

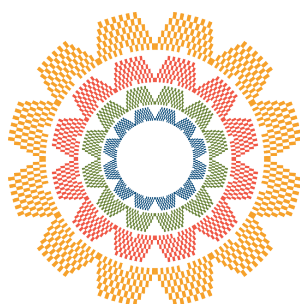


REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



Università degli Studi di Cagliari

PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DELLA SARDEGNA



DICHIARAZIONE DI SINTESI

PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DELLA SARDEGNA

Il presente piano è stato predisposto con il coordinamento e la supervisione dell'Assessorato regionale dei Lavori Pubblici nell'ambito dell'attività di collaborazione istituzionale tra il soggetto attuatore ARST e il CIREM a seguito del protocollo d'intesa siglato dall'Amministratore Unico dell'ARST e del Rettore dell'Università di Cagliari in data 26 Marzo 2016

COORDINAMENTO GENERALE E SOGGETTO PROMOTORE

RAS – Assessorato dei Lavori Pubblici

Direttore Generale: Ing. Marco Dario Cherchi

Servizio Infrastrutture di Trasporto e Sicurezza stradale:

Direttore del Servizio: Ing. Piero Dau

Ing. Massimiliano Ponti (mponti@regione.sardegna.it)

Ing. Paolo Pani (ppani@regione.sardegna.it)

Ing. Rita Vinelli (rvinelli@regione.sardegna.it)

SOGGETTO ATTUATORE

ARST S.p.A. – Trasporti Regionali della Sardegna

Direttore Generale: Ing. Carlo Poledrini

Ing. Ernesto Porcu

Ing. Alessandro Boccone (a.boccone@arst.sardegna.it)

Ing. Maria Cristina Melis

Ing. Silvio Manchinu

COLLABORAZIONE SCIENTIFICA

CIREM – Università degli Studi di Cagliari e Sassari⁽¹⁾

Direttore scientifico: Prof. Ing. Italo Meloni
(imeloni@unica.it)

Coordinamento operativo:

Ing. Cristian Saba

Arch. Beatrice Scappini

Arch. Veronica Zucca

Rapporto ambientale, Studio di incidenza,

Sintesi non tecnica (VAS):

Ing. Elisabetta Anna Di Cesare

SITO DEL PIANO: www.sardegnaiclabile.it

⁽¹⁾ Nell'ambito delle diverse fasi temporali di svolgimento delle attività di collaborazione istituzionale hanno collaborato per conto del CIREM: Ing. Laura Fois, Arch. Giulia Desogus, Catherine Mann, Dott. Carlo Perelli, Ing. Francesco Piras, Ing. Francesco Porru, Ing. Benedetta Sanjust di Teulada, Ing. Eleonora Sottile, Ing. Daniele Trogu, Ing. Giovanni Tuveri, Geol. Enrico Usai, Dott. Andrea Zara, FIAB Onlus, Greenshare s.r.l.

INDICE

INTRODUZIONE	1
1 INTEGRAZIONE DELLA DIMENSIONE AMBIENTALE ALL'INTERNO DEL PIANO	3
2 INTEGRAZIONE DELLE OSSERVAZIONI E DEL PARERE MOTIVATO.....	9
2.1 RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE IN FASE DI SCOPING.....	10
2.2 RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE IN FASE DI CONSULTAZIONE	14
2.3 RECEPIMENTO DEL PARERE MOTIVATO	17
3 SCELTA DELL'ALTERNATIVA DI PIANO.....	19

INTRODUZIONE

La presente Dichiarazione di Sintesi, redatta ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale", ha lo scopo illustrare in maniera sintetica le fasi che hanno caratterizzato l'interazione tra il percorso pianificatorio e quello valutativo del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Sardegna (PRMCS) e di fare emergere in che modo le considerazioni ambientali e le osservazioni, pervenute nel corso delle fasi di partecipazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), sono state integrate all'interno del Piano.

Di seguito vengono schematizzate le tappe amministrative della procedura di VAS del PRMCS, al fine di richiamare come questa sia stata innervata nell'iter di formazione della proposta di Piano.

Data	Tipo di provvedimento	Fase
15.06.2017		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avvio dell'elaborazione del Piano della Mobilità Ciclistica della Sardegna. ▪ Avvio preliminare del processo di Valutazione Ambientale Strategica.
04.12.2017	Prot. ADA n. 25628 del 04.12.2017	Trasmissione del Documento di scoping e avvio della consultazione dei Soggetti competenti in materia ambientale.
18.12.2017		Incontro di scoping. Avvio contestuale della fase di scoping.
Dal 18.12.2017 al 18.03.2018		Fase di scoping: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Svolgimento di sei incontri territoriali con i comuni i cui territori sono interessati dal Piano, in qualità di Soggetti competenti in materia ambientale ▪ Svolgimento di un incontro con il Servizio Sostenibilità Ambientale e Sistemi Informativi dell'Assessorato all'Ambiente (SASI) ▪ Svolgimento di un incontro con il Servizio Valutazioni Ambientali dell'Assessorato all'Ambiente (SVA) ▪ Avvio della Redazione del Rapporto Ambientale – VAS ▪ Avvio della redazione definitiva della proposta di Piano della Mobilità Ciclistica della Sardegna.
31.07.2018	Deliberazione n. 39/17 del 31.07.2018	Adozione della proposta di Piano da parte della Giunta Regionale.
01.08.2018	Nota LL.PP. n. 27492 del 01.08.2018	Deposito della proposta di Piano, Rapporto Ambientale, Sintesi non tecnica e Studio di Incidenza presso: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Assessorato dei Lavori Pubblici – Servizio Infrastrutture di trasporto e sicurezza stradale; ▪ Assessorato della Difesa dell'Ambiente - Servizio

		<p>valutazioni ambientali;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Sardegna (ARPAS) - Area Tecnico Scientifica; ▪ Città Metropolitana di Cagliari – Settore pianificazione territoriale strategica e progetti comunitari – servizio pianificazione territoriale e VAS; ▪ Provincia del Sud Sardegna – Area Lavori Pubblici – Servizio Pianificazione; ▪ Provincia di Nuoro – Settore Amministrativo – Ufficio urbanistica; ▪ Provincia di Oristano – Settore Ambiente e Attività Produttive; ▪ Provincia di Sassari – Settore V Ambiente e Agricoltura.
09.08.2018		Pubblicazione dell'avviso di deposito del Piano e del Rapporto Ambientale sul BURAS n. 37 del 09.08.2018 e avvio fase di consultazione pubblica.
Dal 09.08.2018 al 07.10.2018		Fase di consultazione pubblica. Svolgimento di due incontri pubblici.
08.11.2018	Nota prot. LL.PP. n. 38664 del 08.11.2018	Trasmissione delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute in fase di consultazione.
27.11.2018	Determinazione n. 25204/952	Parere Motivato dell'Autorità Competente.
11.12.2018	Delibera della Giunta Regionale n. 60/20 dell'11.12.2018	Approvazione del Piano da parte della Giunta Regionale.

1 | INTEGRAZIONE DELLA DIMENSIONE AMBIENTALE ALL'INTERNO DEL PIANO

Il processo di Valutazione Ambientale Strategica del PRMCS ha avuto, sin dalle prime fasi, l'obiettivo di integrare le considerazioni ambientali all'interno della proposta di Piano. Per fare questo sono stati condotti una serie di momenti di analisi e valutazione, di seguito descritti sinteticamente, che in maniera incrementale hanno concorso alla formulazione di una proposta di Piano in linea con i principi dello sviluppo sostenibile.

A. Coerenza con altri piani e programmi

Tra le analisi preliminari, una parte ha riguardato l'analisi dei piani e dei programmi sovraordinati e/o di pari livello, per verificare in che modo il PRMCS si ponesse rispetto a questi, al fine di renderlo coerente. A questo scopo sono stati analizzati i seguenti atti programmatici e pianificatori:

- Piano Paesaggistico Regionale (PPR)
- Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)
- Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF)
- Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)
- Piano di Gestione del Distretto Idrografico (PGDI)
- Piano di tutela delle acque (PTA)
- Piano Forestale Ambientale Regionale (PFAR)
- Piano regionale di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi (PRAI)
- Piano Energetico ed Ambientale della Regione Sardegna (PEARS)
- Piano Regionale dei Trasporti (PRT)
- Piano regionale di qualità dell'aria ambiente (PQA)
- Piano regionale di gestione dei rifiuti - Sezioni Rifiuti Urbani (PRGRU)
- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti – Sezione Rifiuti Speciali (PRGRS)
- Piano regionale di protezione, decontaminazione, smaltimento e bonifica dell'ambiente ai fini della difesa dai pericoli derivanti dall'amianto (PRA)
- Piano Regionale per le Attività Estrattive (PRAE)
- Piano di Bonifica dei Siti Inquinati (PBSI)
- Piano di Azione Ambientale Regionale 2009-2013 (PAAR)
- Piano regionale di sviluppo turistico sostenibile (PRSTS)
- Programma Operativo Regionale finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale – POR FESR 2014-2020
- Programma di Sviluppo Rurale 2014-2020 finanziato dal Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (PSR FEASR 2014/2020)
- Piano Acquisti pubblici ecologici Regione Sardegna (PAPERS)
- Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNACC)

Gli obiettivi derivanti dall'analisi dei piani e programmi ritenuti rilevanti in relazione all'ambito di influenza del Piano, hanno costituito una guida per la definizione ed integrazione degli obiettivi del PRMCS. E' questo il caso ad esempio del Piano Paesaggistico Regionale, i cui principi per lo sviluppo sostenibile del territorio regionale sono diventati centrali per la definizione delle strategie di Piano: alleggerimento dell'eccessiva

pressione urbanistica nelle zone costiere (il cicloturismo consente di offrire una differenziazione e destagionalizzazione dell'offerta turistica con una conseguente distribuzione in altre parti del territorio regionale); conservazione e gestione di paesaggi di interesse culturale, storico, estetico ed eco-logico (il PRMCS prevede l'integrazione della rete regionale principale con 11 parchi ciclistici, intesi come vasti territori vocati all'uso della bicicletta, che consentono la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità); recupero di paesaggi degradati da attività umane (il PRMCS prevede tra i suoi obiettivi di recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari e, ove possibile, il recupero di strutture ed edifici esistenti per la realizzazione di strutture di ciclo servizi per i differenti usi).

B. Analisi delle componenti ambientali e valutazione degli effetti ambientali derivanti dall'attuazione del Piano

Nella fase successiva è stata condotta un'analisi volta a ricostruire lo stato di ciascuna componente, ambientale o di contesto, e la sua probabile evoluzione senza l'attuazione del Piano.

1. Componenti descrittive dell'ambiente:

- Suolo
- Qualità dell'aria e fattori climatici
- Acqua
- Flora, fauna e biodiversità
- Paesaggio e assetto storico-culturale

2. Componenti descrittive del contesto aventi ripercussioni sull'ambiente:

- Assetto insediativo e demografico
- Mobilità e trasporti
- Sistema economico-produttivo
- Energia
- Rumore
- Rifiuti

L'analisi conoscitiva ha rappresentato un passaggio propedeutico per la comprensione dello stato attuale del contesto ambientale e socio-economico nel quale il Piano si inserisce, utile a rilevarne i punti di forza, nonché le eventuali criticità da tenere sotto controllo in fase di valutazione degli impatti.

La successiva fase di valutazione degli effetti del Piano sull'ambiente ha consentito di individuare in che modo l'attuazione delle azioni previste dal PRMCS avrebbe potuto influenzare lo stato delle singole componenti sia a livello locale che a livello regionale, e di riorientare in maniera virtuosa gli obiettivi del Piano allo scopo di evitare o ridurre eventuali effetti di segno negativo. In generale l'analisi ha rilevato che il Piano ha una forte valenza ambientale in relazione al fatto che fa degli attrattori ambientali la sua stessa risorsa e per questo motivo adotta una serie di misure di attenzione volte a preservarle.

Le componenti ambientali suscettibili di subire possibili effetti di segno negativo per effetto dell'attuazione del Piano sono risultate: suolo, flora fauna e biodiversità e paesaggio. Per questo motivo nella definizione e contestualizzazione dei criteri di sostenibilità ambientale è stata data grande importanza a questi aspetti.

Per quanto concerne il consumo di suolo dovuto alla realizzazione delle infrastrutture ciclabili, la scelta dei tracciati si basa su un approccio orientato alla conservazione e riutilizzo del patrimonio stradale esistente,

in particolare quello a basso e bassissimo traffico motorizzato, e al recupero dei tracciati delle ferrovie dismesse. Per quanto concerne invece le strutture a servizio della rete, il Piano prevede che queste vengano localizzate privilegiando la riqualificazione e riuso di edifici esistenti, minimizzando pertanto l'incremento di impermeabilizzazione, che concorre anche all'aggravamento di fenomeni di dissesto idrogeologico. Poiché la rete degli itinerari ciclistici, inoltre, interseca in alcuni punti le aree di pericolosità idraulica o geologico-geotecnica individuate dai piani vigenti di settore (PAI, PSFF, PGRA), il Piano prevede la predisposizione di opportuni studi di compatibilità idraulica e geologico-geotecnica durante la fase di progettazione preliminare dei tratti eventualmente ricadenti in zone di pericolosità (cfr. art. 1.2 "Gestione del Piano" delle NA).

Per quanto concerne la componente paesaggio, sebbene le opere previste dal Piano, pur nelle trasformazioni previste, non siano ritenute suscettibili di produrre effetti significativi sulla qualità paesaggistica dei contesti, e anzi potrebbero favorire il processo di riqualificazione e valorizzazione dell'attuale patrimonio, considerato il complesso di beni paesaggistici e identitari che interessano le immediate vicinanze di alcune delle aree oggetto degli interventi, si è ritenuto opportuno conferire contenuti paesaggistici al Piano, coerentemente con le prescrizioni del Piano Paesaggistico Regionale. A questo scopo è stato inserito uno specifico articolo all'interno delle Norme di Attuazione (cfr. art. 11 NA), nel quale si richiamano alcuni dei principi per lo sviluppo sostenibile del territorio regionale tratti dal PPR, tra cui: privilegiare, ove possibile, il recupero di infrastrutture esistenti (ferrovie dismesse, argini, strade forestali, tratturi, strade di servizio), privilegiare, in sede di localizzazione dei cicloservizi la riqualificazione di edifici e manufatti in disuso, allo scopo di contribuire al recupero dei paesaggi degradati da attività umane, valorizzare e migliorare la qualità di manufatti testimoni della memoria storica (ex caselli, stazioni, depositi, impianti, edifici ferroviari) ed evitare ulteriore consumo di suolo.

Con riferimento alla componente flora fauna e biodiversità, il Piano intercetta numerosi siti afferenti la Rete Natura 2000 regionale (47 siti in attraversamento e 11 siti in affiancamento), caratterizzati da un elevato valore naturalistico in ragione della presenza di habitat e di specie di interesse comunitario. È stata predisposta a questo scopo una specifica Valutazione di Incidenza Ambientale ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Direttiva Habitat), finalizzata a verificare che l'attuazione del piano non determini impatti significativi sui siti interessati e non ne pregiudichi l'integrità. Per garantire la salvaguardia la conservazione di habitat e specie di interesse comunitario, l'art. 11 delle Norme di Attuazione del Piano richiama gli aspetti che i progettisti dovranno tenere in considerazione in fase di redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e seguenti, per tutti gli interventi riconducibili all'attuazione del Piano ricadenti all'interno di aree appartenenti alla Rete regionale Natura 2000.

Per quanto riguarda il settore trasporti e qualità dell'aria, il PRMCS è in linea con le politiche di sostenibilità ambientale poiché, attraverso la predisposizione di una serie di percorsi ciclabili sicuri, ambisce a stimolare l'utilizzo della bicicletta in ambiente urbano ed extraurbano come mezzo di trasporto alternativo ed incentiva l'uso combinato di bici e mezzi pubblici, attraverso l'individuazione di una serie di nodi di scambio modale con porti, aeroporti, stazioni ferroviarie e stazioni ferroviarie turistiche.

Data l'importanza che la tematica dei cambiamenti climatici svolge a livello regionale e internazionale, il Piano fornisce un contributo non solo in termini di mitigazione (riduzione delle emissioni atmosferiche), ma anche alcune informazioni utili a mettere in campo strategie di adattamento orientate ad affrontare le possibili minacce derivanti dai cambiamenti climatici. Per garantire la salute ed il benessere dei fruitori della rete in riferimento alle ondate di calore, il Piano prevede infatti una redistribuzione del fenomeno del ciclo turismo tale da evitare la stagione più calda ed afosa e la possibilità di ombreggiare le piste attraverso la realizzazione di un'adeguata dotazione di presenze arboree ed arbustive locali. I cicloservizi infine, dislocati ogni 7/10 km di itinerario, consentono ai fruitori di disporre di aree per la sosta e il ristoro.

Il Piano ambisce a promuovere il cicloturismo come un segmento strategico di sviluppo economico regionale poiché consente di percorrere longitudinalmente e trasversalmente l'isola e consentono al cicloturista di spostarsi dai luoghi di arrivo a quelli dove sono localizzate le più importanti presenze insediative, le emergenze naturali, paesaggistiche, culturali, storiche, attraverso percorsi di conoscenza e fruizione del territorio costiero, collinare e pianeggiante.

Per quanto riguarda le componenti acqua, energia e rifiuti, l'interazione dell'attuazione del Piano è prevalentemente di tipo indiretto. Il possibile aumento del carico antropico lungo la rete dei percorsi e le strutture dei cicloservizi, potrebbe infatti causare un incremento dei consumi idrici, elettrici e dei rifiuti prodotti, sia durante singole giornate di attività, sia in relazione a presenze più prolungate. Il Piano in questo senso prevede la realizzazione di campagne di sensibilizzazione verso simili tematiche.

C. Definizione dei criteri di sostenibilità ambientale

Nella definizione degli obiettivi del PRMCS ha svolto un ruolo guida l'individuazione di una serie di criteri di sostenibilità ambientale stabiliti a livello nazionale ed internazionale, che in fase di VAS sono stati contestualizzati in funzione dell'analisi ambientale svolta per ciascuna componente ambientale e di contesto. In particolare i criteri di sostenibilità ambientale che hanno guidato la definizione degli obiettivi del PRMC sono stati:

- Minimizzare lo sfruttamento della risorsa suolo, riducendo il più possibile gli interventi che generino ulteriore consumo ed impermeabilizzazione, in modo da limitare l'aggravarsi di fenomeni di dissesto idrogeologico, erosione e desertificazione. Orientate le scelte di Piano alla tutela della qualità dei suoli anche in riferimento al recupero di aree degradate.
- Contribuire alla conservazione e valorizzazione delle risorse del patrimonio naturale, che comprende la configurazione geografica, gli habitat, la fauna e la flora a vantaggio delle generazioni future. Realizzazione delle opere prestando attenzione, in relazione alle aree protette presenti all'interno del territorio regionale, ad evitare il più possibile il fenomeno della frammentazione degli habitat e fenomeni di disturbo alle specie presenti.
- Contribuire alla conservazione e valorizzazione del paesaggio e del patrimonio storico-culturale a vantaggio delle generazioni future, compatibilmente con la necessità di fruizione dei luoghi.
- Incentivare forme di mobilità sostenibile, contribuendo alla riduzione delle emissioni di polveri sottili e gas climalteranti, che il traffico veicolare concorre a diffondere in atmosfera.
- Proteggere i fruitori della rete dai rischi derivanti dai cambiamenti climatici, apportando azioni di adattamento.
- Incoraggiare misure tese alla conservazione, al risparmio, al riutilizzo ed al riciclo delle risorse idriche.
- Stimolare la diffusione di politiche di mobilità urbana ed extraurbana sostenibile, promuovendo a livello locale, la realizzazione di azioni che riducano gli impatti ambientali, sociali ed economici legati al settore dei trasporti e che favoriscano modalità di spostamento alternative all'autovettura privata, quali la bicicletta e il trasporto collettivo.
- Contribuire a sensibilizzare alla riduzione dell'utilizzo di fonti energetiche non rinnovabili e alle problematiche ambientali legate al settore energia.
- Contribuire a ridurre le emissioni sonore derivanti da traffico veicolare
- Contribuire alla sensibilizzazione al corretto conferimento dei rifiuti e alla corretta gestione dell'intero ciclo.
- Riquilibrare e recuperare il tessuto edilizio esistente e i paesaggi degradati dalle attività umane.

- Creare le condizioni per lo sviluppo economico regionale, stimolando nuove forme di turismo destagionalizzato e collegato alle emergenze ambientali e culturali del territorio, in un'ottica di valorizzazione e tutela.

Come richiamato inoltre nell'art. 1.2 delle Norme di Attuazione del Piano, anche i provvedimenti di approvazione degli interventi riconducibili all'attuazione delle previsioni di Piano dovranno dare atto degli aspetti richiamati nei criteri di sostenibilità ambientali così definiti.

D. Monitoraggio

Lo scopo del Piano di Monitoraggio predisposto per il PRMCS è quello di misurare periodicamente l'efficacia degli obiettivi di Piano, il loro stato di attuazione e gli eventuali effetti ambientali, positivi o negativi, che potrebbero presentarsi a seguito degli interventi messi in atto. Il monitoraggio avverrà attraverso la misurazione, con cadenza biennale di un set di indicatori:

- indicatori di performance: misurano l'andamento dello stato di attuazione degli interventi previsti dal Piano. Sono associati alle singole azioni di Piano e sono utili a valutarne il grado di attuazione, nonché il raggiungimento degli obiettivi specifici.
- indicatori di stato dell'ambiente: misurano l'andamento dello stato dell'ambiente a seguito dell'attuazione del Piano e sono articolati secondo le componenti ambientali o di contesto, che si ritiene potrebbero subire effetti significativi, di segno positivo o negativo. Sono stati formulati in riferimento agli obiettivi di sostenibilità ambientale che il Piano persegue in relazione alla specifica componente ambientale che si sta analizzando

Sulla base dei risultati restituiti dal monitoraggio, qualora si dovessero verificare incongruenze rispetto agli obiettivi stabiliti dal Piano o effetti negativi sull'ambiente, potranno essere messi in atto meccanismi di retroazione per riorientarlo.

E. Valutazione di Incidenza Ambientale

Il PRMCS è stato sottoposto a Valutazione di Incidenza Ambientale allo scopo di verificare che le scelte di Piano e le rispettive trasformazioni previste, fossero compatibili con la finalità di conservazione di habitat e specie di interesse comunitario previste dalla Direttiva Habitat e dalla Direttiva 92/43/CEE (Direttiva Uccelli), ed accertarsi che l'attuazione del Piano non pregiudicasse l'integrità dei siti di importanza comunitaria.

Nello Studio di Incidenza sono state analizzate le principali componenti che caratterizzano la Rete Natura 2000 della Regione Sardegna e sono state svolte delle analisi più dettagliate in riferimento ai siti rispetto a cui l'attuazione del Piano potesse avere un'interferenza. Simili analisi hanno avuto lo scopo di individuare gli interventi previsti dal Piano per ciascuno di questi siti (localizzazione tracciato, tipologia, pavimentazione attuale e di progetto qualora la pista sia in attraversamento) e la tipologia di habitat eventualmente intercettati dai tracciati.

Dall'analisi è emerso le previsioni del PRMCS non sono suscettibili di incidere negativamente sull'integrità dei siti della rete Natura 2000. Tuttavia, poiché il PRMCS rappresenta uno strumento di pianificazione di livello strategico a scala regionale, ulteriori analisi sito-specifiche dovranno essere svolte durante le successive fasi di attuazione del Piano e di progettazione dei singoli tratti. Qualora le analisi sito-specifiche più approfondite lo dovesse rendere opportuno, sarà necessario avviare le procedure di Valutazione di

Incidenza specifiche per ogni ambito progettuale. Simili considerazioni sono state integrate all'interno dell'art. 11 delle Norme di Attuazione del Piano, nel quale vengono specificate le verifiche da svolgersi per gli interventi che interessano aree ricadenti in siti della Rete Natura 2000.

2 | INTEGRAZIONE DELLE OSSERVAZIONI E DEL PARERE MOTIVATO

Il coinvolgimento dei Soggetti Competenti in Materia Ambientale e del pubblico ha avuto un importante ruolo nel corso della Valutazione Ambientale Strategica del PRMCS, con il duplice scopo di diffondere in modo trasparente la conoscenza del Piano in fase di elaborazione e allo stesso tempo acquisire informazioni utili all'integrazione degli obiettivi del Piano.

I momenti partecipativi condotti sono stati:

- **Fase di scoping** (dal 18.12.2017 al 18.03.2018)
Durante la quale sono stati anche organizzati incontri con i Soggetti competenti in materia ambientale:
 - Incontro di scoping, tenutosi il 18.12.2017
 - Incontri territoriali:
 - Oristano, tenutosi il 22.01.2018
 - Olbia, tenutosi il 24.01.2018
 - Sassari, tenutosi il 29.01.2018
 - Nuoro, tenutosi il 31.01.2018
 - Cagliari, tenutosi il 08.02.2018
 - Cagliari, tenutosi il 09.02.2018
 - Incontri presso l'Assessorato alla Difesa dell'Ambiente:
 - Servizio Valutazioni Ambientali, tenutosi il 06.03.2018
 - Servizio Sostenibilità Ambientale e Sistemi Informativi, tenutosi il 05.03.2018
- **Fase di consultazione** (dal 09.08.2018 al 07.10.2018)
Durante la quale sono stati organizzati anche due incontri pubblici:
 - presso il teatrino di Monte Claro (Cagliari), tenutosi il 21.09.2018 nell'ambito della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile;
 - presso la Sala Anfiteatro della Regione Autonoma della Sardegna a Cagliari, tenutosi il 28.09.2018.

Tutti i contributi e le osservazioni pervenute nel corso della VAS sono state infatti attentamente analizzate e recepite all'interno del Piano. Le modalità di recepimento sono state concordate con l'Autorità Competente.

2.1 RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE IN FASE DI SCOPING

Le osservazioni acquisite durante la fase di scoping sono state 14. Il loro contenuto e recepimento è stato analizzato all'interno del Rapporto Ambientale ed è schematicamente illustrato nella tabella sottostante.

Proponente	Contenuto sintetico dell'osservazione	Recepimento
<p>1 Servizio di Valutazione Ambientale (SVA) - Settore delle Valutazioni Ambientali Strategiche e Valutazioni di Incidenza</p>	<p>Viene ribadita la necessità di sottoporre il Piano a Valutazione d'Incidenza, in considerazione del fatto che il Piano intercetta numerosi siti afferenti la rete Natura 2000.</p> <hr/> <p>Viene richiesta una rappresentazione cartografica che mostri la sovrapposizione degli itinerari ciclistici con i siti della Rete Natura 2000 e l'individuazione delle piste che vanno ad integrarsi con le infrastrutture già esistenti e di quelle di nuova costruzione, allo scopo di valutarne gli impatti ambientali sul territorio, con particolare attenzione agli habitat tutelati.</p>	<p><i>Il Piano è stato sottoposto a Valutazione di Incidenza.</i></p> <hr/> <p><i>Nel paragrafo 5.2 del Rapporto Ambientale, nel quale vengono descritti gli effetti dell'attuazione del Piano sulla componente "flora, fauna e biodiversità", viene riportata la cartografia relativa alla sovrapposizione della rete dei percorsi con i siti Natura 2000. Ulteriori approfondimenti sito-specifici relativi agli habitat di interesse comunitario intercettati dalla rete dei percorsi sono riportati nello Studio di Incidenza.</i></p>
<p>2 Servizio Sostenibilità Ambientale e sistemi informativi ambientali (SASI)</p>	<p>Si chiede che venga considerata la Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici tra i piani di settore per i quali svolgere la verifica di coerenza esterna, in vista della prossima redazione della Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, attualmente in corso di elaborazione</p> <p>Si chiede che il Piano possa includere misure orientate all'adattamento ai cambiamenti climatici in relazione alla salvaguardia del benessere dei fruitori</p> <hr/> <p>Si chiede un coordinamento con i soggetti della rete IN.F.E.A.S. della Regione Sardegna e i Centri di Educazione all'Ambiente e Sostenibilità (CEAS).</p>	<p><i>Nel Rapporto Ambientale viene svolta l'analisi di coerenza esterna rispetto alla Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (par. 3.1.22).</i></p> <hr/> <p><i>L'AZ_3.3.3. e l'AZ_3.3.4. del Piano prevedono una redistribuzione del fenomeno del ciclo turismo tale da evitare la stagione più calda e la realizzazione, dove necessario, di un'adeguata dotazione di presenze arboree ed arbustive locali, atte ad ombreggiare le piste durante le ore più calde della giornata.</i></p> <p><i>La presenza dei cicloservizi dislocati ogni 7/10 km di itinerario, consentono ai fruitori la sosta ed il ristoro.</i></p> <hr/> <p><i>Nell'ambito delle attività di promozione e sensibilizzazione previste nell'AZ_2.6.3, è stato sollecitato il coinvolgimento della rete IN.F.E.A.S. e dei Centri per l'Educazione all'Ambiente e alla</i></p>

<i>Sostenibilità.</i>		
		<p>Si suggerisce che il Piano possa dare indicazione per premiare, in fase di appalto, le opere che verranno eseguite mediante appalti fortemente orientati agli Acquisti verdi della Pubblica Amministrazione.</p> <p><i>Nel Rapporto Ambientale viene svolta l'analisi di coerenza esterna rispetto al Piano per gli Acquisti Pubblici Ecologici nella Regione Sardegna. L'OS_3.2 del Piano promuove l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili e nello specifico l'AZ_3.2.5 stimola l'introduzione di criteri ambientali minimi negli atti di erogazione di risorse per la realizzazione dei singoli progetti.</i></p>
3	Direzione Generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia – Servizio tutela del paesaggio e vigilanza di province di Nuoro e Ogliastra	<p>Si chiede di porre attenzione, in fase attuativa, alla posa della cartellonistica, per la quale dovrà essere richiesto il nulla osta paesaggistico.</p> <p><i>Il Piano prevede con l'AZ_3.3.1 l'elaborazione di una serie di criteri a cui attenersi per la progettazione e realizzazione delle opere, con particolare riferimento ai siti di rilevanza ambientale, storico-culturale e paesaggistica.</i></p>
4	Direzione Generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia – Servizio della Pianificazione paesaggistica e urbanistica	<p>Viene suggerito che si faccia un richiamo specifico ai principi ed alle prescrizioni paesaggistiche di cui il Piano dovrà tener conto</p> <p><i>Il Piano prevede con l'AZ_3.3.1 l'elaborazione di una serie di criteri a cui attenersi per la progettazione e realizzazione delle opere, con particolare riferimento ai siti di rilevanza ambientale, storico-culturale e paesaggistica.</i></p>
5	Agenzia LAORE dell'Assessorato dell'Agricoltura	<p>Viene auspicato che nel Piano si tanga conto delle esigenze di sviluppo rurale delle zone interessate.</p> <p><i>Il Piano intende promuovere lo sviluppo e valorizzazione delle peculiarità dell'intero territorio regionale, comprese le zone rurali.</i></p>
6	Assessorato dell'agricoltura e riforma agro-pastorale	<p>Si chiede che se gli interventi dovessero riguardare terreni gravati da uso civico, venga presentata regolare autorizzazione</p> <p><i>Nell'art. 1.2 "Gestione del Piano" delle Norme di Attuazione, viene specificato che questo aspetto dovrà essere verificato in fase di approvazione degli interventi</i></p>
		<p>Si chiede che se gli interventi dovessero riguardare zone umide oggetto di concessione demaniale per fini di pesca, si valuti la compatibilità con l'attività economica presente</p> <p><i>Nell'art. 1.2 "Gestione del Piano" delle Norme di Attuazione, viene specificato che questo aspetto dovrà essere verificato in fase di approvazione degli interventi</i></p>



7	Città Metropolitana di Cagliari	<p>Si chiede che venga considerato il Piano Regionale di qualità dell'aria ambiente, approvato con DGR n. 1/3 del 10 gennaio 2017, tra i piani di settore per i quali svolgere la verifica di coerenza esterna</p>	<p><i>Nel Rapporto Ambientale viene svolta l'analisi di coerenza esterna rispetto al Piano Regionale di qualità dell'aria ambiente (par. 3.1.11).</i></p>
		<p>Si chiede che venga aggiornata, relativamente alla componente rumore, la situazione sullo stato di adozione e approvazione del Piano di Classificazione Acustica del Comune di Cagliari</p>	<p><i>In assenza di una cartografia aggiornata sullo stato di attuazione dei PCA nel sito della Regione Sardegna, nel Rapporto Ambientale è stata inserita la cartografia relativa al 2015, ma è stato aggiunto un riferimento allo stato di attuazione del PCA del Comune di Cagliari.</i></p>
		<p>Si auspica che venga coinvolta la rete IN.F.E.A.S. della Regione Sardegna in tutti i suoi livelli, e dei CEAS (Centri per l'educazione all'ambiente e alla sostenibilità) in relazione alle attività di sensibilizzazione e promozione</p>	<p><i>Nell'ambito delle attività di promozione e sensibilizzazione previste nell'AZ_2.6.3, è stato sollecitato il coinvolgimento della rete IN.F.E.A.S. e dei Centri per l'Educazione all'Ambiente e alla Sostenibilità.</i></p>
8	Direzione generale Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna	<p>Si chiede che in fase di progettazione preliminare, venga valutata l'eventuale interferenza delle opere con le aree di pericolosità idraulica o geologica-geotecnica individuate dai piani vigenti di settore (PAI, PSFF, PGRA). Nel caso tali opere ricadano in zone di pericolosità, dovranno essere predisposti opportuni studi di compatibilità idraulica e geologica-geotecnica.</p>	<p><i>Nell'azione 3.3.2 è stato fatto specifico riferimento alla necessità di svolgere, nelle fasi di progettazione preliminare delle singole opere, la valutazione dell'eventuale interferenza con le aree di pericolosità idraulica o geologica-geotecnica individuate dai piani di settore.</i></p>
		<p>Si chiede che venga considerato il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni tra i piani di settore per i quali svolgere la verifica di coerenza esterna</p>	<p><i>Nel Rapporto Ambientale viene svolta l'analisi di coerenza esterna con il Piano di Gestione Rischio Alluvioni (par. 3.1.4).</i></p>
		<p>Si ricorda che, a seguito della DGR n.43/2 del 2015 e con le Deliberazioni del comitato istituzionale n. 2 del 27/10/2015 e n. 2 del 17/10/2017, è stata approvata la Direttiva per lo svolgimento delle verifiche di sicurezza delle infrastrutture di attraversamento viario e ferroviario, per cui dovrà essere preso in considerazione il reticolo idrografico</p>	<p><i>Il PRMCS costituisce uno strumento di pianificazione di livello strategico, si rimandano alla successiva fase di progettazione e realizzazione degli interventi le valutazioni e autorizzazioni richieste.</i></p>
9	Direzione Generale della Pianificazione Urbanistica e territoriale e della vigilanza	<p>Si rileva che la proposta di Piano, pur nelle trasformazioni previste, non produca effetti significativi sulla qualità paesaggistica. Tuttavia si sottolinea l'importanza di tenere presenti, durante l'analisi di coerenza</p>	<p><i>Nell'analisi di coerenza esterna sono stati integrati specifici riferimenti alle NTA del PPR (par. 3.1.1). Il Piano prevede inoltre con l'AZ_3.3.1 l'elaborazione di una serie di criteri a cui attenersi per la progettazione e realizzazione delle opere,</i></p>

	edilizia. Servizio tutela del paesaggio e vigilanza province di Sassari- Olbia Tempio	esterna rispetto al PPR, le prescrizioni ed indirizzi esplicitati in alcuni articoli delle NTA, che trattano in maniera specifica le materie in argomento (art. 54, 55, 56, 59, 65, 102, 103, 104)	<i>con particolare riferimento ai siti di rilevanza storico-culturale e paesaggistica.</i>
10	Direzione Generale della Pianificazione Urbanistica e territoriale e della vigilanza edilizia. Servizio tutela del paesaggio e vigilanza province di Cagliari – Carbonia Iglesias	Si sottolinea l'importanza di conferire contenuti paesaggistici al Piano e si specifica che i progetti, relativamente agli ambiti interessati, dovranno contenere analisi relative a specifiche tematiche. Vengono richiamati a questo scopo alcuni principi appartenenti a consolidati canoni della pianificazione urbanistica e paesaggistica, previsti nelle NTA del PPR. Viene suggerita l'integrazione di specifici indicatori per le componenti "suolo", "Paesaggio", "Mobilità e trasporti", per una valutazione degli effetti prodotti sull'ambiente dalla proposta di Piano	<i>Il Piano prevede con l'AZ_3.3.1 l'elaborazione di una serie di criteri a cui attenersi per la progettazione e realizzazione delle opere, con particolare riferimento ai siti di rilevanza ambientale, storico-culturale e paesaggistica. Nelle Norme di Attuazione, l' art. 11 "Percorsi ciclabili in ambiti di rilevanza paesaggistica e in aree appartenenti alla Rete Natura 2000" definisce alcuni aspetti che dovranno essere approfonditi per la realizzazione di percorsi ciclabili in ambiti di pregio paesaggistico.</i> <i>Alcuni degli indicatori, ritenuti pertinenti in relazione alle azioni previste dal Piano, sono stati integrati all'interno del Sistema di Monitoraggio (capitolo 7 del Rapporto Ambientale).</i>
11	Comune di Pabillonis	Si suggeriscono due eventuali specifiche modifiche al tracciato previsto nel territorio comunale e si segnalano alcune presenze di interesse monumentale ed archeologico presenti nel territorio.	<i>La rete individuata dal Piano identifica dei "corridoi" per i quali sono certi il punto di partenza e quello di arrivo e costituisce un'intelaiatura portante regionale, che potrà essere integrata con le reti locali o modificata in funzione di determinate condizioni sito-specifiche durante le fasi successive di progettazione dei singoli tratti. Le modifiche al tracciato proposte nell'osservazione sono state inserite all'interno degli elaborati di piano nella scheda n. 5.</i>
12	Comune di Arborea	Si suggerisce una modifica del percorso previsto dal Piano nel territorio comunale allo scopo di includere delle piste già esistenti e di intercettare un maggior numero di servizi ed elementi di attrazione.	<i>La rete individuata dal Piano identifica dei "corridoi" per i quali sono certi il punto di partenza e quello di arrivo e costituisce un'intelaiatura portante regionale, che potrà essere integrata con le reti locali o modificata in funzione di determinate condizioni sito-specifiche durante le fasi successive di progettazione dei singoli tratti. Le modifiche al tracciato proposte nell'osservazione sono state inserite all'interno degli elaborati di piano nel</i>

			<i>Book 4.</i>
13	Comune di Valledoria	di Si suggeriscono una serie di percorsi alternativi e integrativi a quelli già previsti nel territorio comunale (proposta di collegamento tra tutte le località termali della Sardegna, proposta di collegamento tra i centri che presentano monumenti ed edifici religiosi, proposta di collegamento con le spiagge)	<p><i>La rete individuata dal Piano identifica dei “corridoi” per i quali sono certi il punto di partenza e quello di arrivo e costituisce un’intelaiatura portante regionale, che potrà essere integrata con le reti locali o modificata in funzione di determinate condizioni sito-specifiche durante le fasi successive di progettazione dei singoli tratti.</i></p> <p><i>Le modifiche al tracciato proposte nell’osservazione sono state inserite all’interno degli elaborati di piano nel book 18.</i></p>
14	Comune di Paulilatino	di Si fa presente che dalla documentazione non si evince il tracciato relativo al territorio comunale di Paulilatino. Si suggerisce inoltre di coinvolgere anche il territorio del comune di Bauladu nel progetto.	<p><i>La rete individuata dal Piano identifica dei “corridoi” per i quali sono certi il punto di partenza e quello di arrivo e costituisce un’intelaiatura portante regionale, che potrà essere integrata con le reti locali o modificata in funzione di determinate condizioni sito-specifiche durante le fasi successive di progettazione dei singoli tratti.</i></p>

2.2 RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE IN FASE DI CONSULTAZIONE

A seguito dell’adozione del Piano, avvenuta con Deliberazione n. 39/17 del 31.07.2018, si è aperta la fase di consultazione, durante la quale sono pervenute presso l’Autorità Procedente 5 osservazioni, il cui contenuto e recepimento è schematicamente illustrato nella tabella sottostante.

	Proponente	Contenuto sintetico dell’osservazione	Recepimento
15	Provincia di Sassari	Nell’ambito dell’AZ_2.6.3 “Progettazione di un piano di promozione”, si suggerisce di prevedere progetti formativi mirati alla sensibilizzazione verso la mobilità sostenibile nelle scuole di ogni ordine e grado.	<p><i>Il Piano prevede che nell’ambito delle attività previste per l’istituendo Ufficio Regionale della Mobilità Ciclistica siano organizzate campagne di sensibilizzazione e attività di formazione tecnica ed educativa alle tematiche ambientali (AZ_2.6.9), alla mobilità sostenibile ed a quello di promozione dell’uso della bicicletta, all’interno delle quali verranno coinvolti non solo gli utenti interessati alla fruizione dei percorsi ma anche gli studenti di ogni ordine e grado. La puntuale</i></p>

	<p><i>progettazione di queste attività formative esula dalle competenze del Piano.</i></p>
<p>Nell'ambito dell'AZ_2.6.8 "Definizione di Linee Guida per la costruzione del prodotto turistico 'cicloturismo in Sardegna'", si chiede di inserire delle linee guida per il corretto inserimento dei percorsi ciclabili all'interno della viabilità urbana ed extraurbana esistente</p>	<p><i>L'osservazione si ritiene non accoglibile in considerazione del fatto che il Piano, nell'allegato "Linee Guida", riporta i contenuti richiesti, ed in particolare: indirizzi tecnici e buone pratiche per la pianificazione, la progettazione e la realizzazione dei percorsi ciclabili, un'ampia casistica di soluzioni tecniche, aspetti qualitativi, dettagli costruttivi, segnaletica e arredo etc. Simili contenuti costituiscono parte integrante del Piano e consentono agli Enti locali di disporre di regole comuni di omogeneità e riconoscibilità formale e funzionale delle infrastrutture facenti parte del Sistema di Mobilità Ciclistica della Sardegna.</i></p>
<p>Nell'ambito dell' AZ 3.1.1. "Introdurre nel bilancio un fondo regionale per la mobilità ciclistica", si suggerisce di prevedere delle premialità per progetti che prevedano la manutenzione delle piste ciclabili, forme di vigilanza e marchiatura registrata delle biciclette</p>	<p><i>La definizione dei criteri che la RAS seguirà per la distribuzione dei finanziamenti agli Enti promotori esula dalle competenze del Piano, pertanto l'osservazione non si ritiene accoglibile. I regolamenti per la distribuzione delle risorse disponibili saranno infatti definiti nel dettaglio dalla struttura regionale di gestione dell'intero sistema di mobilità ciclistica, che il PRMC identifica nell'Ufficio regionale della mobilità ciclistica, responsabile della governance del Piano.</i></p>
<p>In relazione al Piano di Monitoraggio si suggerisce di incrementare la frequenza delle rilevazioni poiché si ritiene la frequenza triennale non sufficiente</p>	<p><i>Si fa presente che il Piano di Monitoraggio prevede una frequenza delle rilevazioni biennale, non triennale. In questa fase una simile cadenza è ritenuta sufficiente per la tempestiva verifica dei possibili effetti sull'ambiente che potrebbero verificarsi a seguito dell'attuazione delle azioni di Piano. L'Ufficio regionale della mobilità ciclistica, incaricato di raccogliere ed aggiornare gli indicatori di monitoraggio, potrà decidere in futuro di incrementare la frequenza del monitoraggio qualora la cosa si rendesse necessaria.</i></p>
<p>In relazione al Piano di Monitoraggio si suggerisce di integrare alcuni indicatori. Per il sistema "Mobilità":</p>	<p><i>L'osservazione si ritiene non accoglibile in considerazione del fatto che, sebbene si riconosca che gli indicatori suggeriti descrivano fenomeni di interesse per il</i></p>



	<ul style="list-style-type: none">- n. e tipologia di interventi per la sicurezza di ogni itinerario- n. incidenti (di cui mortali) che coinvolgono ciclisti, in valore assoluto e in rapporto al n. di incidenti stradali Per il sistema "Popolazione e salute": <ul style="list-style-type: none">- n. persone che praticano bici/sport- n. di biciclette utilizzate	<p><i>monitoraggio dell'efficacia del Piano, tuttavia risultano di difficile reperibilità. L'efficacia del monitoraggio infatti è legata alla disponibilità periodica degli indicatori individuati, in modo da poter attuare un confronto tra i valori di partenza e quelli raggiunti a seguito dell'attuazione del Piano. Si specifica inoltre che l'Ufficio regionale della mobilità ciclistica (la cui istituzione è prevista dal Piano), incaricato di raccogliere ed aggiornare gli indicatori di monitoraggio, potrà integrare il set di indicatori anche successivamente alla luce della disponibilità dei dati.</i></p>
16	<p>Assessorato alla difesa dell'ambiente – Servizio tutela della natura e politiche forestali</p> <p>Con riferimento ai territori dei Parchi Nazionali dell'Isola dell'Asinara e dell'arcipelago della Maddalena, si fa presente che la competenza in materia di pianificazione ricade esclusivamente in capo ai rispettivi Enti Parco. Si chiede pertanto di rivedere i punti della relazione di Piano e le tavole 16.1 e 16.3 dalle quali potrebbe evincersi che il PRMC individui itinerari ciclabili nei territori dei due parchi nazionali, dal momento che tale individuazione eccederebbe le competenze regionali.</p>	<p><i>Si sottolinea che gli itinerari ciclabili delle isole minori riportati nelle tavole allegate al Piano, con specifico riferimento ai Parchi Nazionali isola dell'Asinara e arcipelago della Maddalena, non fanno parte del PRMC e non sono stati conteggiati né nella lunghezza complessiva dei percorsi, né nella contabilizzazione dei costi totali di realizzazione.</i></p> <p><i>Si fa presente che tali indicazioni sono esclusivamente esemplificative di come ambiti così rilevanti dal punto di vista turistico e ambientale possano essere fruiti anche attraverso i percorsi ciclabili già esistenti e come questi possano integrarsi alla rete dei percorsi che il Piano definisce.</i></p> <p><i>Nel Rapporto Ambientale inoltre, in sede di valutazione degli impatti sulla componente flora fauna e biodiversità, gli ambiti dei due parchi Nazionali non vengono analizzati perché la realizzazione delle infrastrutture previste dal Piano non coinvolge i loro territori.</i></p> <p><i>Al fine di fugare ogni dubbio in merito al fatto che il PRMC contenga previsioni di trasformazione all'interno dei Parchi Nazionali, nella relazione di Piano al capitolo 4 (p. 163), che si allega, questo aspetto verrà esplicitamente chiarito. Inoltre nelle tavole del Piano 16.1 e 16.3 (allegate al seguente documento) gli itinerari ciclabili riportati nei territori dei Parchi Nazionali, sono meramente rappresentativi della viabilità esistente, così come citato in legenda.</i></p>

17	Aeronautica militare Poligono sperimentale e di addestramento interforze del "Salto di Quirra"	Si fa presente che l'itinerario n.25 – Tortolì (Arbatax) – Villaputzu prevede l'attraversamento del Distaccamento dell'Aeronautica Militare di Capo San Lorenzo. Si osserva che, a seguito dell'Ordinanza n.2 del Comandante del PISQ del 17/10/2011, è vietato nel territorio militare il transito di qualunque soggetto civile non preventivamente autorizzato. Si rammenta inoltre che il territorio del poligono è spesso soggetto a limitazioni al transito per ragioni di sicurezza.	<i>Preso atto della presenza delle limitazioni di traffico indicate, il tratto in esame potrà essere modificato in sede di Progetto di fattibilità tecnica e economica attraverso l'inserimento di una soluzione alternativa che transita lungo la SS125. Nella Scheda relativa all'itinerario n.25, si individua una prima ipotesi di variante rispetto al tracciato previsto. Il percorso proposto non genera modifiche sostanziali nell'itinerario e, dal punto di vista ambientale, non comporta l'insorgenza di effetti negativi sulle componenti ambientali ritenute più sensibili in relazione all'ambito di influenza del PRMC. Il nuovo percorso infatti non attraversa aree naturali protette, né aree sensibili dal punto di vista storico-culturale. Inoltre la ciclovia risulta in affiancamento alla viabilità esistente (SS 125) e non genera pertanto un incremento del consumo di suolo.</i>
18	Comune di Modolo	Si richiede la modifica dell'itinerario n.11 che si sviluppa da Macomer passando per Sindia, Tinnura, Flussio, Magomadas, Turas e con arrivo a Bosa, con un itinerario che comprenda anche il territorio comunale di Modolo, percorrendo la S.P. 35.	<i>La variante proposta non comporta una variazione sostanziale del tracciato individuato dal Piano ed è stata riportata nel book relativo all'itinerario n.11.</i>
19	ARST	Si chiede l'integrazione del tracciato "Alghero – Porto Torres" per consentire la penetrazione urbana del centro abitato di Porto Torres. Ciò consente di inserire nell'itinerario l'area archeologica di "Turrus Lybissonis" e la Basilica di San Gavino, nonché di aggiungere ai nodi di scambio modale intercettati anche la stazione ferroviaria cittadina ed il terminal passeggeri delle autolinee di trasporto pubblico urbano ed extraurbano	<i>Si ritiene l'osservazione non pertinente in fase di definizione del Piano. In questa sede infatti i tratti di penetrazione urbana sono stati configurati solo con riferimento all'accesso ai principali nodi intermodali (stazioni ferroviarie, porti e fermate dell'autobus), lasciando invece alla pianificazione comunale delle reti ciclabili urbane l'integrazione alla rete regionale dei punti di interesse cittadino.</i>

2.3 RECEPIMENTO DEL PARERE MOTIVATO

Con Determinazione n. 25204/952 del 27.11.2018 è stato emanato il Parere Motivato, nel quale l'Autorità Competente ha espresso parere ambientale positivo sul Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, nonché sul rispettivo Rapporto Ambientale.

Alla luce delle prescrizioni emerse nel Parere Motivato, sono stati modificati e/o integrati i documenti di Piano di seguito riportati.

1. Relazione Generale:

- cap. 4 “Le componenti del sistema di mobilità ciclistica regionale”: correzione di una frase relativa all’isola dell’Asinara
- cap. 3 “La proposta di piano del sistema di mobilità ciclistica della Regione Sardegna”: correzione dell’elenco delle aree protette

2. Norme di Attuazione:

- art.1.2 “Gestione del piano”: integrazione dei contenuti previsti per i provvedimenti di approvazione degli interventi riconducibili all’attuazione delle previsioni di piano, con particolare riferimento alla verifica dell’avvenuta acquisizione di ogni parere/autorizzazione previsto in materia ambientale, nonché dell’adozione di adeguati criteri di natura ambientale e paesaggistica, conformemente a quanto richiesto dalle Norme di attuazione e/o dalle Linee Guida e con riferimento alla valutazione di eventuali proposte progettuali alternative;
- art. 11 “Percorsi ciclabili in ambiti di rilevanza paesaggistica e in aree appartenenti alla Rete Natura 2000”: integrazione delle verifiche da svolgersi per gli interventi che interessano aree ricadenti in siti della Rete Natura 2000
- art. 14 “Ufficio Regionale della Mobilità ciclistica”: integrazione delle competenze dell’Ufficio Regionale della mobilità ciclistica
- art. 16 “Monitoraggio”: armonizzazione con i contenuti del Sistema di Monitoraggio previsto al cap. 7 del Rapporto Ambientale

3. Linee Guida:

- cap. 2 par. 2.1 “La definizione degli obiettivi”: riferimento ai criteri di sostenibilità ambientale individuati nel Rapporto Ambientale

4. Tavola 16.1

- Adeguamento della rappresentazione cartografica, con indicazione dei percorsi ciclabili già esistenti e non previsti dal Piano nel territorio dell’isola dell’Asinara, al fine esplicitare che il Piano non contiene previsioni pianificatorie riferibili a territori ricadenti all’interno di aree designate come Parchi Nazionali

5. Tavola 16.3

- Adeguamento della rappresentazione cartografica, con indicazione dei percorsi ciclabili già esistenti e non previsti dal Piano nel territorio di La Maddalena e Caprera, al fine esplicitare che il Piano non contiene previsioni pianificatorie riferibili a territori ricadenti all’interno di aree designate come Parchi Nazionali

6. Scheda itinerario n.25

- Individuazione di una proposta di variante rispetto al tracciato previsto, a seguito dell’osservazione presentata dall’Aeronautica militare relativa alle limitazioni di traffico vigenti all’interno del Poligono Militare di Capo San Lorenzo

7. Rapporto Ambientale:

- par. 6.2 “La fase di scoping”: integrazione dell’osservazione presentata dal Comune di Paulilatino e suo recepimento.

cap. 7 “Sistema di monitoraggio”: integrazione delle azioni di riesame periodico da svolgere in fase di monitoraggio e da documentare nei “Report di Monitoraggio”. Integrazione di due indicatori di monitoraggio proposti relativi alla componente suolo e flora, fauna e biodiversità.

3 | SCELTA DELL'ALTERNATIVA DI PIANO

Nel corso dell'elaborazione del Piano sono state esaminate due diverse alternative progettuali, oltre l'alternativa zero.

Le ragioni che hanno portato alla scelta dell'alternativa di Piano finale, analizzate in maniera esaustiva all'interno del Rapporto Ambientale, sono riconducibili ad una serie di considerazioni.

Dal punto di vista infrastrutturale l'alternativa scelta mostra notevoli benefici in riferimento principalmente all'introduzione degli itinerari bici+treno e alla sensibile riduzione della percentuale di percorsi con pendenza > 6%, con conseguente miglioramento della percorribilità dei percorsi, e registra inoltre un incremento dell'utilizzo di ferrovie dismesse e percorsi ciclabili esistenti per la localizzazione degli itinerari, con conseguente riduzione del consumo di suolo.

In riferimento agli attrattori territoriali intercettati, l'alternativa scelta si conferma preferibile poiché i percorsi previsti attraversano il territorio di un maggior numero di comuni, raggiungono un numero maggiore di punti di interesse, e prevedono un maggior numero di nodi di scambio modale (fermate ARST extraurbane, stazioni ferroviarie e aeroporti).