



*Documento firmato digitalmente*

Co.Ge. = VAS\_001

Taranto, 02.07.2018

Spett.le **Regione Puglia**

**PEC:** [servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it](mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it)

Spett.le **Comune di Taranto**

**PEC:** [urbanistica.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it](mailto:urbanistica.comunetaranto@pec.rupar.puglia.it)

**Oggetto: Avvio procedure di VAS (ai sensi dell'art.9 della L.R. 44/2012 e smi). Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Taranto. – FASE DI SCOPING-.**

Si trasmette il parere in allegato nell'ambito del procedimento in oggetto.

Distinti saluti.

Il Direttore del Dipartimento  
*Dr.ssa Maria SPATERA*

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente  
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 Bari  
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150  
[www.arpa.puglia.it](http://www.arpa.puglia.it)  
C.F. e P. IVA. 05830420724

DAP Taranto  
C.da Rondinella, ex Osp. Testa – 74100 Taranto  
tel. 099 9946310 fax 099 9946311  
PEC: [dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it](mailto:dap.ta.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it)  
e-mail: [dap.ta@arpa.puglia.it](mailto:dap.ta@arpa.puglia.it)

DESTINATARI SULLA LETTERA DI TRASMISSIONE

**Oggetto: Avvio procedure di VAS (ai sensi dell'art.9 della L.R. 44/2012 e smi). Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS) del Comune di Taranto. – FASE DI SCOPING –**

Rif.: Nota Regione Puglia prot. 5978 del 01.06.18 acquisita al prot. ARPA Puglia n. 0036266 del 01.06.18

Con riferimento all'oggetto lo scrivente Servizio rappresenta quanto segue.

Con nota prot. 72576 del 03.05.18, acquisita al prot. ARPA n. 29165 del 04.05.18, il Comune di Taranto avviava la fase di consultazione (*ex art. 9 della LR 44/12*) nell'ambito della procedura di VAS del Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS) richiedendo ai SCMA interessati di fornire le proprie osservazioni in merito, giusta previsione dell'art.9 comma 5 della medesima LR. Il Comune di Taranto forniva, con la medesima nota, il link dal quale scaricare la documentazione tecnica<sup>1</sup>.

Con la nota in oggetto emarginata, la Regione Puglia comunicava che il termine normativamente previsto per rendere le osservazioni, stabilito in novanta giorni, è ridotto a sessanta.

Ciò premesso, dalla visione degli elaborati forniti dal Comune, emerge che lo Scenario di Piano prevede la realizzazione di diversi obiettivi -previsti sia dalle Linee Guida Ministeriali (DM 4.08.17) che da quelle regionali (DGR 193 del 20.02.18)- appartenenti alle seguenti aree di interesse: potenziamento dell'efficacia del sistema della mobilità, sostenibilità energetica ed ambientale, sicurezza della mobilità, sostenibilità socio-economica. A ciascun obiettivo è poi assegnata una linea di intervento, per la realizzazione della quale è prevista una determinata azione strategica<sup>2</sup>.

Il proponente ha ricostruito dapprima il quadro conoscitivo della mobilità comunale, analizzando l'assetto attuale dell'offerta infrastrutturale (rete ferroviaria, rete stradale, rete ciclabile e pedonale, parcheggi di interscambi per auto). Partendo da tali dati, sono stati rilevati direttamente i flussi di traffico sulla rete stradale, analizzando gli "orari di punta" caratterizzati da una maggiore congestione<sup>3</sup>.

In relazione a quanto sopra, è stata effettuata anche un'analisi delle criticità possedute dal sistema della mobilità, attraverso l'analisi incidentale sulla rete stradale. Tale studio è stato poi sintetizzato attraverso la predisposizione di cartografie tematiche<sup>4</sup>.

Infine, il quadro conoscitivo sulla situazione della mobilità comunale è stata completato attraverso gli studi sull'inquinamento generato dal sistema attuale della mobilità, attraverso l'analisi dei dati della RQA di ARPA. Tali dati sono stati, poi, utilizzati in un modello matematico<sup>5</sup>, basato sulla metodologia COPERT IV, per ricostruire le emissioni stradali (allo scarico, evaporative e da abrasione), in regime stazionario, relativamente ad un'ora prestabilita, per tutti gli archi

<sup>1</sup> <https://goo.gl/tKJv5H>

<sup>2</sup> Cfr. RPO pagg. 11-13

<sup>3</sup> Cfr. PUMS pagg. 54 e segg.

<sup>4</sup> Cfr. PUMS pagg. 66 e segg.

<sup>5</sup> Simulazione traffico veicolare: stato Attuale e stato di Progetto (1 e 2)

monodirezionali della rete viaria, sia nello scenario attuale che in quello futuro (Progetto PUMS 1 e 2).

Ciò premesso, si rappresenta che la proposta di PUMS mira a realizzare la riduzione di emissioni inquinanti, attraverso la realizzazione della ZATL e del potenziamento del trasporto pubblico tramite le linee portanti e dei parcheggi intermodali, nonché dalla diversione modale da auto privata a bicicletta. In altri termini, sono previste misure tese a favorire lo spostamento modale verso una mobilità "dolce", anche tramite il trasporto pubblico.

Il PUMS, inoltre, tende alla concretizzazione di un generale miglioramento delle condizioni di sicurezza della mobilità -con particolare riferimento alle categorie "deboli" cioè ciclisti e pedoni- tramite una progressiva modifica delle funzioni della viabilità perimetrale della città vecchia, da anello circolatorio per il traffico privato a parte di un itinerario di attraversamento Est-Ovest per una viabilità che sostenga gli spostamenti di accesso alle aree centrali, con un'adeguata riserva di spazio per il trasporto pubblico e la mobilità ciclopedonale.

E' prevista la riduzione selettiva del traffico automobilistico che attualmente incide oltremodo sul centro storico attraverso soluzioni condivise e scalabili nel tempo, aprendo inoltre la strada ad un ricongiungimento tra quartiere Tamburi, area della stazione ferroviaria, Isola e Borgo, fondato sulla ciclopedonalità e un efficiente servizio di trasporto pubblico urbano.

Proprio nel campo del trasporto pubblico vi sono due interventi fondamentali che il PUMS si è posto come finalità primarie: la riorganizzazione dell'accessibilità al sistema ferroviario con la realizzazione della nuova stazione di Nasisi accanto al quartiere Paolo VI e il potenziamento del trasporto urbano, con la creazione di una rete portante fondata su due linee di BRT (Bus Rapid Transit).

Il PUMS individua un numero limitato di corridoi su cui realizzare linee ad alta frequenza, esercite con mezzi di adeguata capacità, attraverso cui servire sia la mobilità interna alla città che quella di scambio con il territorio circostante, quest'ultima mediante la previsione di una serie di parcheggi di interscambio.

Tutto quanto sinteticamente richiamato, si ritiene che per quanto attiene la presente fase di scoping non si rilevano particolari criticità; tuttavia, per migliorare ulteriormente il monitoraggio del Piano, sarebbe utile completare la tabella degli indicatori di realizzazione<sup>6</sup> inserendo nel dettaglio la fonte (se banca dati, indagine specifica, ecc.) dalla quale verranno prelevati i dati.

Inoltre, per quanto concerne più specificatamente il controllo degli effetti ambientali, si reputa opportuno, al fine di rendere il monitoraggio del progetto più funzionale ed agevole, che agli indicatori di monitoraggio proposti venga affiancata la predisposizione di mappe di dispersione degli inquinanti, in continuità con quanto svolto in fase di preparazione del PUMS ed innanzi descritto, a partire dalla stima dei flussi di traffico e dal calcolo delle emissioni degli inquinanti attesi (CO, NO<sub>x</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> PM<sub>2.5</sub>, CO<sub>2</sub>).

Si ritiene opportuno che tali mappe debbano essere elaborate con una congrua periodicità (ad esempio annuale), per la pronta individuazione di eventuali misure correttive nelle zone della città che potrebbero presentare eventuali scostamenti dai target di riferimento.

Tali mappe consentirebbero, altresì, un confronto diretto con i dati rilevati dalle stazioni di monitoraggio della QA (utilizzati nella fase di definizione dello stato di qualità dell'aria, con

<sup>6</sup> Cfr. PUMS pag. 203



particolare riferimento alle stazioni da traffico); dati di QA che potrebbero essere utilizzati per validare o meno gli scenari simulati nelle diverse fasi progettuali.

Si rimette per il prosieguo.

Taranto, 02/07/18

Il Direttore del Servizio Territoriale  
dr. Vittorio Esposito

Firmato digitalmente da: SPARTERA MARIA  
Ruolo: CHIMICO  
Descrizione: 82  
Organizzazione: ORDINE CHIMICI DELLA PROV. DI TARANTO  
Motivo: documento firmato  
Data: 03/07/2018 12:43:33

Il Dirigente della U.O.  
ing. Roberto Primerano

Il funzionario incaricato  
ing. Emiliano Morrone\*

*\*Firma autografa sostituita a mezzo stampa ai sensi e per gli effetti dell'art. 3, c. 2 DLgs n. 39/93*