vigente è stato adottato nell'agosto del 2013 e approvato con DCR n. 176 del 16/02/2015 pubblicata sul BURP n. 40 del 23/03/2015

⁸ "Entità territoriale riconoscibile per la specificità dei caratteri morfotipologici che persistono nel processo storico di stratificazione di diversi cicli di territorializzazione" (PPTR Relazione generale pag.46)



tra i tre sistemi. In questa figura la piantata olivata lascia il posto alla coltivazione del vigneto, soprattutto nei territori di Rutigliano e Noicattaro, che si declina nella forma aggressiva e paesaggisticamente dequalificante del tendone.

La fascia costiera presenta uno spessore variabile che va riducendosi verso sud fino a Monopoli dove comincia la scarpata su cui si attesta Conversano.

Il paesaggio agrario si caratterizza sulla costa per la presenza del sistema a reticolo dell'orto irriguo ancora chiaramente leggibile, malgrado il forte impatto dovuto alla realizzazione degli assi di scorrimento costieri.

Tale sistema, centrato su Mola, è caratterizzato da una teoria di strade perpendicolari alla costa, note come “capodieci”, che suddividono in modo regolare tutto l'agro e che risalgono all'epoca angioina. Qui gli agricoltori del passato intrapresero una lotta continua per trasformare in campi fertili un territorio in gran parte sterile perché pietroso, scarso di risorse idriche e troppo vicino al mare.

Il risultato è un paesaggio caratterizzato da una peculiare articolazione del mosaico agrario e dei manufatti costruito attraverso l'uso sapiente della vegetazione e costituito da una successione parallela alla costa di barriere frangivento (filari di olivo o di fico o di fico d'india, anche alternati fra loro) poste a ridosso di alti muri di recinzione a secco. Questo sistema è integrato dall'antica rete di captazione dell'acqua di falda, le norie, oggi non più utilizzabili.

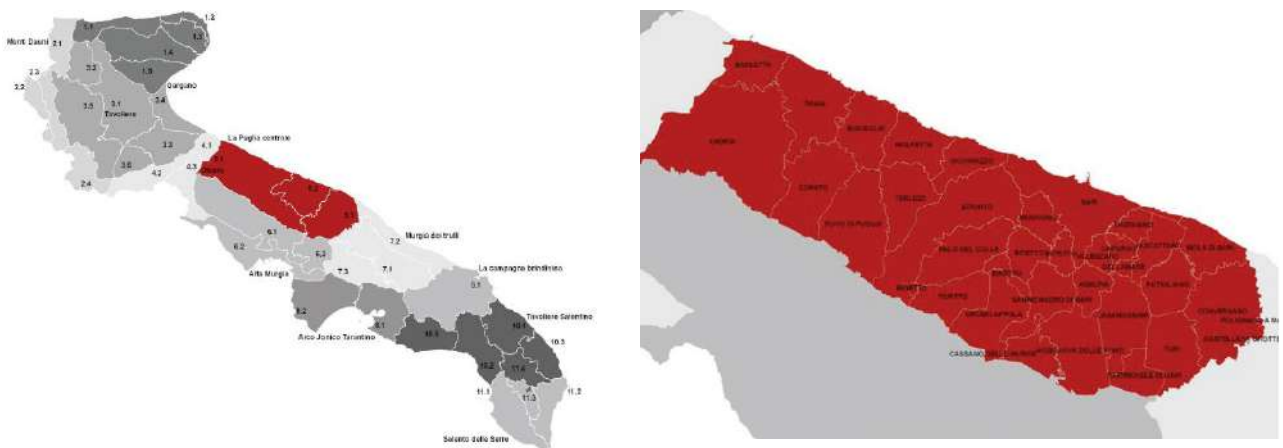


Figura 28 Identificazione dell'ambito paesaggistico 5 Puglia Centrale e delle relative figure territoriali (Fonte PTPR)

Nelle Schede d'Ambito Paesaggistico (elab.5) sono declinati a livello sub-regionale sia gli elementi del quadro conoscitivo che le strategie e la normativa d'uso. A livello descrittivo interpretativo, vengono individuate per ogni figura territoriale, i sistemi e le componenti che la strutturano (“invarianti strutturali”), evidenziato il relativo stato di conservazione e definite le regole a cui attenersi per garantirne riproducibilità. Nello specifico le invarianti strutturali identificate per la figura territoriale del sud-est barese e del paesaggio del vigneto sono le seguenti:

Il sistema dei principali lineamenti morfologici delle Murge basse costituito dai terrazzi calcarenitici degradanti verso il mare e raccordati da scarpate più o meno evidenti, con



andamento parallelo alla linea di costa. Questi elementi rappresentano i principali riferimenti visivi della figura e i luoghi privilegiati da cui è possibile percepire il paesaggio circostante.

Il sistema idrografico superficiale a pettine delle valli fluvio-carsiche a regime ideologico episodico che discendono l'altopiano murgiano e dissecano in serie parallele il banco calcarenitico con solchi poco profondi. Questo sistema rappresenta la principale rete di deflusso superficiale delle acque e dei sedimenti dell'altopiano murgiano e la principale rete di connessione ecologica tra l'ecosistema dell'altopiano e la costa; nonché il luogo di microhabitat di alto valore naturalistico e paesaggistico

Il sistema agroambientale a reticolo dell'orto irriguo costiero dell'agro di Mola, caratterizzato da:

- *una teoria di strade perpendicolari alla costa, note come "capodieci";*
- *una successione parallela alla costa di barriere frangivento poste a ridosso di alti muri di recinzione a secco (costituite solitamente da filari di olivo o di fico o di fico d'india, anche alternati fra loro);*
- *le tracce degli antichi sistemi di captazione dell'acqua di falda, le norie.*

Questi segni rappresentano elementi di forte connotazione paesaggistica e testimonianza culturale di alto valore; Lembi residui della pianata olivata storica permangono nell'entroterra associati al vigneto, al frutteto e al seminativo.

Il sistema insediativo reticolare dei centri del sud-est barese, collegato a nord alla seconda corona del capoluogo e a sud al sistema policentrico della Murgia dei Trulli. Esso è costituito da una rada maglia di direttrici parallele alla costa collegata ad un sistema di strade penetranti ad essa perpendicolari.

Il sistema delle masserie storiche fortificate e dei relativi annessi che punteggiano la piana, antichi capisaldi del territorio rurale.

Il sistema delle torri costiere che si sviluppano lungo la strada litoranea (ex via Appia Traiana) in corrispondenza di avamposti naturali sul mare e che, proprio in considerazione di questa loro posizione, oltre al valore storico culturale, assumono anche un alto valore paesaggistico, quali fulcri visivi di pregio e potenziali punti di belvedere sulla costa;

All'interno del comune di Mola di Bari, i beni paesaggistici tutelati ai sensi del Codice dei beni culturali e del Paesaggio Parte III (art. 134 lett.a/b), sono i seguenti:

- a. Immobili e aree di notevole interesse pubblico (cosiddetti "Vincoli Decretati"):
 - "Dichiarazione di notevole interesse pubblico territorio delle lame a ovest e a sud-est di Bari" (vincolo art. 136 lett. c e d), identificato da codice regionale: PAE0115, codice SITAP: 160006⁹, con la seguente motivazione: "Il territorio delle lame di Bari, Modugno, Bitonto, Palo, Bitetto, Binetto, Triggiano, Noicattaro, Rutigliano, Mola riveste notevole interesse perché caratterizzato da gravine e lame che dalle propaggini collinari delle Murge arrivano al mare" (D.M. 01-08-1985 pubblicato su G.U. n. 30 del 06-02-1986).
- b. Aree vincolate per legge (cosiddetti "Vincoli ope-legis"):

⁹ La denominazione riportata sul catalogo SITAP è: "Territorio delle lame comprendente: Lama Balice-Lama Sinata-Picone-S.Giorgio-Giotta-S.Giovanni-della Camela-Calarena"



- Vincolo ex art. 142 c. 1 lett. a), Territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia;
- Vincolo ex art. 142 c. 1 lett. g), Territori coperti da foreste e da boschi, in corrispondenza di 4 nuclei arborati residui all'interno della matrice agricola
- Vincolo ex art. 142 c. 1 lett. m), Zone di interesse archeologico, relativa ai resti di una villa di età romana in località Paduano (cod: ARC0404-5-6), già identificata dai provvedimenti: D.M. 08/09/1989 e D.M. 27/04/1992
- Vincolo ex art. 142 c. 1 lett. m) - Zone di interesse archeologico, relativa a insediamento neolitico in località Ruggero (cod: ARC0402-3), già identificata dai provvedimenti: D.M. 11/10/1989.

A questi si aggiungono i beni paesaggistici sottoposti a tutela dal PPTR stesso come "ulteriori contesti". (Riconosciuti dal Codice art. 134 lett.c), sempre sul territorio comunale si rilevano:

- ulteriori contesti di cui alle componenti geomorfologiche: le 4 lame lungo la porzione meridionale del litorale presso Cozze (già interessate dal provvedimento di notevole interesse pubblico sopra citato), 4 doline tra le località Brenga e Pozzovivo appartenenti al sistema dei laghi di Conversano, 4 grotte (Grotta e grotticella in località Masseria Ruggiero, grotte in località Fracassa e Santa Caterina...), un inghiottitoio (presso Masseria Fracassa)
- ulteriori contesti di cui alle componenti idrologiche: reticolo idrografico di connessione della RER, in corrispondenza delle due lame meglio conservate a nord di Cozze
- ulteriori contesti di cui alle componenti botanico-vegetazionali: fascia di rispetto di 100mt per i territori boscati già indicati
- ulteriori contesti riguardanti le componenti culturali e insediative: Città consolidata e Testimonianze della stratificazione insediativa, dove con riferimento al territorio comunale: rientrano i siti interessati da beni storico culturali e relativa fascia di rispetto di 100 mt
- ulteriori contesti di cui alle componenti dei valori percettivi: strade a valenza paesaggistica, identificate nel tracciato originale della statale 16 e nella strada provinciale 111 che collega Mola e Rutigliano.

Per ogni categoria di bene tutelato le Norme Tecniche di attuazione del PPTR, forniscono: indirizzi, direttive, misure di salvaguardia e utilizzazione e, per i soli beni tutelati dal Codice, anche prescrizioni. In base a esse (artt. 38 e 89), ogni modificazione dello stato dei luoghi interessati da beni paesaggistici è subordinata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica di cui agli artt. 146 e 159 del Codice. Con riferimento agli ulteriori contesti tutelati dal piano stesso, ogni piano, progetto o intervento è subordinato all'Accertamento di compatibilità paesaggistica, ossia quella procedura tesa ad acclarare la compatibilità con le norme e gli obiettivi del Piano. Nei territori interessati dalla sovrapposizione di ulteriori contesti e beni paesaggistici vincolati ai sensi dell'articolo 134 del Codice si applicano tutte le relative discipline di tutela. In caso di disposizioni contrastanti prevale quella più restrittiva.

Quanto ai beni immobili tutelati ai sensi del Codice dei beni culturali e del Paesaggio Parte II, secondo il database del MiBAC "Vincoli in rete", sul territorio del comune di Mola, risultano complessivamente censiti 57 beni di competenza della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari, 55 di tipo architettonico e 2 corrispondenti a



monumenti archeologici. Di questi, 25 risultano tutelati in quanto di interesse culturale dichiarato (23 architettonici e 2 archeologici), 31 sono i beni (architettonici) di interesse culturale non ancora verificato, infine 1 è bene riconosciuto “di non interesse culturale”. La tabella che segue contiene l'elenco di tutti i beni immobili di interesse culturale dichiarato, la figura sotto invece rappresenta la collocazione geografica di tutti i beni censiti, da cui si evince come la maggior parte di essi si trovi nel nucleo di Mola di Bari.



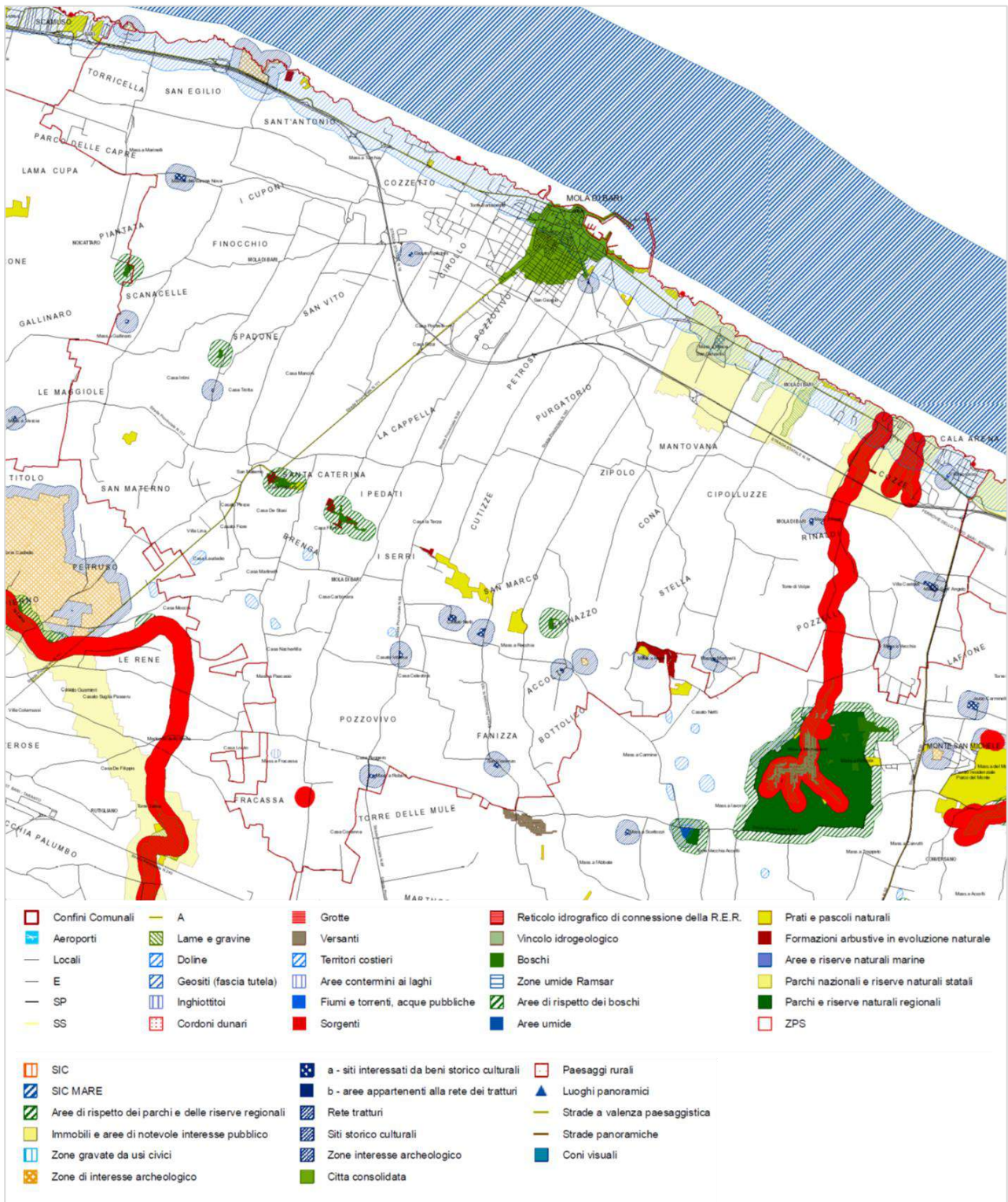


Figura 29 Estratto del PTPR vigente (Fonte: Geoportale regionale - <http://webapps.sit.puglia.it/>)



Codice	Denominazione	Bene	Tipo*
307612	INSEDIAMENTO NEOLITICO IN LOCALITA' RUGGERO		MA
180227	CRIPTA DI S. GIUSEPPE	cripta	AR
128359	CHIESETTA DELL'ASSUNTA	chiesa	AR
405270	Torrione		AR
561569	EX PALAZZO ALBEROTANZA P.ZZA XX SETTEMBRE N. 58,59,60,62,63,64	palazzo	AR
281599	RESTI DI UNA VILLA ROMANA IN LOC. PADUANO	villa	MA
323948	CASA IN VIA C. BATTISTI 15	casa	AR
384005	EDIFICIO DEL SEC. XIX - XX	palazzo	AR
203110	EDIFICIO IN PIAZZA XX SETTEMBRE N. 79	castello	AR
360863	PALAZZO DELFINO PESCE	palazzo	AR
207651	MASSERIA DEL BARONE	fattoria	AR
192846	PORZIONE RESIDUA E GIARDINO DEL PALAZZO RUGGIERI	palazzo	AR
360933	PALAZZO ALBEROTANZA GIA' ROBERTI DEL SEC. XVIII	palazzo	AR
203093	EDIFICIO IN PIAZZA XX SETTEMBRE NN. 69-76	castello	AR
128489	CHIESA DELLA MADDALENA	chiesa	AR
170328	FONTANA IN PIAZZA XX SETTEMBRE	fontana	AR
128314	CHIESETTA DI S. GIACOMO E S. ANNA DEL SEC. XVII - XVIII	chiesa	AR
128145	CHIESA ED EX CONVENTO DI S. CHIARA	chiesa	AR
268455	CATTEDRALE	cattedrale	AR
161306	CAPPELLA REGINA DEGLI ANGELI DI VILLA LORUSSO	cappella	AR
122164	CHIESA DELLA MADONNA DI LORETO	chiesa	AR
203086	CASTELLO	castello	AR
75970	CHIESA DI S. GIOVANNI	chiesa	AR
2958816	Chiesa di Santa Chiara	chiesa	AR
1690194	Stazione ferroviaria e scalo merci	stazione	AR

*Tabella 14 Elenco dei beni immobili di interesse culturale dichiarato sul territorio comunale di Mola di Bari
 (Fonte: MiBAC, <http://vincoliinrete.beniculturali.it/>)*





Figura 30 Rappresentazione geografica dei beni immobili architettonici e archeologici nel territorio comunale di Mola di Bari (Fonte: MiBAC, <http://vincoliinrete.beniculturali.it/>)

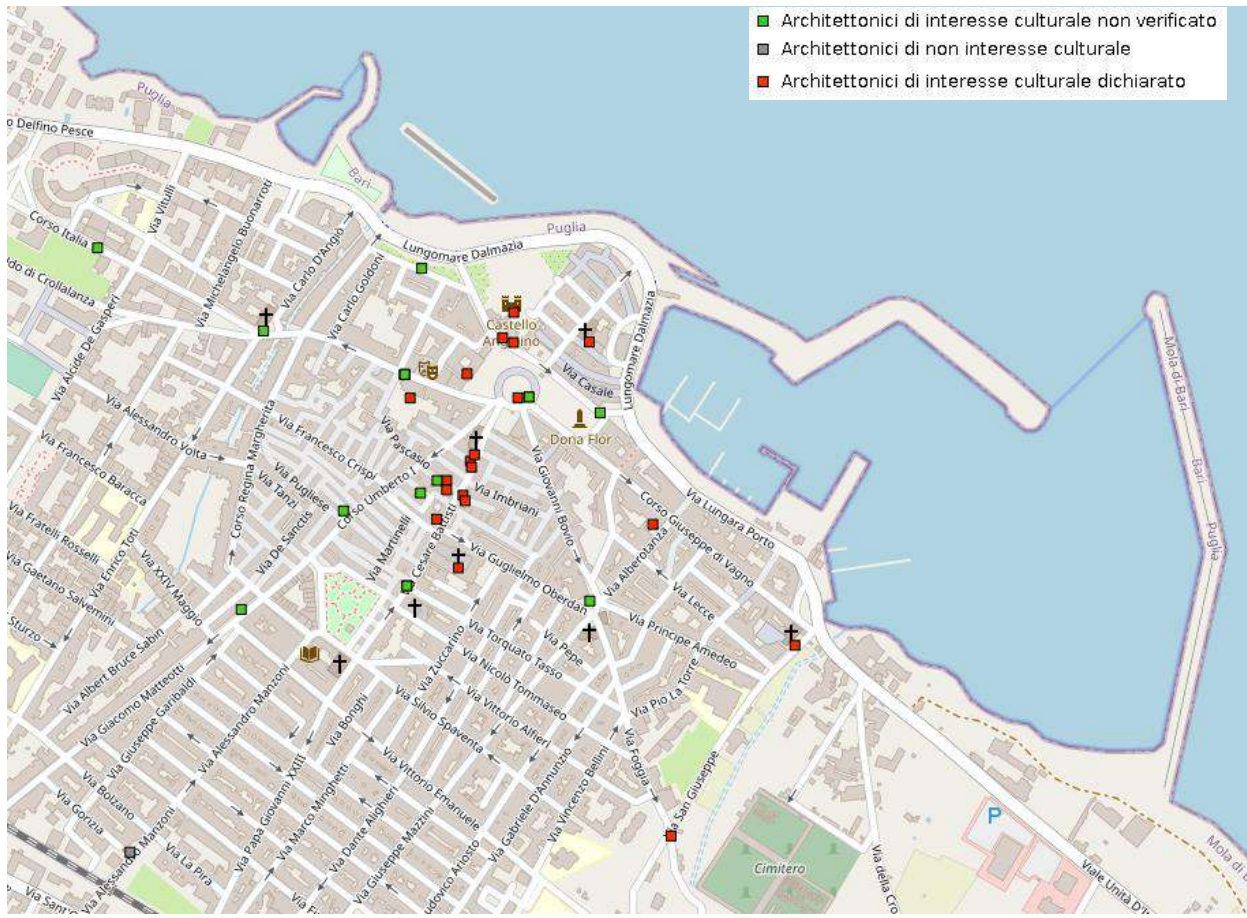


Figura 31 Rappresentazione geografica dei beni immobili architettonici e archeologici nel centro abitato di Mola di Bari (Fonte: MiBAC, <http://vincoliinrete.beniculturali.it/>)

3 LE AZIONI PREVISTE DAL PUMS

Come evidenziato nel capitolo 1, il presente rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a VAS accompagna il documento contenente le Linee di indirizzo del PUMS, la cui adozione da parte della Giunta Comunale rappresenta il primo passo dell'iter procedurale che integra elaborazione del piano e Valutazione Ambientale Strategica.

Coerentemente con la natura di indirizzo del documento in oggetto - sebbene supportato da attenta ricognizione delle progettualità in essere in materia di mobilità urbana e trasporti e da attività di partecipazione e consultazione degli stakeholders locali - il livello di approfondimento delle scelte di piano allo stato attuale è limitato a un elenco di obiettivi, integrato e gerarchizzato a seguito del confronto con la cittadinanza, e da una selezione di misure attuabili con riferimento agli stessi. È pertanto, limitatamente a tali elementi progettuali preliminari, che sarà possibile nei paragrafi che seguono predisporre l'analisi delle relazioni con il quadro pianificatorio e delle interazioni con il contesto ambientale.

È opportuno segnalare che l'individuazione degli obiettivi del PUMS di Mola di Bari è stata effettuata sulla base delle macroaree di interesse e dei macro obiettivi indicati nelle linee guida nazionali e regionali per la redazione dei PUMS, integrati a valle del percorso di partecipazione pubblica. La tabella che segue riporta l'elenco degli obiettivi del PUMS divisi per macro aree. Quelli indicati in rosso sono gli obiettivi primari aggiunti dalla Regione Puglia rispetto all'elenco originale proposto dal MIT, quelli in blu sono gli obiettivi primari emersi nel corso della consultazione. Infine nella colonna di destra è indicato l'ordine di priorità assegnato dagli stakeholder locali (come emerso dalla compilazione di questionari).

Are di interesse	Obiettivo primario	ordine
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Riduzione tasso di motorizzazione	1
	A2. Riequilibrio modale della mobilità	
	A3. Riduzione della congestione stradale	9
	A4. Miglioramento della accessibilità di persone e merci	
	A5. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano e delle condizioni di sicurezza per veicoli, ciclisti e pedoni	2
	A6. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)	3
	A7. Miglioramento del TPL	4
	A8. Riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità	
	A9. Organizzare in maniera più efficiente la distribuzione delle merci in città	6
	A10. Aumento dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta	5
	A11. Aumentare le alternative di scelta modale e diffondere la cultura di una mobilità sostenibile tra i cittadini	7
B) Sostenibilità	B1. Contenimento dei consumi energetici	



energetica ed ambientale	B2. Miglioramento della qualità dell'aria	
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico	
C) Sicurezza della mobilità	C1. Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	
D) Sostenibilità socio-economica	D1. Miglioramento della qualità della vita (soddisfazione della cittadinanza)	
	D2. Miglioramento della inclusione sociale	8
	D3. Economicità dei trasporti	
	D4. Aumento del tasso di occupazione	
	D5. Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	
	D6. Miglioramento delle condizioni di spostamento per le persone anziane e/o a basso reddito	

Allo stato attuale di definizione del PUMS si prevede di perseguire questi obiettivi agendo sui seguenti settori:

- A. Mobilità ciclistica;
- B. Trasporto Pubblico;
- C. Trasporto privato e parcheggi
- D. Trasporto merci;
- E. Diffusione della cultura e incremento delle alternative di mobilità

Per ognuno di questi il PUMS ha delineato, seppure senza definire ancora dettagli localizzativi e funzionali, le seguenti azioni:

A) Mobilità ciclistica e pedonale

1. Percorsi ciclabili delle vie del centro cittadino
2. Percorsi pedonali per migliorare l'accessibilità e la sicurezza nelle strade del centro
3. Ampliamento delle aree pedonali, con particolare attenzione al centro storico
4. Installazione di cicloposteggi nei pressi di strutture scolastiche per favorire la ciclabilità scolastica
5. Percorsi ciclopedonali verso le aree periferiche e le frazioni

B) Trasporto pubblico

1. Sviluppo di servizi di trasporto locale a chiamata
2. Collegamenti del centro con le frazioni e aree periferiche
3. Inclusione della stazione di Mola di Bari come fermata della rete regionale veloce
4. Integrazione con i vettori extraurbani e istituzione di aree di interscambio
5. Servizi alternativi di mobilità collettiva

C) Trasporto privato e parcheggi

1. Regolamentazione del traffico cittadino con individuazione di aree ZTL
2. Moderazione del traffico con interventi mirati a trasformare l'area urbana in Città 30



3. Individuazione aree di tariffazione e regolamentazioni dei parcheggi
4. Individuazione parcheggi riservati per i residenti e parcheggi dislocati per i visitatori
5. interventi di sicurezza stradale per incroci percepiti come “pericolosi”

D) Trasporto merci

1. Individuazione aree di logistica merci nel centro cittadino

E) Diffusione della cultura e incremento delle alternative di mobilità

1. Iniziative di promozione della mobilità attiva
2. Diffusione della figura del mobility manager scolastico e aziendale
3. Messa in sicurezza degli accessi alle scuole
4. Iniziative di incentivo all'utilizzo della mobilità attiva e/o alternativa all'automobile
5. Promozione dell'accessibilità digitale ai siti di interesse
6. Campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale

Le azioni saranno oggetto dei momenti finali di partecipazione della *Fase 2, collaborativa e partecipativa, finalizzata alla condivisione delle strategie e delle azioni del PUMS.*

Nei capitoli seguenti si procederà a una analisi di tali azioni sia in riferimento al quadro pianificatorio che alle diverse componenti ambientali.



4 POTENZIALI INTERAZIONI CON IL QUADRO PROGRAMMATICO E AMBIENTALE

4.1 RELAZIONI CON LA PIANIFICAZIONE

4.1.1 I Piani/Programmi considerati

Per quanto non sia strettamente previsto fra i criteri dell'Allegato I al D.lgs. 152/06, che guida i contenuti del Rapporto Preliminare di verifica, è stata eseguita una ricognizione delle previsioni di pianificazione territoriale generale e settoriale/ambientale degli enti territorialmente sovraordinati e una successiva verifica di coerenza del piano in esame con essi.

Nella organizzazione del materiale, sarà approfondita la verifica di compatibilità con gli atti di governo del territorio attinenti alla pianificazione territoriale/paesaggistica e urbanistica, rispetto ai quali il PUMS deve necessariamente conformarsi e dunque, il Piano Paesaggistico Territoriale – PPTR approvato con DGR n. 176 del 16/02/2015.

Data la sua natura strategica si è inoltre approfondita la relazione con il Piano Territoriale di coordinamento provinciale redatto ad adempimento alla legge nazionale 142/1990 e alla legge regionale 15/12/2000 n. 25.

Un altro tema di approfondimento riguarda il sistema delle Aree Naturali Protette e dei siti della Rete Natura2000 la cui presenza va attentamente analizzata anche per via di aspetti procedurali che possono essere modificati in conseguenza della rilevazione di interazioni rilevanti fra PUMS e tali aree.

A seguire sarà esaminata, pur se in modo speditivo la coerenza delle linee di indirizzo del PUMS con la pianificazione di livello sovregionale, regionale e sovracomunale e comunale, articolata secondo un criterio tematico/settoriale che ricalca approssimativamente le componenti ambientali considerate a livello di analisi dello stato dell'ambiente.

Per una analisi più approfondita delle relazioni specifiche fra PUMS e pianificazione dei trasporti ai diversi livelli si rimanda al quadro conoscitivo del PUMS.

Gli atti di pianificazione e programmazione considerati in questa sede, qui divisi per temi, sono i seguenti:

ARIA

- Piano Regionale della qualità dell'aria, adottato con Regolamento Regionale n. 6 del 21/5/2008



ACQUA

- Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTA) approvato con Delibera di Consiglio Regionale n.230 del 20/10/2009.
- Piano di Gestione delle Acque - II Fase ciclo 2015-2021 (PGA), approvato dal Comitato Istituzionale del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale Integrato con i componenti designati dalle regioni ricadenti nel Distretto il 3/3/2016¹⁰

SUOLO E SOTTOSUOLO

- Piano Regionale delle Coste, adottato con DGR n. 1392 del 28 luglio 2009
- *Piano* Regionale delle Attività Estrattive (P.R.A.E.) approvato con D.G.R. n. 580 del 15/05/2007
- Piano delle bonifiche delle aree inquinate, adottato con DGR n.1842 del 2/08/2018 come parte del Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani, che aggiorna il precedente Piano Stralcio Bonifiche (PSB) approvato con DCR n. 39 del 12/07/2011.

BIODIVERSITÀ

- Aree protette e rete Natura2000

GESTIONE DEI RISCHI

- Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni - I ciclo (PGRA) approvato dal Comitato Istituzionale dell'autorità di Bacino del Liri-Garigliano integrato con i componenti designati dalle regioni ricadenti nel Distretto il 3/3/2016, redatto per il territorio in esame dalla soppressa Autorità di Bacino interregionale Puglia, oggi "Sede Puglia dell'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Meridionale.
- Piano di Assetto idrogeologico (PAI) approvato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia n. 39 del 30/11/2005 e aggiornamento delle relative perimetrazioni approvato con Delibere del Comitato Istituzionale del 16/2/2017.
- Piano comunale di protezione civile approvato con D.C.C. n. 45 del 20/04/2009 e aggiornato con D.C.C. n.21 del 31/03/2017

MOBILITÀ E TRASPORTI

- Piano regionale dei Trasporti approvato con L.R. n.16 del 23/06/2008 e i relativi strumenti attuativi: il Piano Attuativo quinquennale 2015-2019 e Piano triennale dei Servizi del Trasporto pubblico locale e regionale 2015-2017.
- Piano di Programma della Mobilità Ciclistica denominato "Biciplan Metropolitano", approvato con DCM n. 117 del 1/08/2017.
- Programma regionale di investimenti e finanziamento della mobilità elettrica, approvato con DGR n.448 del 28/03/2017, rivolto ai Comuni capoluoghi di provincia e Città metropolitana di Bari, e con DGR n. 1141 del 11/07/2011.

¹⁰ Che aggiorna il Piano di GA I FASE - CICLO 2009-2014, approvato con DPCM del 10/4/2013 (Pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 160 del 10/7/2013)



INFRASTRUTTURE E SERVIZI: ENERGIA E RIFIUTI

- Piano Energetico ambientale Regionale, aggiornamento adottato con D.G.R. n. 1181 del 27/05/2015
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti solidi Urbani - PRGRU, adottato con D.G.R. 1482 del 02/08/2018, in aggiornamento del precedente PRGRU adottato con D.G.R. n.959 del 13/5/2013.
- Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES) approvato con deliberazione del Consiglio Comunale nr. 9 del 13/3/2015

TURISMO

- Piano Strategico Regionale del Turismo 2016/2025 denominato "Puglia 365" e i relativi allegati "Schede azioni" e "Business plan", approvato con DGR n. 191 del 14/02/2017.

4.2 LA COMPATIBILITÀ CON LA PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA, TERRITORIALE E DELLE AREE PROTETTE

4.2.1 Relazioni con il PPTR

Il Piano Paesaggistico territoriale Regionale (PPTR) attualmente vigente è stato adottato nell'agosto del 2013 e approvato con DCR n. 176 del 16/02/2015 pubblicata sul BURP n. 40 del 23/03/2015.

All'approvazione del Piano, sono seguiti 5 distinti provvedimenti di aggiornamento e rettifica degli elaborati per errori materiali DGR n. 623 del 17/04/2018, D.G.R. n. 2292 del 21/12/2017, D.G.R. n. 496 del 07/04/2017, D.G.R. n. 1162 del 26/07/2016, D.G.R. n. 240 del 08/03/2016.

Redatto a partire dal 2007, secondo i principi della Convenzione europea del Paesaggio e d'intesa con Ministero per i Beni e le Attività Culturali e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il piano ha carattere territoriale, e persegue finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia, in attuazione dell'art. 1 della L.R. 7 ottobre 2009, n. 20 " Norme per la pianificazione paesaggistica" e del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del Paesaggio" ss.mm.ii.

Il PPTR aggiorna il precedente Piano urbanistico territoriale tematico per il Paesaggio (PUTT/P) entrato in vigore nel 2000 che, in quanto redatto ai sensi della L.431/85, era riferito soltanto alle aree del territorio regionale caratterizzate dalla presenza di emergenze paesaggistiche.

Oltre alla Relazione Generale (elab.1) e alle Note Tecniche di Attuazione (elab.2), il PPTR si compone di numerosi elaborati articolati in:



- QUADRO CONOSCITIVO, strutturato sotto forma di “Atlante del Patrimonio Territoriale, Ambientale e Paesaggistico” (elab.3), che ha lo scopo di finalizzare la descrizione della regione al riconoscimento degli elementi e delle regole di relazione tra azione umana e ambiente che costituiscono i caratteri di identità del territorio della Puglia.
- PROGETTO DEL TERRITORIO strutturato in: “Scenario strategico” (elab.4), all’interno del quale sono definiti 5 progetti territoriali (La Rete Ecologica regionale, Il patto città-campagna, Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce, La valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri, I sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali); “Schede degli ambiti paesaggistici” (elab.5), “Obiettivi di qualità, indirizzi, direttive”.
- SISTEMA DELLE TUTELE (elab.6) che identifica i beni paesaggistici - cioè gli Immobili e aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del Codice) e le Aree tutelate per legge (ex art. 142 del Codice) - e gli ulteriori contesti soggetti a tutela per disposizione del piano – a loro volta articolati in 3 strutture: idrogeomorfologica, ecosistemica e ambientale, antropica e storico-culturale; definisce indirizzi, direttive, prescrizioni per ognuno di essi.

In base al PPTR, il Comune di Mola di Bari appartiene all’ Ambito Paesaggistico 5 “Puglia Centrale”, che a sua volta si compone di 3 “figure territoriali e paesaggistiche”, ovvero “Entità territoriali riconoscibili per la specificità dei caratteri morfotopologici che persistono nel processo storico di stratificazione di diversi cicli di territorializzazione”.

La figura di riferimento per Mola è la 5.3 “il Sud-est barese e il paesaggio del vigneto”.

Nelle Schede d’Ambito Paesaggistico (elab.5) sono declinati a livello subregionale sia gli elementi del quadro conoscitivo che le strategie e la normativa d’uso. A livello descrittivo interpretativo, vengono individuate per ogni figura territoriale, i sistemi e le componenti che la strutturano (“invarianti strutturali”), evidenziato il relativo stato di conservazione e definite le regole a cui attenersi per garantirne riproducibilità.

Le regole individuate per il mantenimento delle invarianti strutturali del sud-est barese e del paesaggio del vigneto, prevedono:

- La salvaguardia dell’integrità dei profili morfologici; che rappresentano riferimenti visuali significativi nell’attraversamento dell’ambito e dei territori contermini;
- La salvaguardia della continuità e integrità dei caratteri idraulici, ecologici e paesaggistici delle lame e dei solchi torrentizi e dalla loro valorizzazione come corridoi ecologici multifunzionali per la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il loro percorso
- La salvaguardia del paesaggio storico di qualità degli orti irrigui costieri;
- Dalla salvaguardia del sistema insediativo reticolare e delle relazioni fisiche e visive tra città della costa e città dell’entroterra: evitando trasformazioni che compromettano e frammentino il sistema di strade penetranti interno – costa; evitando nuovi fenomeni di espansione insediativa e produttiva lungo le principali direttrici storiche;



- La salvaguardia e recupero dei caratteri morfologici e funzionali del sistema delle masserie storiche;
- L'integrità e dalla leggibilità del sistema di torri costiere quali fulcri visivi e punti panoramici del paesaggio della costa alta.

A livello strategico, nel piano vengono declinati i progetti territoriali e definiti gli obiettivi di qualità paesaggistica relativamente alle 3 famiglie di strutture e componenti del paesaggio regionale: Idrogeomorfologiche; Ecosistemiche e ambientali, Antropiche e storico culturali.

Gli obiettivi di qualità paesaggistica a loro volta sono organizzati in Indirizzi e Direttive che costituiscono la normativa d'uso del piano alla quale i piani di settore regionali, i PTCP, i PUG e gli altri piani comunali devono necessariamente attenersi dal momento che il PPTR ha valore di piano sovraordinato. Di seguito sono elencati gli elementi dei progetti territoriali più significativi per Mola.

Con riferimento al progetto di Rete ecologica polivalente si rileva:

- La presenza di connessioni ecologiche terrestri, nella fascia di territorio rurale tra i nuclei di Mola e San Maderno, di connessioni ecologiche costiere e su vie d'acqua a cavallo della linea di costa.
- La qualifica di "paesaggi costieri a alta valenza naturalistica" estesa al tratto di costa a sud di Bari, anche interessato, insieme al territorio intorno al capoluogo, dall'istituzione di un parco periurbano (v.di sotto).

Nel progetto del Patto città-campagna, insieme alla struttura insediativa si evidenzia:

- L'appartenenza al "parco agricolo multifunzionale di riqualificazione della conurbazione barese" della porzione di territorio molese compreso tra la ferrovia e la linea di costa (v.di sopra).

Nel progetto del Sistema infrastrutturale della mobilità dolce risultano le seguenti progettualità:

- L'approdo del Metrò-Mare, progetto di un servizio di circolazione costiera già contenuto nel Piano dei Trasporti e acquisito dal PTPR che prevede il potenziamento degli approdi esistenti come nodi intermodali di scambio con il trasporto pubblico su gomma, su ferro e ciclopeditone per rafforzare i collegamenti costa/entroterra.
- L'itinerario 6 "Adriatica" della rete ciclabile del Mediterraneo, tracciato complanare alla SS16 previsto dallo studio di fattibilità realizzato nell'ambito del Progetto Cyronmed e acquisito dal PTPR.
- Il collegamento tramviario del progetto "Tram del Mare" lungo la tratta ferroviaria che va da Barletta a Polignano, proposto di intesa con RFI e Grandi Stazioni, già contenuto nel Piano Strategico BA2015 e successivamente acquisito dal PTPR.
- La SP111 Mola-Rutigliano, quale strada strutturante il sistema insediativo/reti di città

Nel progetto per la Fruizione dei beni patrimoniali, oltre al sistema dell'accessibilità e al "parco agricolo multifunzionale" già menzionati, è censito:

- Un Contesto Topografico Stratificato (CTS) - termine che nel piano identifica i sistemi territoriali che ospitano una forte concentrazione di beni – compreso tra i comuni di Mola,



Rutigliano e Conversano. Il CTS, interessa il territorio fra due lame che dall'antica Azetium si dirigono verso Est e verso Sud e si caratterizza per attestazioni di frequentazioni antiche e continuità insediativa durante il medioevo e l'età moderna.

Infine, nel progetto di territorio relativo alla Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri, sono identificati:

- il nucleo di Mola come centro storico costiero e relativa espansione i
- il waterfront urbano storico da valorizzare.

Si riportano di seguito gli stralci delle tavole rappresentative dei 4 progetti territoriali che interessano Foggia (da PPTR elab.4 - Scheda d'ambito paesaggistico n.3 Tavoliere, sezione C- Scenario strategico d'ambito).



Figura 32 - Elab. 4.2.1.2 Schema direttore della rete ecologica polivalente

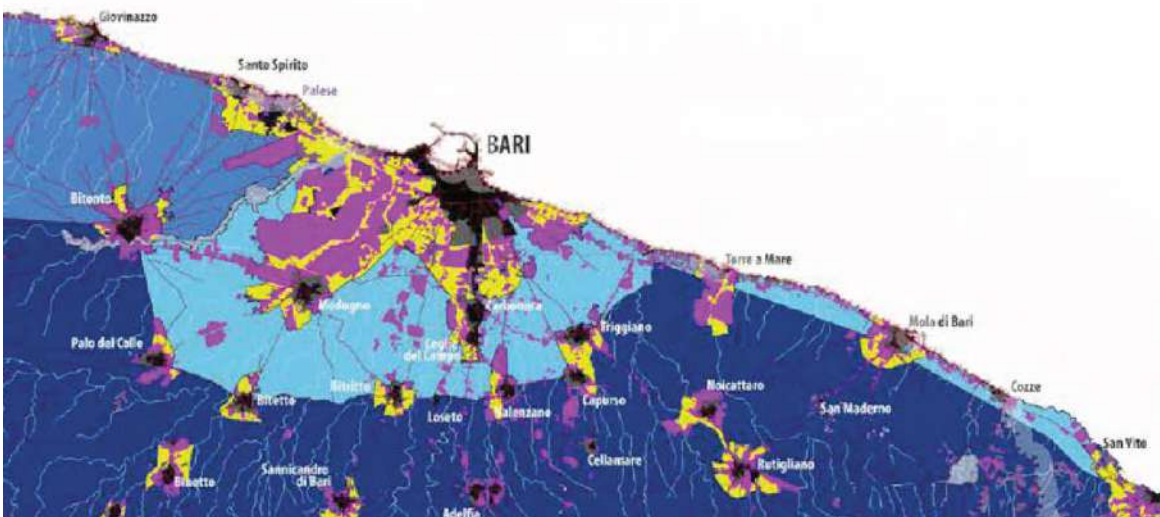


Figura 33 - Elab. 4.2.2 Il patto città-campagna





Figura 34 - Elab. 4.2.3 Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce

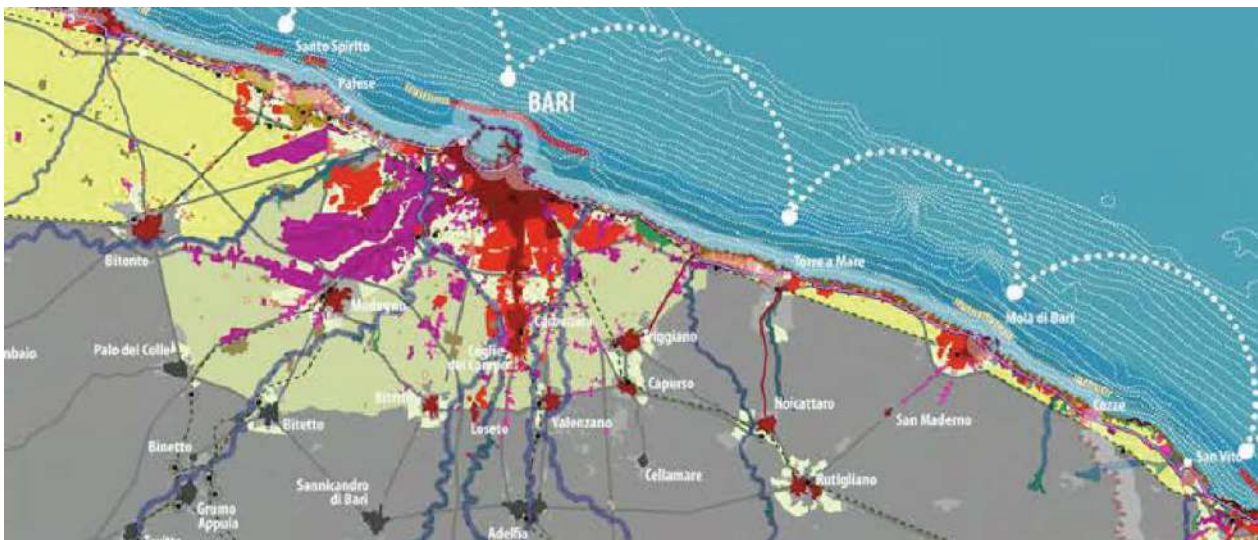


Figura 35 - Elab. 4.2.5 La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri

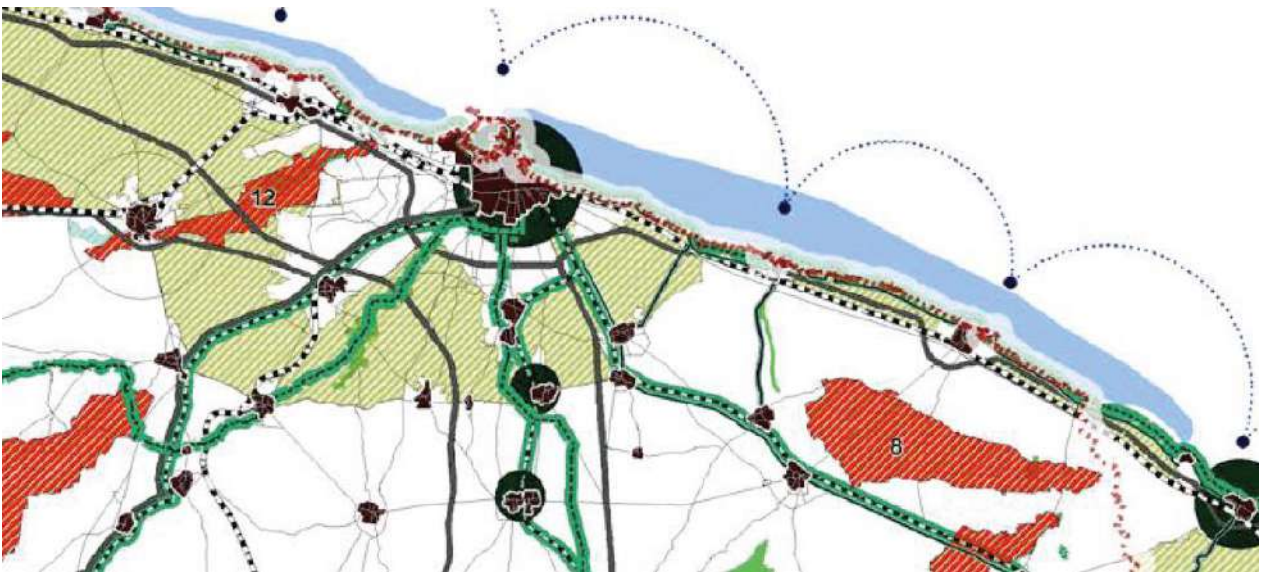


Figura 36 - Elab. 4.2.5 I sistemi territoriali per la fruizione dei beni Patrimoniali

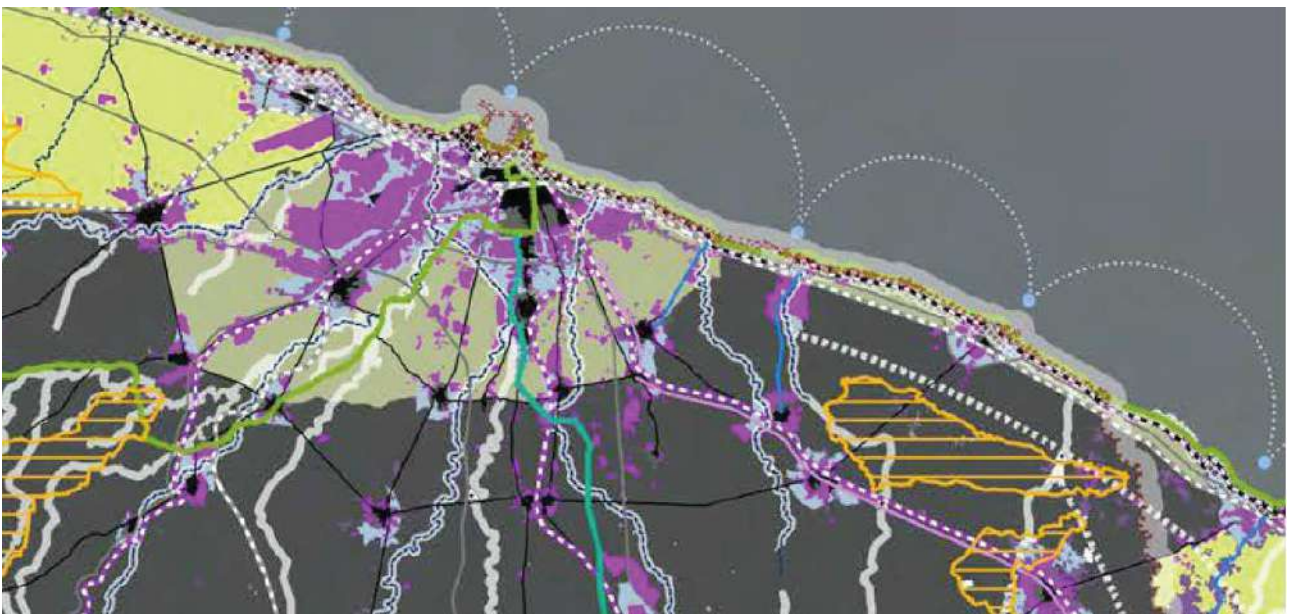
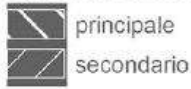


Figura 37 Stralcio dalla tavola di sintesi dei progetti territoriali per il paesaggio regionale (da PPTR elab.4 - Scheda d'ambito paesaggistico n.5 Puglia centrale, sezione C- Scenario strategico d'ambito).

1. La Rete Ecologia Regionale

Principali Sistemi di Naturalità



Connessioni ecologiche



2. Il Patto Città - Campagna



Figura 38 - Legenda della tavola di sintesi dei progetti territoriali per il paesaggio regionale (da PPTR elab.4 - Scheda d'ambito paesaggistico n.5 Puglia centrale, sezione C- Scenario strategico d'ambito).

Nel complesso il sistema dei valori, degli obiettivi e degli scenari strategici che il PTPR assegna al territorio comunale di Mola non presenta elementi rispetto ai quali le linee di indirizzo del PUMS possano risultare in conflitto, anzi proprio dal PTPR il PUMS potrà valutare di riprendere alcune progettualità specifiche, quali quelle inerenti la ciclabilità – il completamento della ciclovia adriatica - e l'individuazione di servizi alternativi di trasporto collettivo – il Metrò-mare.

4.2.2 Relazioni con il PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è lo strumento che, secondo quanto statuito dall'articolo 20 del Decreto Legislativo n. 267/2000 (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali), determina gli indirizzi generali di assetto del territorio.

Sulla base della legislazione regionale (articolo 5 della L.R. della Puglia n. 25/2000) esso è atto di programmazione generale che definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale, con riferimento al quadro delle infrastrutture, agli aspetti di salvaguardia paesistico-ambientale, all'assetto idrico, idrogeologico e idraulico-forestale, previa intesa con le autorità competenti in tali materie.

Il Piano è fortemente orientato verso una politica di governo delle risorse ambientali partendo dalla definizione delle seguenti criticità:

- la vulnerabilità all'inquinamento antropico e alla contaminazione salina delle risorse idriche sotterranee;



- la contaminazione di suoli/sottosuoli per effetto dell'attività antropica;
- il degrado di aree di rilevante valore naturalistico e pregio ambientale e culturale;
- la propensione all'erosione delle coste a cui si aggiungono la vulnerabilità del territorio all'erosione, alla desertificazione, alla subsidenza e agli eventi alluvionali.

Il Piano, dato il suo carattere strategico, si dedica anche al sistema dei trasporti individuando le seguenti problematiche prioritarie:

- difficoltà di costruire decisioni valide su problemi complessi, come la gestione del territorio, sulla base di dati frammentati, disomogenei e spesso obsoleti;
- necessità di eliminare le criticità attualmente presenti nell'esercizio delle reti di trasporto;
- necessità di cogliere la realizzazione del Corridoio 8 come occasione di sviluppo per la Città Metropolitana (ex Provincia) di Bari e per l'intera Regione Puglia, valorizzando la posizione geografica, che conferisce loro il ruolo di terminale di una delle più importanti vie di comunicazione europee;
- necessità di eliminare o attenuare gli squilibri economici e sociali, che storicamente caratterizzano il territorio provinciale.

A fronte della definizione di questi problemi emergenti, il PTCP individua i seguenti obiettivi generali di settore:

- creazione di un sistema di monitoraggio, acquisizione ed elaborazione dati in grado di fornire in tempo reale il sistema di informazioni indispensabile per supportare le decisioni dei tecnici e degli amministratori preposti alla gestione del territorio;
- individuazione degli interventi necessari per eliminare le criticità attualmente presenti nei sistemi di trasporto (interventi strutturali sulle reti; promozione, presso tutte le sedi deputate, di tutte le iniziative tendenti a riequilibrare la ripartizione modale della domanda di trasporto e la razionale integrazione fra i differenti sistemi di trasporto presenti sul territorio; integrazione e completamento delle reti di viabilità primaria, soprattutto quelle a servizio del capoluogo e del suo hinterland; realizzazione di una nuova circonvallazione esterna a Bari; messa in sicurezza delle reti);
- individuazione degli interventi necessari per promuovere il preminente ruolo di "regione di frontiera" che la Regione Puglia, e la Città Metropolitana (ex Provincia) di Bari in particolare, rivestono nei confronti del territorio nazionale ed europeo (promozione, presso tutte le sedi deputate, di tutte le iniziative tendenti a portare a soluzione il problema del "Nodo di Bari"; realizzare tutte le infrastrutture di collegamento rapido e capace fra porto, aeroporto, interporto e scali ferroviari; realizzazione dei collegamenti necessari per garantire facile accessibilità alle porte del Corridoio 8 da parte di tutte le aree del territorio provinciale);
- individuazione degli interventi necessari per ridurre gli squilibri socio economici presenti nelle diverse aree della città metropolitana, valorizzando le locali vocazioni produttive, culturali e ambientali (interventi di ammodernamento e integrazione dell'attuale rete stradale).

Sul piano propositivo, partendo, da questi obiettivi il PTCP ha stabilito le seguenti linee di azione:



- Azione A - Creazione di un sistema di acquisizione dati
- Azione B – Eliminazione delle criticità attualmente presenti nei sistemi di trasporto
- Azione C – Promozione dei ruoli sovra regionali della Città Metropolitana (ex Provincia) di Bari.

Nell'ambito dell'Azione B e C sono state individuate diverse sotto-azioni di seguito brevemente elencate:

- Azione B.1 – Riequilibrio Modale;
- Azione B.2 – Razionalizzazione dei Sistemi di Trasporto attraverso: 1) Risanamento gestionale; 2) Miglioramento dell'integrazione fra sistemi complementari; 3) Eliminazione di duplicazioni concorrenziali di offerta 4) Adeguamenti strutturali;
- Azione B.3 – Messa in sicurezza delle reti attraverso il Monitoraggio degli incidenti che si sono verificati in passato e di quelli che si verificano nell'esercizio in corso; l'individuazione dei punti della rete a maggior rischio; l'eliminazione delle cause di rischio legate all'infrastruttura stradale;
- Azione C1 – Potenziamento e ammodernamento delle infrastrutture d'interscambio modale (porto, interporto, piattaforme logistiche)
- Azione C2 – Miglioramento dell'accessibilità alle porte del corridoio plurimodale (Corridoio 8)

Per alcune di queste azioni sono individuati anche specifici interventi infrastrutturali di nuova realizzazione oppure consistenti in potenziamenti, completamenti e ammodernamenti.

Rispetto sia alle tematiche e agli obiettivi generali, in specie quelli di carattere ambientale, le azioni sin qui individuate nella proposta di PUMS non presentano alcun contrasto condividendo, anzi, gli obiettivi di fondo per quanto nel PUMS questi siano orientati in maniera più esplicita ai temi della sostenibilità.

4.2.3 Relazioni con aree naturali protette e Rete Natura2000

Ricordiamo che le aree naturali protette sono delle aree naturali, istituite mediante leggi apposite a livello nazionale o regionali da istituzioni pubbliche e in alcuni casi anche da altre entità.

La legge 394/91 definisce la classificazione delle aree naturali protette e istituisce l'Elenco ufficiale delle aree protette nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti, a suo tempo, dal Comitato nazionale per le aree protette.

Attualmente il sistema delle aree naturali protette è classificato come segue.

Parchi Nazionali

I Parchi nazionali sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono uno o più ecosistemi intatti o anche parzialmente alterati da interventi antropici, una o più formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche, di rilievo internazionale o nazionale per valori naturalistici, scientifici, estetici, culturali, educativi e ricreativi tali da



richiedere l'intervento dello Stato ai fini della loro conservazione per le generazioni presenti e future.

Parchi naturali regionali e interregionali

I Parchi naturali regionali e interregionali sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore naturalistico e ambientale, che costituiscono, nell'ambito di una o più regioni limitrofe, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali.

Riserve naturali

Le Riserve naturali sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna, ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per la diversità biologica o per la conservazione delle risorse genetiche. Le riserve naturali possono essere statali o regionali in base alla rilevanza degli elementi naturalistici in esse rappresentati.

Zone umide di interesse internazionale

Le Zone umide di interesse internazionale sono costituite da aree acquitrinose, paludi, torbiere oppure zone naturali o artificiali d'acqua, permanenti o transitorie comprese zone di acqua marina la cui profondità, quando c'è bassa marea, non superi i 6 metri che, per le loro caratteristiche, possono essere considerate di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar.

Altre aree naturali protette

Le Altre aree naturali protette sono aree (oasi delle associazioni ambientaliste, parchi suburbani, ecc.) che non rientrano nelle precedenti classi. Si dividono in aree di gestione pubblica, istituite cioè con leggi regionali o provvedimenti equivalenti, e aree a gestione privata, istituite con provvedimenti formali pubblici o con atti contrattuali quali concessioni o forme equivalenti.

Aree di reperimento terrestri e marine

Le Aree di reperimento terrestri e marine indicate dalle leggi 394/91 e 979/82, che costituiscono aree la cui conservazione attraverso l'istituzione di aree protette è considerata prioritaria.

Come evidenziato dall'immagine seguente¹¹ nessuna di queste aree va a interessare il territorio comunale di Mola di Bari ,

¹¹ Nella mappa sono individuate anche le Zone di ripopolamento e cattura (ZRC) e oasi di protezione che non rientrano nella casistica delle ANP ma sono rilevanti a fini faunistici.



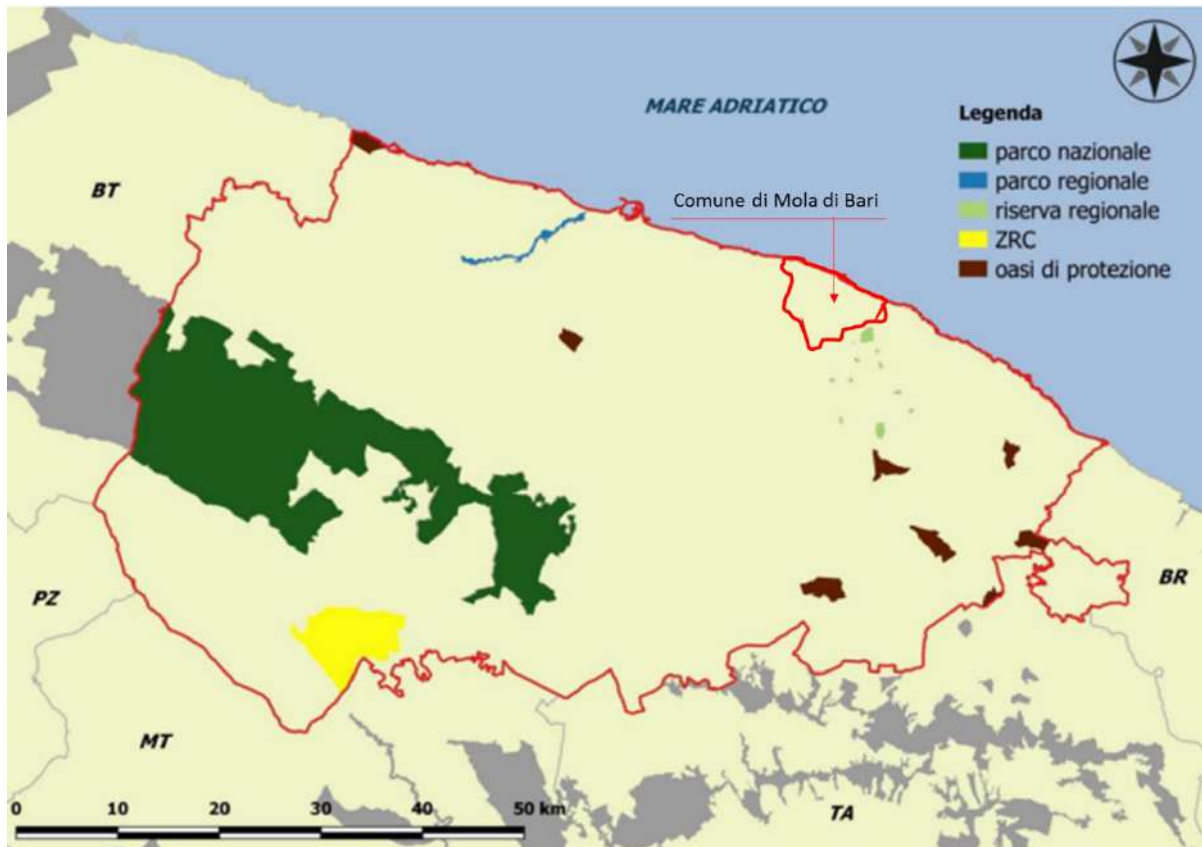


Figura 39 Aree naturali protette e altre zone di tutela nel territorio della Città metropolitana di Bari
(Fonte: Carta delle vocazioni faunistiche della Città Metropolitana di Bari, ATC)

Relativamente alla rete Natura 2000 ricordiamo che essa consiste in una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione Europea, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" (recepita in Italia dal DPR 357/97 e s.m.i.) per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. Essa è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e da Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE (aggiornata dal Regolamento UE 2019/1010) concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Ciò premesso sul territorio del Comune di Mola di Bari è presente un unico sito Natura 2000 identificato dal codice IT9120009 e denominato "Posidonieto San Vito – Barletta", si tratta di un sito marino ex SIC, designato quale ZSC attraverso il DM 21/03/2018. Il sito interessa vari tratti di mare tra Barletta e Monopoli per una lunghezza di circa 65 km e si estende per 12.459 ha, occupati per il 90% dall'habitat prioritario 1120* "praterie di posidonia" e per la restante parte dall'habitat 1170 "scogliere".

La posidonia oceanica è una pianta sotto marina endemica del Mar Mediterraneo, la cui presenza e vitalità sono note per essere un ottimo bioindicatore della qualità delle acque marine costiere. Costituisce grandi praterie sommerse che offrono rifugio e nutrimento a numerose specie animali. I posidonieti rappresentano inoltre una barriera di protezione naturale del litorale contro l'erosione.

Anche gli accumuli di foglie morte sulla riva, i *banquette*, rappresentano ecosistemi da preservare e contribuiscono alla difesa dall'erosione, la loro rimozione andrebbe limitata al periodo estivo per garantire il pieno utilizzo delle spiagge.



Figura 40 e Figura 41: prateria sommersa di *posidonia oceanica* (a sinistra), *banquette* sulla spiaggia di Mola (a destra)

Tra le specie animali, il formulario del sito riporta la presenza – pur scarsamente documentata- di varie specie elencate nell'allegato II della Dir. 92/43/EEC, in particolare 14 specie di uccelli, 5 di pesci, 5 di invertebrati e una di mammiferi marini; oltre a questi segnala la presenza di *Pinna Nobilis*, invertebrato marino bivalve classificato dalla Lista rossa IUCN come in pericolo critico di estinzione.

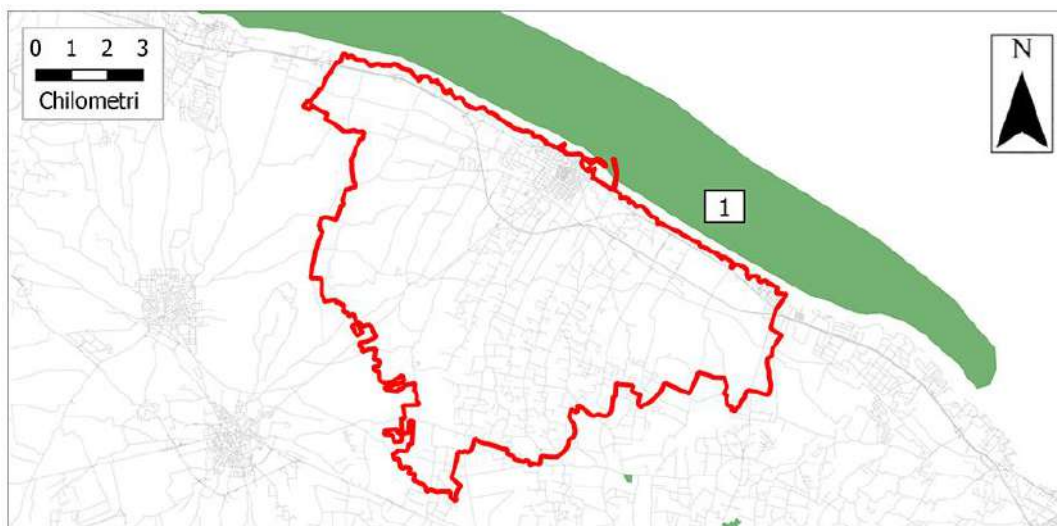
Ai fini della gestione del sito, si applicano le Misure di Conservazione definite dal Regolamento regionale n.6 del 10/5/2016 come integrato dal successivo Regolamento n. 12 del 10/5/2017 (in vigore anche per altri 52 siti Natura 2000 pugliesi).

Rilevata l'importanza del sito sicuramente lo sviluppo di interventi che lo coinvolgano è da considerare fonte di possibili impatti che vanno analizzati in sede progettuale con il dovuto dettaglio richiesto dalle Valutazioni di Incidenza che è necessario elaborare in questi casi.

Nella fattispecie degli obiettivi e delle azioni che potranno essere generate dal PUMS di Mola di Bari, considerata la localizzazione del sito, è possibile determinare se da ora l'assenza di interazioni tra le previsioni del PUMS e gli habitat oggetto di tutela.



Figura 42 Mappa del sito natura 2000 IT9120009 Posidonieto San Vito-Barletta (Fonte: MATTM)



n°	Codice	Tipologia	Denominazione	Regione biologica
1	IT9120009	SIC	Posidonieto San Vito – Barletta	Mediterranea

Figura 43 Dettaglio del sito natura 2000 IT9120009 Posidonieto San Vito-Barletta
 (Fonte: www.osservatoriopums.it)

4.2.4 La verifica di coerenza con gli altri strumenti di pianificazione

L'analisi della coerenza del PUMS con gli obiettivi, le strategie e gli interventi previsti dagli altri strumenti di pianificazione e programmazione vigenti punta a evidenziare le potenziali sinergie e gli eventuali punti di discordanza tra il PUMS e la pianificazione sovraordinata e parallela, al fine di massimizzare i primi ed eliminare i secondi, garantendo il massimo livello di fattibilità tecnico-amministrativa del piano.

Si tratta tuttavia di una verifica necessariamente preliminare dal momento che, in osservanza delle linee guida regionali, la procedura di valutazione di assoggettabilità a VAS viene effettuata con riferimento alle linee di indirizzo del PUMS, dunque a uno stadio di definizione delle scelte di piano ancora privo di elementi localizzativi che non consente di prefigurare compiutamente i potenziali impatti delle opere sulla matrice ambientale.

D'altra parte, le linee di indirizzo indicano che il PUMS è orientato prevalentemente verso misure gestionali e di miglioramento dei servizi per la mobilità, che per loro stessa natura non comportano interazioni con la matrice ambientale tali da determinare impatti significativi. Il quadro degli obiettivi proposti fa infatti prefigurare un investimento limitato in opere infrastrutturali, per lo più relative a percorsi e attrezzature per la mobilità ciclabile e pedonale, comunque derivate o allineate con le previsioni degli strumenti di pianificazione e programmazione sovraordinati.

Inoltre, gli obiettivi adottati dal PUMS, come già evidenziato, sono stati definiti attraverso il processo partecipativo integrando quelli indicati dalle linee guida nazionali e regionali e sono espressione di principi di sostenibilità ambientale e insediativa ormai ampiamente condivisi e condivisibili a tutti i livelli della pianificazione.

Resta intesa, la necessità di rimandare a una fase di progettazione più avanzata la verifica di aspetti localizzativi di opere e interventi concreti che il piano ritenga opportuno introdurre in futuro; ci si riferisce in particolare alla compatibilità con fasce di rispetto, zonizzazioni corrispondenti a particolari regimi di tutela, etc.

La tabella che segue evidenzia, attraverso l'uso di simboli e colori, il livello di coerenza degli obiettivi definiti dalle linee di indirizzo del PUMS rispetto ai principali strumenti di pianificazione di livello regionale e sub-regionale vigenti.



Piano/programma	Atto di riferimento	Obiettivi del PUMS connessi	Valutazione di coerenza
Piano Paesaggistico territoriale Regionale - PPTR	DCR n. 176 del 16/02/2015	A6	😊
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	L.R. n. 25/2000	A2,A4.A6,A7,A8	
Piano regionale dei Trasporti + Piano Attuativo 2015/2019 e Piano triennale dei Servizi del Trasporto pubblico locale e regionale 2015/2017	LR n.16 del 23/06/2008	A2, A4, A6, A7, A10, A11, C1	😊
Piano di Gestione delle Acque, II Fase ciclo 2015/2021 - PGA	DCII DIAM del 3/3/2016	---	
Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni - I ciclo PGRA	DCII DIAM del 3/3/2016	-- (*)	😊
Piano Regionale della qualità dell'aria + Aggiornamento della zonizzazione e classificazione del territorio regionale	Reg.Reg. n. 6 del 21/5/2008, DGR n.2979 del 29/12/2011 e DGR n.2420 del 16/12/2013.	B2	😊
Piano Regionale di Tutela delle Acque - PTA	DCR n.230 del 20/10/2009.	---	
Piano Regionale delle Attività Estrattive - PRAE	DGR n. 580 del 15/05/2007	---	
Piano di Assetto idrogeologico - PAI e aggiornamento delle relative perimetrazioni	DCI AdB Puglia n. 39 del 30/11/2005 e DCI 16/2/2017	-- (*)	😊
Piano Energetico ambientale Regionale	DGR n. 1181 del 27/05/2015	B1	😊
Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES)	Deliberazione del Consiglio Comunale nr. 9 del 13/3/2015	B1	😊
Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti solidi Urbani - PRGRU	DGR n.1482 del 02/08/2018	---	



Piano delle bonifiche delle aree inquinate	DGR n.1842 del 2/08/2018	---	
Piano Strategico Regionale del Turismo 2016/2025 "Puglia 365"	DGR n.191 del 14/02/2017	A4, A6	😊
Piano Regionale delle Coste	DGR n.1392 del 28 luglio 2009	A6	😊
"Biciplan Metropolitan"	DCM n.117 del 1/08/2017.	A2, A5, A10, A11	😊
Misure di conservazione Siti Natura 2000	Reg. Reg n.6 del 10/5/2016 e Reg. Reg. n.12 del 10/5/2017.	(**)	😊
Piano Comunale di Protezione Civile	D.C.C. n.45 del 20/04/2009 + D.C.C. n.21 del 31/03/2017	---	
Piano Regolatore Generale	DGR n. 345 del 25/01/1985	(***)	😊

😊	Relazioni di coerenza con gli obiettivi del PUMS
☹️	Relazioni di coerenza con gli obiettivi del PUMS
	Nessuna relazione significativa

Tabella 15 - Coerenza del PUM con obiettivi e strategie di piani e programmi regionali e sub regionali

(*) Non si rilevano sul territorio di Mola di Bari perimetrazioni di pericolosità geomorfologica né idraulica.

(**) Nessuno degli obiettivi al momento prefigurati dal PUMS si prevede possa andare in conflitto con siti della Rete Natura2000. Eventuali verifiche sono da rimandare alle fasi attuative quando saranno disponibili progettazioni specifiche.

(***) Nessuno degli obiettivi al momento prefigurati dal PUMS si prevede possa andare in conflitto con le scelte di carattere urbanistico. Eventuali verifiche sono da rimandare alle fasi attuative quando saranno disponibili progettazioni specifiche. In ogni caso, come previsto dalle linee guida del MIT "il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti che saranno oggetto di aggiornamento secondo le procedure di legge".



4.3 INTERAZIONI CON IL QUADRO AMBIENTALE

4.3.1 Componenti ambientali coinvolte

La normativa sulla VAS è permeata da un'attenzione molto importante sulle relazioni fra Piani e obiettivi di protezione ambientale presenti nelle politiche e nelle norme ai diversi livelli.

Nel definire rispetto a quale componenti ambientali riferire la ricerca e l'analisi di possibili impatti si ritiene quindi utile fare riferimento a tale quadro programmatico e normativo.

Tenendo conto di ciò va preliminarmente rilevato che il PUMS ha una implicita valenza ambientale in quanto gli obiettivi alla base della loro formazione sono orientati allo sviluppo di forme di mobilità in grado di ridurre gli inquinamenti e, in generale, a rendere gradevole lo spazio urbano.

In particolare si segnala che fra gli obiettivi imprescindibili dei PUMS come delineati dalle più volte citate Linee Guida del MIT, rispetto all'area di interesse B) "Sostenibilità energetica e ambientale" troviamo enucleati i seguenti obiettivi primari:

- Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili;
- Miglioramento della qualità dell'aria;
- Riduzione dell'inquinamento acustico.

Si tratta di obiettivi che trovano origine in documenti di politiche ambientali europee e in particolare dai seguenti documenti:

- Quadro strategico di riferimento dell'UE in materia di energia e clima (dal 2020 al 2030);
- Pacchetto per il clima e l'energia 2020;
- Verso un'economia a basse emissioni di carbonio nel 2050;
- Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti: per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile;
- Veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada;
- Pacchetto Aria Pulita per l'Europa;
- Determinazione e gestione del rumore (Direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, successivamente aggiornata dal Regolamento (CE) n. 1137/2008).



A livello nazionale queste tematiche trovano riscontro nelle norme e documenti afferenti la lotta a ai cambiamenti climatici, al miglioramento della qualità dell'aria e alla riduzione e gestione dell'impatto acustico. Fra i documenti più rilevanti ricordiamo:

- D. Lgs. 13 agosto 2010, n.155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" che ha dato origine ai Piani Regionali di tutela della qualità dell'aria;
- Piano nazionale per la riduzione delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra;
- Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC);
- Legge 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e successivi aggiornamenti in specie il D.lgs. 19 agosto 2005, n. 194 che ha recepito la direttiva 2002/49/CE.

Ovviamente gli obiettivi fissati dalle Linee guida nazionali sui PUMS non esauriscono le problematiche di cui tener conto nell'ambito della VAS.

In generale si ritiene che debbano essere presi in considerazione anche i potenziali conflitti con i seguenti macro-obiettivi di protezione ambientale:

- Ridurre il consumo di suolo e il dissesto idrogeologico nelle sue varie accezioni (rischio frana e rischio alluvioni);
- Conservare la biodiversità;
- Tutelare il paesaggio, i beni culturali e la qualità urbana.

Anche questi obiettivi di protezione sono deducibili e dettagliabili in base all'analisi di documenti e norme emanati a livello europeo, nazionale e locale.

In tema di consumo e difesa del suolo si citano, come provvedimenti a livello europeo la "Tabella di marcia per un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse" (2011) che presenta richiami al tema del consumo di suolo proponendone l'arresto entro l'anno 2050. La tematica è a livello nazionale in fase di discussione attraverso diversi Disegni di legge che però non si sono ancora tradotti in una norma cogente. È presente invece un riferimento regionale dovuto alla legge regionale n. 41/2011 "Norme per l'abitare sostenibile" pone il principio di "consumo di suolo zero" per i Comuni che si prefiggono di non utilizzare ulteriori quantità di superficie del territorio per l'espansione del proprio abitato, superiori a quelle già disponibili e approvate nel previgente strumento urbanistico generale (Piano Regolatore Generale/Programma di Fabbricazione)". Per quanto sia riferita espressamente alla pianificazione urbanistica i principi di fondo sicuramente sostanziano la considerazione dell'obiettivo.

In materia di dissesto idrogeologico un riferimento fondamentale a livello europeo è costituito dalla Direttiva "Alluvioni" (2007/60/CE). La direttiva è stata recepita nell'ordinamento nazionale



attraverso il D.lgs. del 23 febbraio 2010, n. 49 “Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni”.

Questi provvedimenti hanno portato alla creazione dei diversi bacini Distrettuali e alla predisposizione dei relativi piani.

In materia di Biodiversità la definizione di obiettivi di protezione è da trarre dall’analisi della “Strategia Europea sulla Biodiversità fino al 2020”, della Strategia Nazionale per la Biodiversità (SNB) oltre che, ovviamente, dai principi che hanno ispirato la nascita della Rete Natura2000 e quindi la direttiva Habitat 92/43/CEE e la direttiva 2009/147/CE concernente la conservazione degli uccelli selvatici (ex direttiva Uccelli 79/49/CEE).

Se il PUMS dovesse generare interazioni con lo spazio marittimo la definizione di obiettivi di protezione potrebbe anche fare riferimento alla Strategia per l’ambiente Marino (Direttiva 2008/56/CE) e alla direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo.

Per quanto riguarda gli obiettivi afferenti il paesaggio e i beni culturali la loro declinazione sicuramente si basa su quanto contenuto nella Convenzione europea del paesaggio Adottata dal Comitato dei Ministri del Consiglio d’Europa a Strasburgo il 19 luglio 2000 e ratificata in Italia con la legge n. 14 del 9 gennaio 2006.

Ovviamente un riferimento nazionale è costituito dai principi che hanno ispirato il D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” mentre a livello locale sono da riferimento i documenti della pianificazione paesaggistica prima esaminati.

4.3.2 Possibili impatti e benefici ambientali

Tenendo conto di quanto premesso, le tematiche rispetto alle quali analizzare l’evenienza che il PUMS possa essere fonte di impatto negativo o positivo sull’ambiente si ritiene debbano essere:

- il tema della qualità dell’aria e delle emissioni di gas climalteranti;
- l’inquinamento acustico
- il suolo, con riferimento al consumo di suolo e il dissesto idrogeologico;
- la conservazione della biodiversità e gli aspetti naturalistici in generale;
- la tutela del paesaggio, dei beni culturali e della qualità urbana.

Di seguito si presenta una disamina basata su analogie con casi analoghi e ragionevoli deduzioni che nascono dalla considerazione delle azioni di piano che singolarmente o cumulativamente possono indurre effetti ambientali positivi o negativi.



Il tutto considerando che la città di Mola di Bari, come evidenziato nelle analisi che ne hanno descritto lo stato iniziale, è caratterizzata da una “baseline” che presenta situazioni di notevole interesse in specie per ciò che riguarda il paesaggio urbano, i beni culturali, le relazioni con il mare dove, oltre a essere presenti le tipiche amenità turistiche di quel tratto della costa pugliese, ci sono importanti elementi di interesse sotto il profilo della fitobiologia marina per via della presenza diffusa della poseidonia oceanica.

A fronte di questi valori non risultano criticità particolari per ciò che concerne gli inquinamenti sotto i diversi profili, le condizioni geomorfologiche e l’uso del suolo caratterizzato dalla prevalenza dell’uso agricolo di qualità.

In generale, come evidenziato dai commenti e dalla tabella di sintesi seguenti, le azioni previste dal PUMS non si ritiene possano essere fonte di disturbo di tali valori ambientali, anzi sicuramente la loro attuazione sarà sicuramente fonte di ulteriore miglioramento.

A1 Percorsi ciclabili delle vie del centro cittadino

La realizzazione di percorsi ciclabili, limitando uno dei fattori che ostacolano l’abbandono dell’auto privata a vantaggio della bicicletta, costituisce evidentemente un fattore assolutamente positivo che dà un contributo alla riduzione delle emissioni inquinanti e al rumore da traffico. Non sono invece coinvolte le componenti ambientali legate all’uso del suolo e alla biodiversità in quanto non si prevedono nuove occupazioni di suolo. Probabilmente si verificherà anche un impatto positivo sul paesaggio e la qualità urbana anche se rispetto a questo tema molto dipenderà dalle specifiche scelte progettuali che verranno fatte in sede di attuazione del PUMS.

A2 Percorsi pedonali per migliorare l’accessibilità e la sicurezza nelle strade del centro

Seppur in misura probabilmente meno importante rispetto all’azione A1, anche la creazione di percorsi pedonali dovrebbe contribuire a favorire l’abbandono dell’auto privata con i consueti benefici in termini di emissioni. Anche qui non si ritiene possano essere coinvolte componenti “fisiche” dell’ambiente mentre è molto probabile che si abbia un vantaggio sulla qualità urbana.

A3 Ampliamento delle aree pedonali, con particolare attenzione al centro storico

Questa azione dovrebbe offrire vantaggi ambientali simili a quelli assegnati all’azione A2. Con molta probabilità questi saranno ancora più evidenti per ciò che riguarda la qualità e la vivibilità del centro storico.

A4 Installazione di cicloposteggi nei pressi di strutture scolastiche per favorire la ciclabilità scolastica

Aumentare la presenza di elementi “facilitanti” quali piste, cicloposteggi, sevizi dedicati, ecc. è una delle strade per generare nuovi utenti della bicicletta e rafforzare le abitudini di chi già la usa. L’installazione di rastrelliere e simili va quindi ascritta alle iniziative che creano un favorevole “ecosistema” per la ciclabilità con i vantaggi consueti in termini di concorrenza ai



sistemi motorizzati e, quindi, di riduzione delle emissioni. Nessuna relazione si ritiene possibile con gli aspetti legati al suolo e alla biodiversità mentre è probabile che si verifichino impatti positivi anche sull'ambiente urbano anche se questi andranno verificati alla luce delle specifiche scelte progettuali ed estetiche delle strutture che verranno realizzate.

A5 Percorsi ciclopedonali verso le aree periferiche e le frazioni

I vantaggi di questo intervento sono simili a quelli descritti per l'azione A1 anche se il coinvolgimento di aree non centrali fa presupporre la creazione di itinerari di una certa lunghezza con potenziali performances ambientali più elevate. Da verificare in fasi successive, a fronte di una progettazione di dettaglio, le interazioni con altre componenti.

A6 Realizzazione di nuovi sottopassi al tracciato ferroviario

Questa azione, completando ed integrando l'offerta di ciclabilità e pedonalità in una parte della città caratterizzata dalla difficoltà di connessione dovuta alla presenza della ferrovia, esalta i vantaggi già descritti per la ciclabilità in tema di riduzione degli inquinamenti. Da verificare in fasi successive, a fronte di una progettazione di dettaglio, le interazioni con altre componenti.

B1 Sviluppo di servizi di trasporto locale a chiamata

Nei contesti a domanda debole i servizi di TPL rischiano di essere controproducenti dal punto di vista ambientale. Infatti i mezzi viaggiano spesso con un numero di utenti molto basso con un bilancio emissivo che potrebbe non essere favorevole. Lo sviluppo di servizi a chiamata che permettono di aumentare il tasso di occupazione del mezzo e anche di utilizzare itinerari calibrati sulle utenze raggiungendo i tipici vantaggi del trasporto pubblico in presenza di una domanda forte. L'azione, sottraendo potenzialmente percorrenza al mezzo privato, ha quindi sicuramente un importante segno positivo per tutto ciò che è connesso alla qualità dell'aria e al rumore mentre è sostanzialmente indifferente rispetto alle altre componenti.

B2 Collegamenti del centro con le frazioni e aree periferiche

L'azione ha l'obiettivo di rafforzare il trasporto pubblico fra centro e periferia. Dando per scontato che questa iniziativa verrà implementata con modalità che garantiscano un effettivo e intenso uso di questa modalità si tratta ovviamente di una delle azioni più rilevanti perché si sottrarrebbero percorrenze significative con ricadute importanti sul quadro emissivo. Nessun impatto è invece associabile alle altre componenti.

B3 Inclusione della stazione di Mola come fermata della rete regionale veloce

La città di Mola di Bari è punto di origine e destinazione anche di viaggi di media percorrenza. In particolare la città di Bari è uno degli elementi attrattori più rilevanti. L'inclusione della stazione di Mola come fermata della rete regionale veloce comporterà per molti pendolari l'aver a disposizione un'importante alternativa all'uso dell'auto per raggiungere il capoluogo di Regione e le altre città connesse alla rete veloce. I vantaggi in



termini di modifica dello split modale a favore di una modalità non inquinante sarebbero quindi notevoli. Visto che l'azione non prevede la realizzazione di alcuna opera, nessuna interazione è prevista con le altre componenti.

B4 Integrazione con i vettori extraurbani e istituzione di aree di interscambio

L'azione contribuisce alla elevazione dell'efficienza della rete del trasporto pubblico elevandone la qualità dell'offerta e, quindi, le possibilità di utilizzo da parte degli utenti che si auspica diventino sempre più numerosi limitando l'uso dell'auto privata anche per spostamenti extraurbani. I vantaggi ambientali sono sempre quelli associati alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti mentre per tutte le altre componenti bisogna usare la formula dubitativa rimandando alla fase progettuale l'analisi di eventuali interazioni. Infatti molte questioni dipenderanno dalla localizzazione e da altri dettagli progettuali delle previste aree di interscambio.

B5 Servizi alternativi di mobilità collettiva

In questa voce possono rientrare molte fattispecie che hanno in comune l'aspetto positivo legato al fatto che in genere i trasporti collettivi sono ambientalmente più performanti per tutto ciò che riguarda il bilancio emissivo di inquinanti. Per tutte le altre componenti l'eventuale impatto positivo o negativo dipenderà dal peso infrastrutturale che l'intervento comporterà (realizzazione di stazioni, strutture di servizio, ecc.).

C1 Regolamentazione del traffico cittadino con individuazione di aree ZTL

Con questo intervento si prevede in genere di consentire in determinate aree della città il transito e la sosta esclusivamente ai residenti e ai veicoli di servizio o autorizzati (Forze dell'Ordine, Ambulanze, flotta del Comune, disabili, veicoli a alimentazione 100% elettrica). L'impatto ambientale a esso connesso è esclusivamente positivo sulle componenti che ne possono essere influenzate: l'inquinamento atmosferico e acustico che verranno sostanzialmente abbattuti e nella componente legata al traffico e la qualità dell'ambiente urbano che ne trarrà in evidente importante vantaggio.

C2 Moderazione del traffico con interventi mirati a trasformare l'area urbana in Città 30

In genere l'obiettivo di interventi come quello previsto è legato prevalentemente alla riduzione dei rischi di incidenti in. Ma anche le componenti ambientali legate alle emissioni e alla qualità urbana ne guadagnano in quanto le basse velocità fluide (al contrario dei fenomeni di congestione) contribuiscono alla riduzione delle emissioni e, comunque, la creazione di un habitat urbano confortevole. Evidentemente nessun impatto è atteso sulle componenti fisiche dell'ambiente.

C3 Individuazione aree di tariffazione e regolamentazioni dei parcheggi

In termini ambientali la riorganizzazione della sosta a pagamento è giudicata positivamente in quanto è presumibile che riesca a limitare lo sviluppo di flussi parassiti (veicoli in cerca di un parcheggio) contribuendo alla diminuzione delle emissioni.



C4 Individuazione parcheggi riservati per i residenti e parcheggi dislocati per i visitatori

In termini ambientali l'individuazione parcheggi riservati per i residenti e parcheggi dislocati per i visitatori è giudicata positivamente in quanto è presumibile che riesca a limitare lo sviluppo di flussi parassiti (veicoli in cerca di un parcheggio) contribuendo alla diminuzione delle emissioni. In funzione delle specifiche scelte progettuali (dove e come realizzare o reperire le aree di sosta) saranno da verificare eventuali interazioni con le altre componenti.

C5 Interventi di sicurezza stradale per incroci percepiti come “pericolosi”

Rispetto alle questioni strettamente ambientali si ritiene che gli interventi non possano indurre impatti significativi. Poiché gli interventi per la sicurezza stradale potrebbero implicare risagomature di incroci, canalizzazioni, restringimenti della carreggiata o altri interventi che potrebbero avere qualche incidenza sull'ambiente urbano, la definizione di eventuali impatti su tale componente andrà verificata in sede progettuale.

D1 Individuazione aree di logistica merci nel centro cittadino

La circolazione di mezzi commerciali nelle aree urbane è uno dei fattori di degrado che contribuiscono a elevare il livello di inquinamento e a peggiorare la vivibilità delle città. Prevedere un sistema di city logistics magari basato sull'utilizzo di mezzi elettrici è sicuramente un elemento di positività rilevante ai fini emissivi. Le componenti fisiche non sono quasi sicuramente coinvolte a meno che la localizzazione delle aree a servizio della logistica (ad esempio transit point) non vadano a interessare suolo non edificato. Anche per quanto riguarda la qualità e il paesaggio urbano eventuali impatti vanno considerati in relazione alle scelte localizzative e progettuali.

E1 Iniziative di promozione della mobilità attiva

Questa tipologia di intervento se adottata con la giusta forza, intensità ed efficacia può generare vantaggi significativi spostando quote non indifferenti di utenti verso forme di mobilità in grado di ridurre significativamente gli spostamenti autoveicolari e quindi le emissioni connesse. A titolo di esempio si riporta il caso delle iniziative condotte presso molte scuole europee mediante la campagna “Traffic snake game” la cui versione italiana si chiama “Annibale serpente sostenibile” in cui i bambini delle scuole primarie sono coinvolti per un certo periodo di tempo in una gara a chi riesce ad andare più volte a scuola a piedi. Dopo diverse applicazioni è dimostrato che l'effetto di tale iniziativa dura anche oltre il periodo di gioco con vantaggi significativi in termini di riduzione delle emissioni. Trattandosi di una iniziativa immateriale le altre componenti ambientali non sono coinvolte.

E2 Diffusione della figura del mobility manager scolastico e aziendale

Il mobility manager di scuole e aziende, se opportunamente formato e supportato dalla dirigenza aziendale o scolastica, ha delle potenzialità molto importanti nell'orientare verso forme sostenibili la mobilità degli utenti a cui è rivolta l'azione. Tenendo conto della dimensione dei bacini di utenza potenziali anche iniziative parziali possono dare un contributo per cui sicuramente è possibile associare a questa azione un impatto positivo



sulle tradizionali componenti ambientali influenzate dalle modifiche dello split modale. Le altre componenti non sono invece coinvolte.

E3 Messa in sicurezza degli accessi alle scuole

Questa azione, seppur dedicata alla sicurezza, può essere fonte di qualche effetto positivo anche sui flussi di traffico, e quindi delle emissioni, per via di una migliorata condizione generale che potrebbe favorire l'incremento della modalità pedonale o ciclabile da parte degli studenti. Anche l'ambiente urbano dovrebbe ricavarne dei vantaggi significativi.

E4 Iniziative di incentivo all'utilizzo della mobilità attiva e/o alternativa all'automobile

L'iniziativa è analoga a quella di carattere promozionale già descritta nell'azione E1 con la differenza che in questo caso l'azione di sensibilizzazione è supportata anche da veri e propri incentivi. Un classico esempio è il "bike to work" ovvero l'elargizione di un certo importo per ogni Km percorso dagli utenti in bicicletta in spostamenti sistematici certificati. Altri esempi riguardano la cessione di titoli di viaggio per l'utilizzo di TPL. Si tratta di meccanismi che indubbiamente riescono a sottrarre percorrenze autoveicolari per cui i loro vantaggi ambientali sul tema delle emissioni sono indubbi e proporzionali rispetto alla platea di utenti coinvolti in funzione delle risorse disponibili.

E5 Promozione dell'accessibilità digitale ai siti di interesse

L'elevazione dell'accessibilità digitale intesa come sistema che permette di evitare lo spostamento fisico delle persone per accedere a servizi e di svolgere funzioni (compreso lo smart working) è ovviamente uno degli strumenti più innovativi per rendere le città meno trafficate con evidenti vantaggi sui livelli emissivi. Cautelativamente si assegna a questa iniziativa un valore moderatamente positivo rispetto alle tematiche citate. Per le altre componenti non si ravvisa nessuna possibilità di interazione.

E6 Campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale

Le campagne di sensibilizzazione sull'educazione stradale tendenzialmente non inducono effetti significativi sulle diverse componenti ambientali. A fronte di iniziative particolarmente efficaci si può verificare un effetto indiretto dovuto a un miglioramento generalizzato del dell'"habitat" urbano che potrebbe indurre comportamenti più virtuosi e stili di mobilità più efficienti. La possibilità che ciò si verifichi dipende dalle specifiche scelte attuative che verranno fatte.



ANALISI SINTETICA DEGLI IMPATTI POTENZIALI DEL PUMS

Azioni previste		Componenti ambientali				
		Qualità dell'aria e clima	Inquinamento acustico	Suolo e acque	Biodiversità	Paesaggio, beni culturali e qualità urbana
A1	Percorsi ciclabili delle vie del centro cittadino	+++	+++	0	0	+?
A2	Percorsi pedonali per migliorare l'accessibilità e la sicurezza nelle strade del centro	++	++	0	0	++
A3	Ampliamento delle aree pedonali, con particolare attenzione al centro storico	+	+	0	0	+++
A4	Installazione di cicloposteggi nei pressi di strutture scolastiche per favorire la ciclabilità scolastica	+	+	0	0	+?
A5	Percorsi ciclopedonali verso le aree periferiche e le frazioni	+++	+++	?	?	?
A6	Realizzazione di nuovi sottopassi al tracciato ferroviario	+++	+++	?	?	?
B1	Sviluppo di servizi di trasporto locale a chiamata	++	++	0	0	0
B2	Collegamenti del centro con le frazioni e aree periferiche	++	++	0	0	0
B3	Inclusione della stazione di Mola come fermata della rete regionale veloce	+++	+	0	0	0
B4	Integrazione con i vettori extraurbani e istituzione di aree di interscambio	++	?	?	?	?
B5	Servizi alternativi di mobilità collettiva	++	+	?	?	?
C1	Regolamentazione del traffico cittadino con individuazione di aree ZTL	++	++	0	0	++
C2	Moderazione del traffico con interventi mirati a trasformare l'area urbana in Città 30	+	++	0	0	++
C3	Individuazione aree di tariffazione e regolamentazioni dei parcheggi	+	+	0	0	0
C4	Individuazione parcheggi riservati per i residenti e parcheggi dislocati per i visitatori	+	+	?	0	?



C5	Interventi di sicurezza stradale per incroci percepiti come “pericolosi”	0	0	0	0	++
D1	Individuazione aree di logistica merci nel centro cittadino	+++	+	?	?	?
E1	Iniziative di promozione della mobilità attiva	+++	+	0	0	0
E2	Diffusione della figura del mobility manager scolastico e aziendale	++	+	0	0	0
E3	Messa in sicurezza degli accessi alle scuole	+	+	0	0	+++
E4	Iniziative di incentivo all'utilizzo della mobilità attiva e/o alternativa all'automobile	+	+	0	0	0
E5	Promozione dell'accessibilità digitale ai siti di interesse	++	+	0	0	0
E6	Campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale	+?	0	0	0	0

Legenda

+	impatto presumibilmente leggermente positivo
++	impatto presumibilmente moderatamente positivo
+++	impatto presumibilmente molto positivo
-	impatto presumibilmente leggermente negativo
--	impatto presumibilmente moderatamente negativo
---	impatto presumibilmente molto negativo
0	assenza di impatto
+?	impatto presumibilmente positivo ma dipendente dalle modalità attuative/realizzative
-?	impatto presumibilmente negativo ma dipendente dalle modalità attuative/realizzative
?	impatto dipendente dalle modalità attuative/realizzative

Tabella 16 – Impatti potenziali del PUMS



5 CONCLUSIONI

Il Rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità è il documento attraverso il quale l'Autorità competente deve decidere se il piano oggetto della relazione ha caratteristiche tali da richiedere approfondimenti analitici e procedurali tipici di una Valutazione Ambientale Strategica completa.

Questa decisione dipende da alcuni criteri che la normativa ha fissato nell'allegato Allegato I al D.lgs. 152/06 che sono stati ripresi anche dalla normativa regionale.

Nelle pagine precedenti sono state presentate le informazioni atte a documentare gli elementi richiamati nell'allegato, ma in sede di conclusioni si ritiene utile fornire una risposta sintetica alle diverse domande sottese dall'elencazione dei criteri.

In corsivo si riporta quindi il testo dell'allegato e con il carattere normale le relative risposte.

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

• in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;

Il PUMS di Mola di Bari segue le linee guida europee nel rispetto dei vincoli imposti dalle Linee Guida Nazionali del MIT e dalle citate Linee Guida Regionali approvate dalla Regione Puglia.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Mola di Bari si configura quale piano strategico di lungo periodo – dieci anni – per il soddisfacimento dei bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui, al fine di migliorare la qualità della vita nella città. Il Piano, allo stato attuale di maturazione, come previsto dalle Linee Guida Regionali, non stabilisce in maniera specifica opere e ripartizioni di risorse, ma individua obiettivi e indirizzi diventando strumento di riferimento per successivi provvedimenti attuativi.

• in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;

Il PUMS di Mola di Bari è stato elaborato secondo le Linee Guida del MIT del 4/8/17 che al punto 1 prevede quanto segue:

“Il PUMS, da inquadrarsi nello scenario pianificatorio regionale e nazionale, deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, qualora le Amministrazioni ne siano dotate, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore. In particolare il PUMS è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinato rispetto a quelli descritti al capitolo 4 delle «Direttive per la Redazione, adozione e attuazione dei Piani



urbani del traffico» redatte dal Ministero dei lavori pubblici, in seguito a quanto disposto dall'art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della Strada.

Dal punto di vista gerarchico quindi l'ordine degli strumenti di Pianificazione della mobilità a livello comunale e/o di Città metropolitana sarà la seguente:

- 1° Piano urbano della mobilità sostenibile;
- 2° Piano urbano del traffico (PUT).

Il PUMS è nettamente differenziato dal PUT, ma è con esso interagente. Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede «investimenti» e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali. Gli obiettivi vengono perseguiti «non a risorse infrastrutturali inalterate». Il PUT, invece, essendo un piano di breve periodo, assume «risorse infrastrutturali inalterate» e organizza al meglio l'esistente; esso è, quindi, sostanzialmente un piano di gestione. In tale ottica è evidente che dall'analisi delle criticità irrisolvibili con il PUT possano individuarsi le opere previste dal PUMS e che il PUT, una volta realizzate le opere del PUMS, dovrà essere rivisto poiché risulta mutato l'insieme delle infrastrutture disponibili.

Il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti che saranno oggetto di aggiornamento secondo le procedure di legge. Nel caso in cui le Amministrazioni approvino il PUMS seguendo le procedure di approvazione dei Piani urbanistici/territoriali esso si configura come variante da recepire negli strumenti vigenti.”

- *la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;*

Il PUMS di Mola di Bari, ma in generale il PUMS, è un piano fortemente ed esplicitamente orientato alla riduzione dell'impatto ambientale e alla promozione dello sviluppo sostenibile. Fra gli obiettivi su cui si innerva tutto il processo di formazione del piano sono esplicitamente richiamati obiettivi di carattere ambientale quali la riduzione del consumo di carburanti, il miglioramento della qualità dell'aria e la riduzione dell'inquinamento acustico.

- *problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;*

In linea teorica il PUMS può prevedere azioni che possono andare a interagire con tutte le matrici ambientali per via della potenziale presenza di interventi che per loro caratteristiche e localizzazione potrebbero essere fonti di impatto anche significative (si pensi a un PUMS che preveda, ad esempio, linee metropolitane, tangenziali, piattaforme intermodali, ecc.).

Nel caso del PUMS della Città di Mola di Bari prevalgono nettamente indirizzi verso lo sviluppo di azioni regolatorie e gestionali che non interagiscono con le matrici ambientali fisiche ma, tendendo a modificare lo split modale della mobilità verso sistemi più sostenibili, possono incidere positivamente sulla riduzione degli inquinamenti e sul miglioramento generalizzato della qualità dell'ambiente urbano.



- *la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente*

Lo strumento del PUMS è un frutto diretto delle politiche europee di sostenibilità ambientale nel settore dei trasporti. Il suo “atto di nascita” è contenuto nel “Urban Mobility Package” del 2013 che ha introdotto una nuova concezione dei piani di mobilità urbana introducendo i PUMS attraverso un ampio scambio tra le parti interessate e gli esperti di pianificazione in tutta l'Unione europea. I PUMS hanno quindi trovato concretezza attraverso le Linee Guida ELTIS (“Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea) e aggiornate nell'ottobre 2019. Agendo sulla sostenibilità dei trasporti e quindi sulla riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti il PUMS è elemento di attuazione di tutte le politiche afferenti tali temi fra le quali si segnalano:

- Quadro strategico di riferimento dell'UE in materia di energia e clima (dal 2020 al 2030);
- Verso un'economia a basse emissioni di carbonio nel 2050;
- Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;
- Determinazione e gestione del rumore (Direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, successivamente aggiornata dal Regolamento (CE) n. 1137/2008).

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- *probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;*

Tenendo conto della natura delle azioni previste dal PUMS, molto orientate all'azione regolatoria e gestionale, si ritiene che gli impatti più probabili riguardino esclusivamente quelli di natura positiva legati alla riduzione delle emissioni di gas nocivi e climalteranti oltre che acustici in conseguenza di una generalizzata riduzione della mobilità privata condotta con mezzi inquinanti e rumorosi a favore di una mobilità dolce e più efficace.

- *carattere cumulativo degli impatti;*

Gli impatti positivi legati al miglioramento della mobilità verso modalità meno inquinanti possono cumularsi con gli impatti positivi generati da altri strumenti di pianificazione ambientale a partire da quella energetica (ad esempio il Piano d'azione per l'energia sostenibile) visti i comuni obiettivi di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti. Non essendo previsti direttamente dal PUMS interventi di infrastrutturazione “pesante” (ad esempio nuova viabilità) non si ravvisano rischi di cumulazione con impatti legati dall'attività urbanistico/edilizia in termini di consumo di suolo e di interazioni con risorse naturali e paesaggistiche.

- *natura transfrontaliera degli impatti;*



Data la localizzazione e la natura del PUMS non è prevista nessuna possibilità di impatti transfrontalieri.

- *rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);*

Data la localizzazione e la natura del PUMS non è prevista nessuna possibilità di rischi per la salute umana o per l'ambiente. Anzi, il PUMS ha come obiettivo la riduzione di fattori negativi per la salute umana (inquinamento atmosferico e acustico) e prende in pieno carico anche il tema della sicurezza stradale puntando a ridurre il numero di incidenti.

- *entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);*

Gli impatti connessi al PUMS hanno natura sostanzialmente positiva e riguardano il territorio comunale e in specie la parte urbanizzata dove maggiori sono le problematiche di mobilità che il PUMS intende risolvere. I benefici sono estesi a tutta la cittadinanza.

- *valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:*

- *delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,*

- *del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;*

Come approfonditamente documentato nell'analisi di cotesto, la città di Mola di Bari è caratterizzata da elementi di interesse sia sotto il profilo naturalistico (in specie nella fascia costiera dove è presente un sito della rete Natura2000) che dei beni culturali. Nessuna delle azioni delineate dal PUMS nell'attuale livello di definizione è previsto interagisca con tali aree.

Per quanto riguarda vulnerabilità legate al superamento di livelli di qualità ambientale si segnala che nel 2019, come già nel 2018, la rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria non ha registrato superamenti dei limiti di legge per nessun inquinante, a eccezione dell'ozono il cui valore bersaglio per la protezione della salute è stato largamente superato su tutto il territorio regionale.

A fronte di questa scarsa vulnerabilità va segnalato che il PUMS ha come obiettivo proprio la riduzione di queste criticità.

Relativamente all'uso intensivo del suolo non risultano elementi di vulnerabilità su territorio comunale e comunque il PUMS non prevede azioni che possano contribuire a tale pressione.

- *impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.”*

Anche per quanto riguarda gli elementi di interesse paesaggistico l'analisi sullo stato di fatto ne ha evidenziato la diffusa presenza nel territorio comunale di Mola di Bari. In analogia con



altri elementi, data la natura delle azioni delineate dal PUMS non si prevedono interazioni significative con tali beni.

In conclusione da quanto emerso nella analisi degli impatti e dalle “risposte” alle domande sottese dall'allegato I del D.lgs 152/06 appare evidente che il PUMS di Mola di Bari non presenta nessun elemento che possa far presagire che la sua attuazione possa generare impatti negativi significativi.

Anzi, l'insieme delle azioni previste tende ad attuare gli obiettivi di carattere ambientale che sono alla base di qualsiasi PUMS.

Se si aggiunge che il PUMS di Mola di Bari è stato sviluppato anche con il contributo di un'ampia partecipazione dei cittadini, che hanno privilegiato soluzioni più performanti sotto il profilo ambientale, si ritiene ampiamente dimostrato che non sia necessario assoggettare il documento di piano a Valutazione Ambientale Strategica.

