



PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA E CICLOPEDONALE

(ai sensi del D.M. 04.08.2017 - G.U. n.233 del 05.10.2017 - del D.Lgs n. 257 del 16.12.2016 e delle Linee Guida sui PUMS della Regione Puglia, approvate con D.G. n. 193 del 20.02.2018 - rif. BURP n. 36 del 12.03.2018)

**COMMITTENTE
RUP**

Comune di Ostuni (BR)
Ing. Federico Ciraci

Redazione a cura dell'ATI:

Timbri ed Approvazioni




ElaborAzioni S.r.l.
Via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI
C.F. - P. IVA 06674880726

**ELAB./TAV.
RPA**

Rapporto preliminare per la verifica di
assoggettabilità alla valutazione ambientale
strategica (VAS) del PMCC del Comune di

REDAZIONE

Luglio 2020

ADOZIONE

APPROVAZIONE

Redazione a cura dell'ATI



ing. Maurizio Difronzo, Direttore Tecnico
ing. Rita Alessandra Aquilino
ing. Germana Pignatelli
arch. Giorgia Floro
arch. Ivan Iosca
ing. Tommaso Passaro



ing. Marina Ferrara
ing. Marcella Marino

Indice

1. PREMESSA	5
2. La procedura di VAS	6
2.1. Riferimenti Normativi	6
2.2. Scopo del documento	12
2.3. Autorità competente e autorità procedente	13
3. Le consultazioni e la partecipazione	16
4. Descrizione dei contenuti del Piano ed aspetti programmatici	18
4.1. Le linee di indirizzo	18
4.2. Obiettivi e caratteristiche del Piano	21
4.3. Analisi di Coerenza.....	28
4.3.1. Coerenza esterna: coerenza degli obiettivi del PMCC con altri piani e programmi	28
4.3.2. Coerenza interna: Pertinenza del Piano sotto l'aspetto ambientale nell'ottica dello sviluppo sostenibile del territorio	29
5. I possibili impatti sul territorio	30
5.1. Sistema infrastrutturale.....	30
5.1.1. Inquadramento degli interventi di piano nelle previsioni del PPTR e nelle indicazioni fornite dal PAI.....	35
5.2. Sicurezza stradale	37
5.3. Impatto sociale	37
6. Proposta di elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare	38
7. Valutazioni conclusive.....	39

1. PREMESSA

Il presente documento rappresenta il Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del “Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale” (successivamente denominato “PMCC”) del Comune di San Vito dei Normanni (BR). È redatto tenendo conto dei criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi dell'Allegato II della Direttiva CE/42/2001 di cui all'articolo 3, paragrafo 5.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo finalizzato a integrare considerazioni di natura ambientale nei piani e nei programmi. Essa viene generalmente definita come: "Il processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte, politiche, piani o iniziative nell'ambito di programma ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale".

In particolare la VAS si inserisce all'interno del sistema dinamico di programmazione-valutazione degli interventi e risponde alle indicazioni della Convenzione internazionale firmata ad Aarhus nel 1998 ed è fondata sui tre pilastri:

- diritto alla informazione;
- diritto alla partecipazione alle decisioni;
- accesso alla giustizia.

La finalità della VAS è la verifica della rispondenza dei Piani di Sviluppo e dei Programmi Operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile tenendo conto degli effettivi vincoli ambientali e della diretta incidenza dei piani sulla qualità dell'ambiente.

Il processo di V.A.S. si articola nelle fasi di valutazione ex ante, intermedia ed ex post, attraverso le quali si determinano gli impatti, rispetto agli obiettivi dei fondi e l'incidenza su problemi strutturali specifici. Tale processo, riguardando i piani ed i programmi, precede temporalmente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) dei singoli progetti e quindi corrisponde ad una programmazione e ad una programmazione sostenibile del territorio su di una scala più ampia e con una scala temporale più lungimirante.

2. La procedura di VAS

2.1. Riferimenti Normativi

Direttiva Europea

La direttiva CE 42/2001 presenta alcune novità rispetto all'analoga direttiva CE 43/92 sulla V.I.A., soprattutto per quanto riguarda una valutazione ambientale più ampia che deve prevenire i danni ambientali non soltanto prima della realizzazione delle opere ma anche a valle della esecuzione delle stesse.

La direttiva per la V.A.S. stabilisce in particolare che:

- nel rapporto ambientale siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente di cui bisogna garantire un elevato livello di protezione;
- la V.A.S., al contrario della V.I.A., deve svolgersi prima che la procedura di piano/programma si completi, ossia la procedura di V.A.S. deve partire insieme alla procedura di piano/programma accompagnandolo per tutto l'iter di redazione fino al momento conclusivo di approvazione. È in questa fase che la V.A.S. deve garantire la coerenza di piani/programmi con gli obiettivi della sostenibilità ambientale;
- la V.A.S. prevede, come elemento costitutivo stesso della procedura di valutazione, la partecipazione pubblica. È importante sottolineare come nel caso della V.A.S. la partecipazione pubblica non va intesa in forma di ricorsi avverso al piano/programma per l'implicita ragione che, al momento della valutazione, non esiste nessun piano/programma approvato ma solo un lavoro preparatorio;
- la V.A.S., al contrario di altre procedure di valutazione, non è statica ma dinamica, cioè segue lo sviluppo del piano/programma anche una volta che questo sia stato approvato sino al suo superamento e/o completamento. Infatti per quel che riguarda piani/programmi, la V.A.S. non contempla autorizzazioni ma il mantenimento della coerenza degli obiettivi attesi rispetto ai risultati ottenuti. La V.A.S. effettua un monitoraggio dei risultati del piano/programma, intervenendo in itinere a proporre modifiche volte a mitigare gli effetti negativi che si stanno raggiungendo.

La direttiva Europea ha posto un elenco minimo di piani/programmi cui deve necessariamente applicarsi la V.A.S. lasciando un ampio margine di discrezionalità ai singoli paesi membri di allargare il range di piani/programmi.

Ad ogni modo, le principali novità introdotte dalla Direttiva sono:

- la V.A.S. deve essere antecedente all'approvazione del piano/programma;
- di estrema importanza è il ruolo che assume la partecipazione pubblica;
- la V.A.S. va intesa in senso dinamico ossia ex ante, in itinere, ex post;

Normativa Nazionale

A livello nazionale la Direttiva Europea è stata recepita formalmente il 1° agosto 2007, con l'entrata in vigore della parte II del D.lgs. 152/2006 (V.I.A., V.A.S. e I.P.P.C.) e successivamente con il più dettagliato Decreto Legislativo n°4 del 16/1/2008.

L'espletamento della V.A.S. di piani e programmi è specificatamente richiesto al comma 3 dell'articolo 4 del D.lgs. 4/08 dove si afferma che: "la valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni di uno sviluppo sostenibile"

Il comma 1 dell'articolo 11, Titolo II, del citato decreto afferma testualmente: "la valutazione ambientale strategica è avviata dall'autorità procedente contestualmente al processo di formazione del piano o programma e comprende, secondo le disposizioni di cui agli articoli da 12 a 18:

- Lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità;
- L'elaborazione del rapporto ambientale;
- Lo svolgimento di consultazioni;
- La valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni;
- La decisione;
- L'informazione sulla decisione;
- Il monitoraggio.

La verifica di assoggettabilità, è definita all'interno dell'articolo 5 comma m e mbis del D.lgs. 152 2006 e s.m.i. come "la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se progetti possono avere un impatto significativo e negativo sull'ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni del presente decreto;". È redatta secondo le indicazioni di cui all'articolo 12 del D. lgs 152 del 3 aprile 2006, ovvero dall'articolo 12 del D.lgs. 04/08, mira a stabilire se il piano o programma ha caratteristiche tali da procurare impatti significativi sulle differenti componenti ambientali.

La valutazione va sviluppata secondo le linee esposte nell'allegato I del D. Lgs 4/08 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, in materia ambientale".

Nello specifico, al comma 1 dell'Allegato I "Caratteristiche del piano o del programma", si tiene 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).

Al comma 2 dell'Allegato I "Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate", si tiene 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:
 1. delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;
 2. 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.

Quadro Normativo Regionale

Per quanto riguarda la Regione Puglia, dal punto di vista normativo, i primi riferimenti alle valutazioni ambientali compaiono all'interno della Legge Regionale n.11 del 12/4/01, ovvero legge sulla V.I.A., modificata da successiva Legge Regionale n° 17, in cui viene prevista anche la valutazione dell'impatto ambientale di atti normativi, strumenti di pianificazione, piani e programmi di opere.

Nel B.U.R.P. n.117 del 22/7/08 è poi pubblicata la Delibera di Giunta Regionale n.981/08 con cui viene approvata la circolare n.1/2008 del Settore Ecologia esplicitativa delle procedure di V.A.S. previste dal D.lgs. 4/08. Nel sottolineare l'aspetto processuale della VAS, la Circolare 1/2008 riprende schematicamente e chiarisce le modalità di svolgimento del processo, che si compone di:

- una fase di scoping, ovvero una esplorazione ad ampio raggio degli ambiti territoriali, tematici, ambientali sui quali il piano potrà esercitare la propria influenza. La fase di scoping comprende propriamente la consultazione strutturata dei soggetti con competenze ambientali relativamente alla impostazione del piano e al livello di dettaglio delle informazioni necessarie per la elaborazione del Rapporto ambientale che deve descrivere i presumibili effetti sull'ambiente.
- lo svolgimento di consultazioni, oltre alla consultazione iniziale in fase di scoping il processo di VAS prevede una ampia consultazione sulla bozza di Piano e sul relativo Rapporto ambientale. I risultati di tale consultazione, che coinvolge i soggetti con competenze ambientali e il pubblico nelle sue diverse articolazioni, devono concorrere alla definizione dei contenuti del piano.
- la valutazione del Piano o del programma, del Rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni. L'istruttoria sull'insieme dei documenti elaborati deve consentire una valutazione attendibile dei possibili effetti ambientali del Piano, in modo da permettere la decisione migliore in vista della sostenibilità ambientale, ma indirettamente anche economica e sociale, delle trasformazioni.
- l'espressione di un parere motivato da parte dell'autorità competente per la VAS. Tale parere costituisce il risultato della istruttoria tecnica di cui al punto precedente e deve essere adeguatamente tenuto in conto al momento della approvazione del Piano.
- l'informazione sulla decisione, ampia, trasparente, rigorosa deve trovare espressione nella dichiarazione di sintesi che accompagna l'approvazione del piano. Tale relazione deve esplicitare le motivazioni sottese alle scelte di piano, gli effetti ambientali che si attendono dalle azioni previste e il sistema di monitoraggio necessario a verificare, nella fase di attuazione, che gli obiettivi vengano realmente conseguiti. Deve anche prevedere, qualora gli obiettivi attesi non fossero conseguiti, meccanismi di retroazione sui contenuti del Piano al fine di ri-orientarne gli effetti.
- il monitoraggio, è lo strumento con il quale dovranno essere seguiti nel tempo gli effetti della attuazione del Piano. Il progetto di monitoraggio comprende l'indicazione dei soggetti, delle modalità di costruzione e misura degli indicatori, la frequenza delle misurazioni stesse e le modalità di informazione e coinvolgimento del pubblico nella interpretazione dei risultati.

L'attuale quadro normativo di riferimento riguarda infine **la L. R. Puglia n. 44 del 14/12/2012** pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 183 del 18/12/2012 in cui si dispone che:

3. Fatto salvo quanto disposto al comma 4, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria e dell'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 di interventi soggetti alla normativa statale e regionale vigente in materia di Valutazione d'impatto ambientale (VIA);

b) per i quali, 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, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del D.p.r. 357/1997.

4. Per i piani e i programmi di cui al comma 3 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 3, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni contenute all'articolo 8.

5. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 8, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 3, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti non soggetti alla normativa statale e regionale vigente in materia di VIA, possono avere effetti significativi sull'ambiente.”

La verifica di assoggettabilità è disciplinata dall'articolo 8 della suddetta legge in cui si dispone che: 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 procedente, 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 procedente, 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 procedente. Qualora gli enti consultati non si siano espressi nei termini previsti, l'autorità competente procede comunque a norma del comma 4.

3. L'autorità procedente 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 procedente, 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 procedente, 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 procedente 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 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.

Il presente rapporto preliminare di verifica viene redatto al fine di istruire la procedura di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS) del piano in esame, ai sensi degli artt. 3 e 8 della L. R. Puglia n. 44 del 14/12/2012 ed art. 7 del relativo Regolamento n. 18/2013 attuativo della L.R. n.44/2013.

I contenuti di questa relazione sono conformi a quelli previsti dall'Allegato I alla parte II del D.lgs. n. 152/2006 e s. m. e i., richiamato dallo stesso art. 8 della citata legge Regionale n. 44.

2.2. Scopo del documento

La verifica è attivata allo scopo di valutare se il piano può avere effetti significativi sull'ambiente e debba dunque essere sottoposto alla fase di valutazione secondo le disposizioni della legge regionale.

Il Rapporto, facendo riferimento ai criteri dell'Allegato I alla parte II del Decreto legislativo 152/06, comprende una descrizione del Piano con le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente.

Sulla base del rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano, infatti il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, con l'autorità competente e con gli altri soggetti competenti in materia ambientale. Il rapporto preliminare risulta quindi essere, uno strumento di supporto per lo svolgimento delle consultazioni dei soggetti con competenze ambientali in riferimento alla stesura del Rapporto Ambientale, in caso di assoggettabilità a VAS.

Il rapporto preliminare di verifica costituisce dunque parte integrante del piano e i relativi provvedimenti di adozione e approvazione daranno evidenza dell'iter procedurale e del risultato della verifica, comprese le motivazioni in caso di esclusione della VAS e le modalità di ottemperanza da parte dell'autorità procedente, alle prescrizioni impartite dall'autorità competente con il provvedimento di verifica.

2.3. Autorità competente e autorità procedente

La L.R. 44/2012 definisce i Soggetti coinvolti nel procedimento di VAS all'art. 2 comma 1, come di seguito riportato:

e) Autorità Competente: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;

f) Autorità procedente: la pubblica amministrazione che elabora il piano programmato soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, nel caso in cui il soggetto che predispone il piano o programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma;

g) Proponente: il soggetto pubblico o privato che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge;

h) Soggetti competenti in materia ambientale: le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani o programmi;

m) Pubblico: una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone;

n) Pubblico interessato: il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure; ai fini della presente definizione le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente e che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali, economiche e sociali maggiormente rappresentative nel territorio regionale, sono considerate come aventi interesse.

L'art. 10 della LEGGE REGIONALE 12 febbraio 2014, n.4 modifica e integra l'Art.4 della L.R. 44/2012, come segue:

“Ai comuni è delegato l'esercizio, anche nelle forme associative disciplinate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, emanato con decreto legislativo 18 agosto 2000, n.267, delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 8 per i piani o programmi approvati in via definitiva dai comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS di cui agli articoli 9 e

seguenti rivenienti da provvedimenti di assoggettamento di piani o programmi di cui sopra.”

“Nell’esercizio della delega i Comuni devono garantire il soddisfacimento dei requisiti di cui al comma 1. A tal proposito di seguito si riporta quanto previsto al suddetto comma 1 dell’Art.4 della L.R. n.44 del 14 dicembre 2012: “L’autorità competente per la VAS è individuata nel rispetto dei principi generali stabiliti dalla normativa statale. Essa deve possedere i seguenti requisiti: a) separazione dall’autorità procedente, condizione che si intende soddisfatta anche se l’autorità procedente e quella competente sono diversi organi o articolazioni della stessa amministrazione; b) adeguato grado di autonomia amministrativa; c) opportuna competenza tecnica e amministrativa in materia di tutela, protezione valorizzazione ambientale”.

Perché l’autorità competente, in collaborazione con l’autorità procedente, possa individuare i soggetti competenti in materia ambientale, tenendo conto delle specifiche caratteristiche del piano e delle peculiarità del territorio interessato, si riporta di seguito l’elenco degli enti, individuati dalle LR 14 dicembre 2012 n. 44, come soggetti competenti in materia ambientale:

- a) Servizi regionali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
- b) Autorità idrica pugliese;
- c) Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell’ambiente della Puglia (ARPA);
- d) Autorità di Bacino competente per il territorio interessato;
- e) Azienda sanitaria locale competente per il territorio interessato;
- f) Ministero per i beni e le attività culturali, strutture competenti per il territorio interessato;

Laddove il territorio su cui esercitano le rispettive competenze risulti interessato, anche parzialmente, dalle previsioni di un piano o programma, i seguenti enti sono sempre individuati come soggetti competenti in materia ambientale:

- a) Consorzi di bonifica;
- b) Autorità portuali o marittime;
- c) Enti Parco;
- d) Enti di Gestione dei siti della Rete Natura 2000.

Il Contributo richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale è finalizzato a evidenziare le eventuali criticità ambientali nell’ambito territoriale interessato, nonché i

potenziali impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale che potrebbero derivare dall'attuazione del Piano e le relative misure di prevenzione, mitigazione e compensazione.

Per quanto detto in particolare nel caso descritto si individuano:

1. Autorità procedente: **Comune di Ostuni – Settore “Urbanistica, Lavori Pubblici”**
2. Autorità Competente: **Comune di Ostuni – (in via di definizione)**

3. Le consultazioni e la partecipazione

Il PMCC ha inteso la partecipazione quale processo che segue l'intera redazione del piano al fine di costruire insieme ai cittadini una visione comune di pianificazione della mobilità lenta.

Il primo incontro pubblico del 4 marzo 2020 si è tenuto a Palazzo di Città con l'obiettivo da un lato di integrare il quadro delle analisi di partenza con istanze di carattere più sociale e qualitativo, d'altra parte per costruire una visione comune dello sviluppo della mobilità sostenibile del proprio ambito territoriale, aumentando l'efficacia del piano stesso. Il lavoro è stato facilitato da tre supporti: una bacheca su cui sono riportate le indagini e le analisi sugli spostamenti urbani utile a mostrare ai cittadini alcuni dati in modo da commentarne i contenuti; una mappa interattiva su cui i partecipanti hanno potuto segnalare le principali connessioni a piedi, in bici o in bus o eventuali criticità presenti nel territorio; una bacheca su cui segnalare sinteticamente le criticità e le proposte per la città.



Figura 1 - L'incontro a Palazzo di Città del 4 marzo 2020

Nello specifico, il primo incontro il lavoro ha riguardato informazioni utili per la redazione del PUMS, nel PMCC si è tenuto conto di quanto emerso sull'aspetto della ciclabilità.

Le linee dei percorsi ciclabili proposte e individuate dai partecipanti sono state informatizzate su supporto GIS ed hanno costituito una rete base di confronto per il secondo incontro.

Il secondo incontro partecipativo si è tenuto in videoconferenza il 27 maggio 2020 con lo scopo di iniziare un processo di co-pianificazione con i portatori di interesse locali (associazioni e soggetti di settore), raccogliendo istanze, criticità e proposte in merito allo sviluppo della rete ciclabile rispetto a due aspetti: la rete dei percorsi ciclabili del Comune

di Ostuni e le iniziative ed azioni per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano. A supporto dell'incontro partecipativo si è utilizzata una mappa interattiva online con diversi layer di percorsi ciclabili esistenti, quelli presenti nei Piani sovraordinati e quelli costruiti durante il primo incontro. Qualche giorno prima, è stata inviata una breve nota metodologica con le indicazioni per consultare la mappa e la descrizione delle informazioni riportate; una planimetria bozza della rete ciclabile e degli attrattori significativi presenti nel territorio.

Hanno partecipato all'incontro i rappresentanti delle seguenti associazioni: Soc coop Gaia Tours, Gruppo speleologico GEOS, GAL Alto Salento 2020, Arci Pablo Neruda, Parco Naturale Regionale Dune Costiere, Fiab Ostuni Globulirossi, ASD OSTUNIRUNNER'S, Forum della società civile, Ostuni consulta ambiente e territorio, liberi professionisti, Asd bici Club Ostuni.

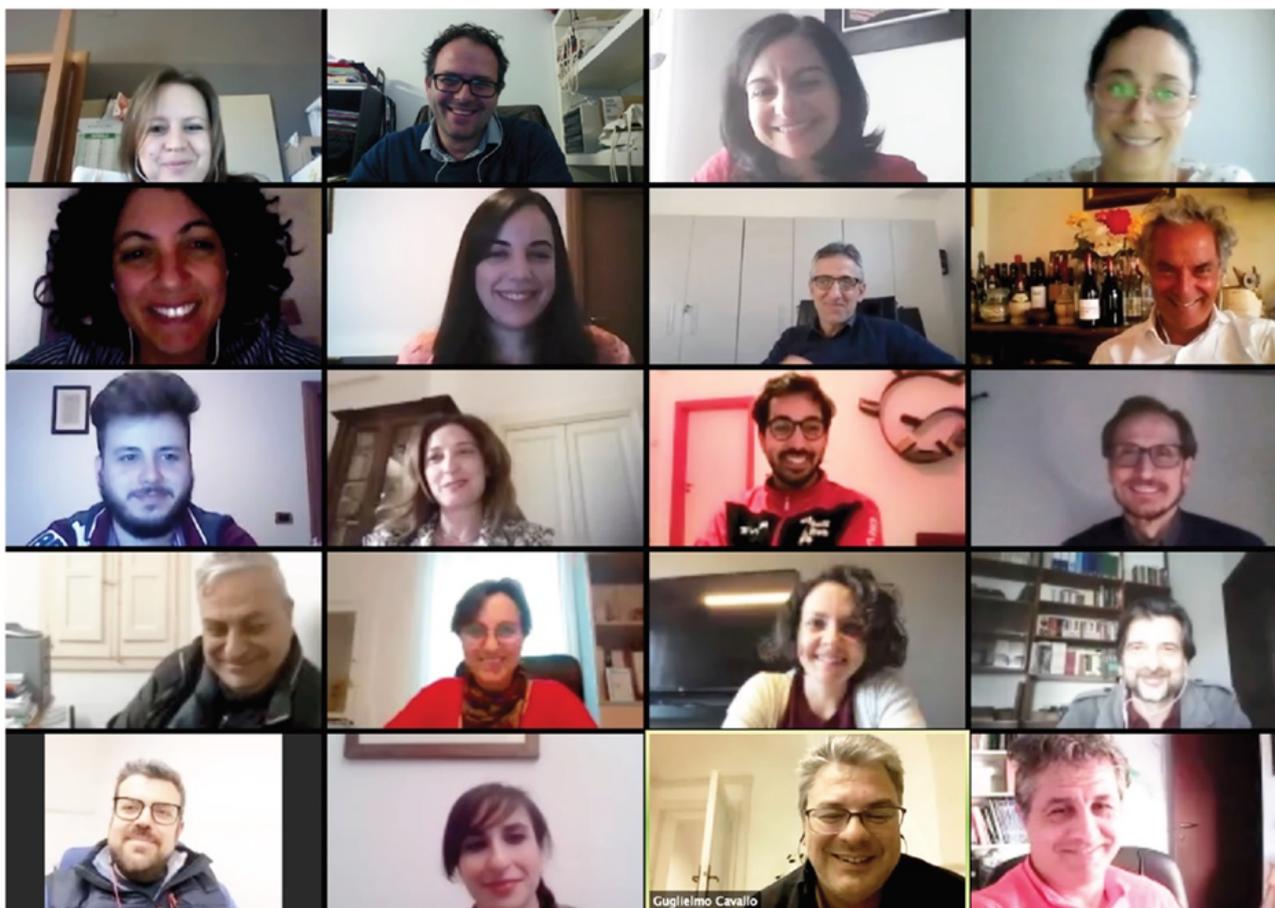


Figura 2 - L'incontro partecipativo con le associazioni di categoria del 27 maggio 2020

L'incontro ha raccolto proposte sui tracciati, infrastrutture puntuali e alcuni punti di interesse da interconnettere. I risultati sono stati informatizzati con supporto GIS ed integrati nella bozza emersa dal primo incontro.

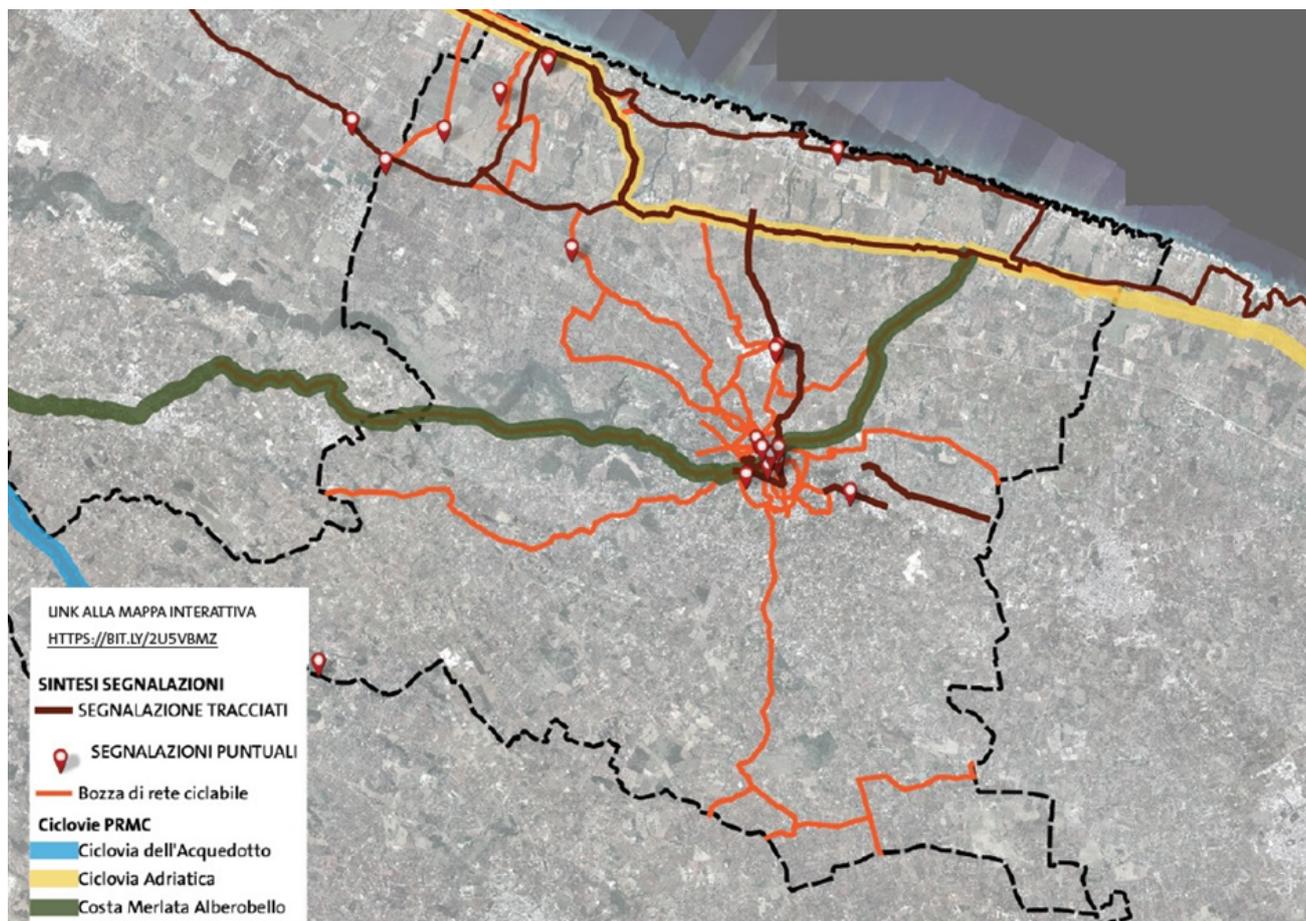


Figura 3 - Le segnalazioni emerse durante l'incontro del 27 maggio 2020

4. Descrizione dei contenuti del Piano ed aspetti programmatici

4.1. Le linee di indirizzo

Ostuni costituisce uno dei centri di maggior interesse di attrattività territoriale, essendo ubicata in uno dei maggior comprensori del turismo balneare e culturale della Puglia, che vede l'integrazione tra l'asse delle città costiere Polignano, Monopoli, Fasano, Ostuni e la Valle d'Itria (Cisternino, Locorotondo, Ceglie Messapica, Martina Franca). Il territorio è caratterizzato dalla presenza di elementi naturali di grande valore come oliveti contornati da muretti a secco, la presenza di elementi culturali come santuari, aree archeologiche, masserie diffuse nel territorio e dalla presenza di numerosi camping e lidi lungo la costa.

Durante il periodo estivo si registra la massima concentrazione delle presenze turistiche che si sposta prevalentemente con veicoli privati. La presenza della stazione FS nella zona industriale a pochi chilometri dall'area urbana e dalla costa rappresenta una

opportunità per lo sviluppo di un tipo di mobilità sostenibile. Ad oggi, il tratto che unisce la stazione con il centro non è ancora regolamentato da un percorso sicuro per ciclisti e pedoni e non vi sono le condizioni di sicurezza necessarie, soprattutto considerando il grande flusso di persone che raggiungono la città bianca tramite la stazione. Il tema della connessione tra centro e stazione, ad esempio, verrà affrontato nel PUMS, di cui il PMCC ne anticipa il tema della ciclabilità.

Il Piano pertanto si presenta come una visione alternativa del tessuto viabilistico urbano in cui una rete di mobilità dolce (ciclabile e pedonale), costruisce le interconnessioni tra:

- Centro storico e stazione;
- Centro storico e costa;
- Principali poli turistici (Parco Dune Costiere, Porto Villanova, Area Archeologica S.M. D'Agnano, Santuari);
- Principali poli attrattori del casa-scuola e casa-lavoro.

Il PMCC deve quindi verificare ed integrare una rete di percorsi non solo urbani, ma anche extraurbani che permettano di ricucire la connessione tra il tessuto urbano con quello della campagna attraverso lo sviluppo di un sistema di mobilità dolce.

Il biciplan dovrà connettere la città agli itinerari esistenti e previsti dagli strumenti sovraordinati e riconnettersi con i percorsi previsti dai comuni contermini. Una particolare attenzione va posta alla interconnessione con le antiche vie come la Traiana, Francigena ed Ellenica caratterizzate da elevata rilevanza storica.

Il PMCC deve indicare i punti critici in cui prevedere forme di moderazione del traffico e garantire maggior sicurezza ai ciclisti. Oltre alla rete, il Piano fornisce una serie di servizi e azioni immateriali per la diffusione della mobilità dolce, rispondendo in maniera efficace ai punti indicati nel Documento di Pianificazione della mobilità ciclistica del Comune di Ostuni. Inoltre, con riferimento alle "Linee guida Nazionali per i PUMS", il PMCC mira direttamente alla implementazione delle strategie indicate in Tabella 1 - DM 04/08/2017 "Strategie e azioni" Tabella 1 (DL 04/08/2017 "Tabella 3 – Strategie e azioni").

Tabella 1 - DM 04/08/2017 “Strategie e azioni”

Strategia	Azioni
<p>3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;</p>	<p>a. l'implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali;</p> <p>b. il miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili;</p> <p>c. il miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, uffici pubblici, servizi primari) - bike-sharing dedicati, servizi su gomma, percorsi dedicati (da stazioni a mete di pubblico interesse);</p> <p>d. l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);</p> <p>e. la diffusione di servizi per i ciclisti, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati(...), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio;</p> <p>f. creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva;</p> <p>g. l'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing.</p> <p>h. la diffusione di sistemi ettometrici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi di ausilio alla mobilità dell'utenza debole (semafori con segnalazione acustica, scivoli, percorsi tattili, ecc.)</p>
<p>6. Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;</p>	<p>a. sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento</p>
<p>7. diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.</p>	<p>a. interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;</p> <p>c. aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad «isola» e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette, interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;</p> <p>d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;</p> <p>e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole.</p>

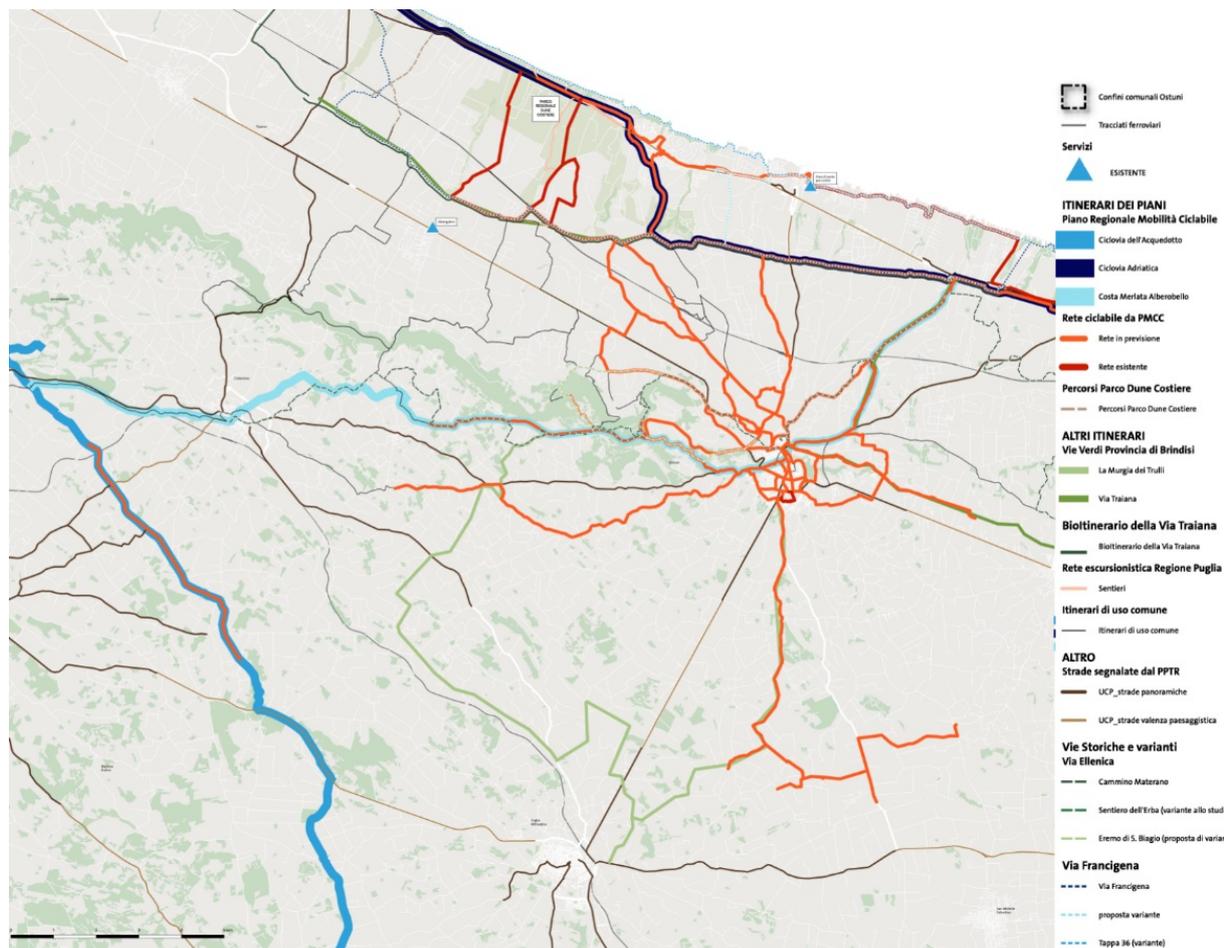


Figura 4 – Reti esistenti e pianificate

La rete proposta dal Piano si interconnette con le Ciclovie previste dal PRMC e con gli itinerari della Via Francigena, Via Traiana e via Ellenica.

4.2. Obiettivi e caratteristiche del Piano

Il PMCC propone azioni di pianificazione che devono perseguire i seguenti obiettivi:

- Contribuire a migliorare l'offerta ciclabile sia sotto il profilo dell'infrastruttura che dei servizi (in particolar modo per i cicloturisti);
- Offrire una alternativa sostenibile per le connessioni periferia – centro;
- Aumentare l'accessibilità verso gli attrattori strategici quali stazione e costa.

Per raggiungere gli obiettivi, si dovranno mettere in campo le seguenti azioni che andranno distribuite nel breve, medio e lungo periodo:

Tabella 2 - Tabella delle azioni suddivise in breve, medio e lungo periodo nel PMCC

Azioni	Periodo		
	Breve	Medio	Lungo
Costruzione della rete ciclabile con definizione delle priorità	Priorità Alta	Priorità Media	Priorità Bassa
Realizzazione di ciclopsteeggi	Luoghi turistici	Scuole	Completamento dei ciclopsteeggi
Realizzazione di velostazione	Stazione	/	/
Realizzazione di aree per la sosta attrezzate per i cicloturisti	Sistemazione aree esistenti	Realizzazione di nuove aree nei pressi degli itinerari prioritari	Completamento delle aree e integrazione dei servizi
Attivazione servizio di bike sharing free floating (senza stazioni)	Bando	Prima tranche di biciclette	Sistema a regime
Intermodalità bici + bus, bici + treno	Convenzioni con gestori	Rastrelliere bus e biglietto unico	/
Incentivi casa-scuola e casa lavoro	Realizzazione Piedibus	Buoni mobilità casa lavoro	Altre iniziative
Installazione colonnine elettriche	Presso gli attrattori principali	Presso tutte le altre zone individuate	Implementazione con servizi tipo box attrezzi
Realizzazione di un'app infomobilità e gamification	Realizzazione dell'app con informazioni di base	Sviluppo della gamification e coinvolgimento di operatori privati	Geomarketing e funzionamento a regime

In generale, il PMCC propone:

- una rete ciclabile urbana ed extraurbana che si interconnette con quelle previste dagli strumenti sovraordinati e connette gli attrattori;
- Un sistema di servizi per i cicloturisti e per gli users quotidiani della bicicletta;
- Azioni immateriali e best practice.

Il Piano si compone di diverse sezioni che vanno dall'analisi normativa dal livello europeo fino a quello locale, l'analisi delle reti previste, da Eurovelo a Bicalia, fino ai cammini ed alle vie storiche che attraversano il territorio; l'analisi delle tendenze demografiche e del settore produttivo degli ultimi anni; l'analisi dell'offerta infrastrutturale e servizi esistenti e l'analisi della domanda di mobilità. Una seconda parte del Piano contiene gli obiettivi e le azioni, la costruzione del biciplan quale rete infrastrutturale ciclabile, L'indicazione degli interventi puntuali, dei servizi e dell'intermodalità ed infine le misure immateriali e di attuazione delle best practice, soprattutto in termini di formazione ed informazione sul tema della ciclabilità. In Tabella 3 si riporta lo schema del PMCC con la descrizione in breve dei contenuti.

Tabella 3 - Sintesi dei contenuti del PMCC del Comune di Ostuni

Schema di PMCC	
Capitolo	Descrizione in breve
La cornice normativa e pianificatoria	Normativa europea, nazionale, regionale, provinciale e locale
Le reti ciclabili di riferimento	Eurovelo, Bicialia, CYRONMED, PRMC, Via Francigena, Via Traiana, Via Ellenica e cammini
Inquadramento territoriale e socioeconomico	Il contesto demografico e produttivo e localizzazione attrattori
Il sistema della ciclabilità esistente ad ostuni	L'offerta infrastrutturale esistente e i servizi esistenti
Domanda di mobilità	Analisi Istat, Asset, modello Audimob e la domanda turistica
Obiettivi e azioni	Descrizione degli obiettivi, strategie e azioni
Il biciplan	Accessibilità degli attrattori, l'interconnessione degli itinerari sovralocali, sezioni stradali e sicurezza dei ciclisti, il processo di copianificazione e partecipazione
Interventi puntuali	Interventi nei punti critici, i servizi e l'intermodalità
Misure immateriali e attuazione di best practice	Mobility management, Bicibus e Piedibus
Conclusioni	

Il Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale lavora coerentemente con gli obiettivi del PUMS, attualmente in fase di redazione, al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione e al tempo stesso di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico.

Infine, per quanto detto, il Piano è stato elaborato in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti, si configura come un piano di uso ottimale delle infrastrutture, prevede interventi solo sull'esistente senza ulteriore consumo di suolo. Gli impatti sull'ambiente prospettati sono limitati e relativi solo alla fase di cantierizzazione.

La rete ciclabile è stata costruita sulla base della sovrapposizione di quattro elementi chiave:

- La domanda di mobilità ciclistica potenziale legata agli attrattori individuati;
- L'interconnessione nel comune e del comune con gli itinerari ciclabili esistenti;
- Il miglioramento delle condizioni di sicurezza e comfort per il ciclista;
- I desideri dei cittadini.

La combinazione di questi elementi ha portato alla costruzione della proposta della rete di Piano, come riportata nella figura seguente suddivisa per priorità.

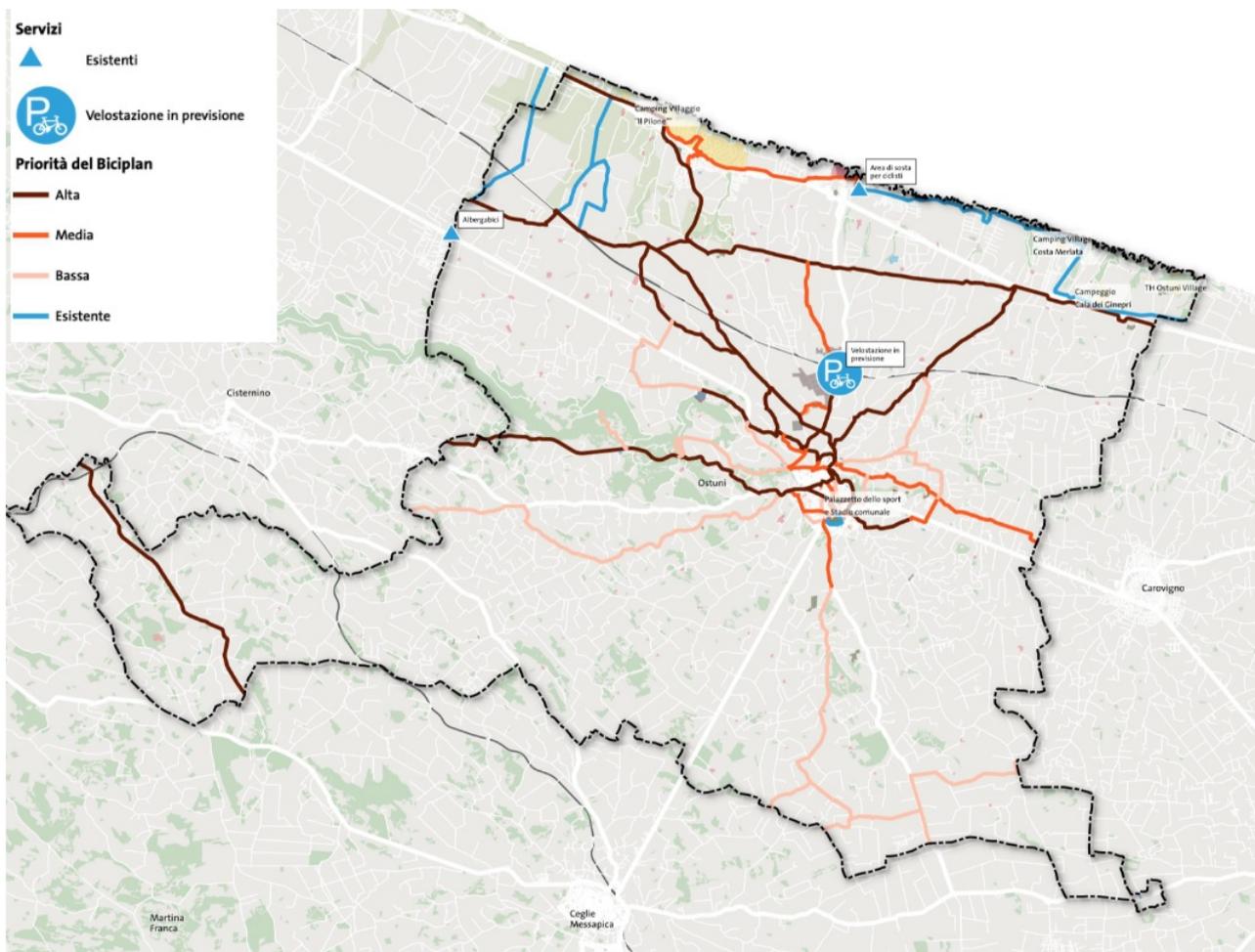


Figura 5 - La rete ciclabile classificata per priorità del PMCC di Ostuni

Da una prima osservazione sulle priorità, si evince come sono prioritari, tra gli altri, gli interventi sugli itinerari individuati dalle Ciclovie, pertanto previsti dal PRMC, il collegamento con la stazione e le due diramazioni che dalla Traiana/Francigena a forma di V si collegano in corrispondenza del Centro storico.

Il Piano suggerisce inoltre una serie di interventi da utilizzare su intersezioni o aree in modo da poter migliorare la sicurezza per gli utenti deboli. Altri punti critici potranno essere individuati durante l'attuazione dei percorsi individuati dalla rete e comunque in fase di progettazione. Tra gli interventi possibili per aumentare la sicurezza in area urbana vi sono le zone 30, l'attraversamento pedonale rialzato, il restringimento di carreggiata o la piattaforma rialzata. In area extraurbana invece la sicurezza attiene prevalentemente la progettazione di intersezioni critiche.

Al fine di rendere la bicicletta sempre più attrattiva per i turisti o per gli spostamenti occasionali e più attrattiva anche per gli spostamenti sistematici, il Piano individua una serie di servizi, tra i quali:

- Individuazione e realizzazione di aree di sosta per i ciclisti, attrezzate ove opportuno con box attrezzi per la riparazione autonoma delle biciclette
- installazione di infopoint digitale in stazione e nel centro storico e creazione di una app.
- Installazione di colonne per la ricarica delle biciclette a pedalata assistita e predisposizione di bike box urbani per poter depositare e ritirare la bicicletta in totale sicurezza
- Incentivi alla intermodalità bici + bus e bici + treno con tariffe agevolate per i ciclisti e servizi di tariffazione integrata
- Creazione di una Velostazione nei pressi della stazione e cicloposteggi diffusi
- Incentivi per servizi di tour operator, agenzie di escursioni in bicicletta, ciclofficine servizi di bike sharing e noleggio; incentivi per masserie e punti di ristoro che prevedono sconti per ciclisti.

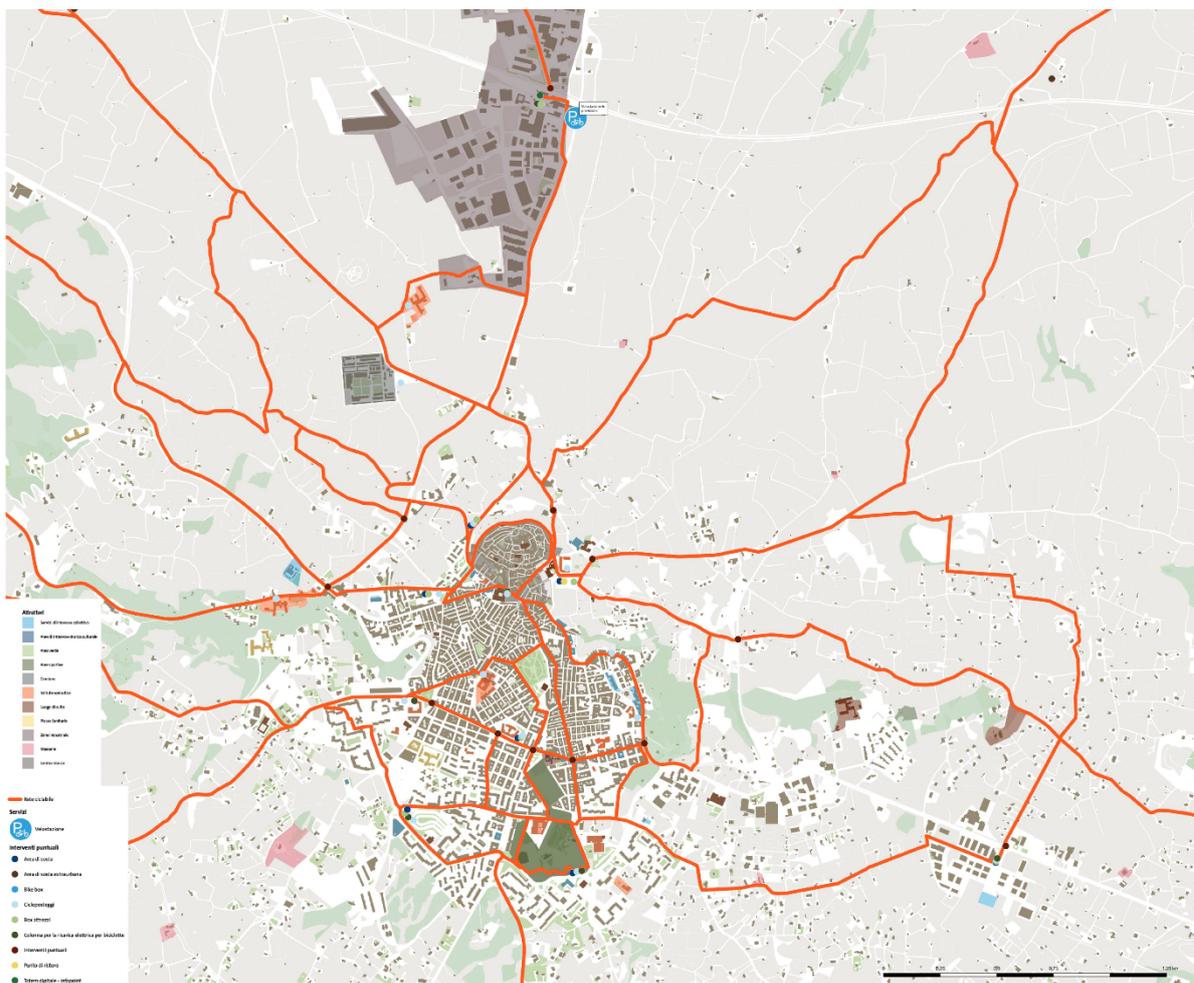


Figura 6 - Stralcio Tavola dei Servizi PMCC

Altre azioni suggerite dal piano fanno parte della sezione riguardante educazione e sensibilizzazione sul tema della ciclabilità. In generale si propone di mettere in campo azioni e politiche mirate a:

- Incentivare e sensibilizzare all'uso della bicicletta facendo leva sulla promozione dei benefici che può comportare un uso regolare della bicicletta sia sul singolo individuo che sull'intera comunità;
- Educare alla mobilità ciclistica, lavorando al miglioramento della capacità dei ciclisti a muoversi in sicurezza nel traffico cittadino e alla sensibilizzazione dei guidatori verso una guida più rispettosa nei confronti dell'utenza debole;
- Formare i ciclisti per sull'uso di dispositivi di sicurezza attiva e passiva (casco, giubbotti fluorescenti, luci anteriori e posteriori fisse, catadiottri su ruote e pedali).

Tra le Best Practice da introdurre per la mobilità quotidiana, in collaborazione con le scuole si possono attivare servizi quali Bicibus e Piedibus, dei veri e propri "scuolabus umani" formati da un gruppo di studenti diretti da casa a scuole e ritorno lungo percorsi definiti e protetti.

Le aziende possono individuare un Mobility Manager per ottimizzare la gestione degli spostamenti in funzione della domanda e per mettere in campo azioni finalizzate a modificare i comportamenti dei soggetti ed orientarli verso l'uso ottimale dei sistemi di spostamento esistenti.

4.3. Analisi di Coerenza

4.3.1. Coerenza esterna: coerenza degli obiettivi del PMCC con altri piani e programmi

Gli indirizzi e le azioni per l'attuazione delle previsioni del presente piano, secondo quanto anticipato in merito all'inquadramento normativo, devono rispettare gli obiettivi definiti dagli strumenti sovraordinati e che definiscono una strategia di sviluppo e trasformazione del territorio di Ostuni:

- Piano d'azione sulla mobilità urbana
- Libro Bianco dei Trasporti della UE
- Direttiva Europea 2008/50/CE sulla qualità dell'aria Ambiente Recepita dal D. Lgs 155/2010
- Strategia europea per una mobilità a basse emissioni
- Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima
- Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile
- Linee guida Nazionali e Regionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile
- Legge 2/2018 denominata "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica",
- Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia, Piano Attuativo regionale dei Trasporti, Piano Triennale dei Servizi
- L.R. 1/2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", con la quale, la regione Puglia definisce gli obiettivi per la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e indica le linee d'azione con cui perseguirli.
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)
- Piano Strategico del Turismo della Regione Puglia
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brindisi (P.T.C.P.)
- Piano di Mobilità di Area Vasta Brindisina
- Piano Regolatore Generale – Variante di adeguamento al PUTT/P 2012
- Documento programmatico di Rigenerazione Urbana (D.P.R.U.)

4.3.2. Coerenza interna: Pertinenza del Piano sotto l'aspetto ambientale nell'ottica dello sviluppo sostenibile del territorio

La strategia di sviluppo sostenibile definisce il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali di cui al D. Lgs 152/2006. Dette strategie, definite coerentemente ai diversi livelli territoriali, attraverso la partecipazione dei cittadini e delle loro associazioni, in rappresentanza delle diverse istanze, assicurano la dissociazione fra la crescita economica ed il suo impatto sull'ambiente, il rispetto delle condizioni di stabilità ecologica, la salvaguardia della biodiversità ed il soddisfacimento dei requisiti sociali connessi allo sviluppo delle potenzialità individuali quali presupposti necessari per la crescita della competitività e dell'occupazione.

Il presente rapporto preliminare contiene l'individuazione degli obiettivi ambientali specifici per il PMCC in oggetto, che derivano dagli obiettivi generali di sostenibilità ambientale contestualizzati rispetto agli aspetti ambientali interessati dal PMCC stesso e alle caratteristiche del territorio interessato. Si riporta, pertanto, l'elenco degli obiettivi di sostenibilità suddivisi per tema:

Mobilità e trasporto	Garantire a tutti i cittadini modalità di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave, migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci; incoraggiare la scelta della modalità di trasporto più sostenibile; sviluppare alternative alla domanda di mobilità; facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza
Qualità dell'aria	Ridurre emissioni di gas climalteranti nel settore dei trasporti; limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale – generale; migliorare il profilo ecologico del parco veicolare; ridurre le emissioni di gas serra e ridurre consumi energetici
Inquinamento acustico	Ridurre il rumore ambientale laddove necessario o preservare la qualità acustica dell'ambiente
Sicurezza salute e Ambiente urbano	Migliorare le condizioni di sicurezza; limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale-generale; incrementare la vivibilità dei territori e delle città decongestionando gli spazi del traffico privato e recuperando aree favorendo la mobilità non motorizzata
Aspetti economici	Contribuire a migliorare l'attrattività 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; migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci; garantire che le soluzioni adottate facciano un uso il più possibile efficiente dei fondi disponibili

5. I possibili impatti sul territorio

5.1. Sistema infrastrutturale

A seguito della costruzione del biciplan, si analizzano di seguito i possibili impatti sul territorio, considerando gli aspetti ambientali e paesaggistici legati alla realizzazione dell'intervento. Bisogna tener conto del fatto che molti interventi sono stati recepiti dagli strumenti di pianificazione sovraordinata e dal Documento di Pianificazione della mobilità ciclistica del Comune di Ostuni.

Per quanto riguarda gli interventi previsti sia in ambito urbano che in ambito extraurbano, sono state individuate tre tipologie di interventi (light, medium e hard) in base allo stato di fatto riscontrato.

In ambito extraurbano, gli interventi "light" rappresentano gli interventi su strade con pavimentazione in conglomerato bituminoso che dovranno prevedere la sistemazione eventuale dei soli strati superficiali, il potenziamento della segnaletica orizzontale e verticale e l'inserimento, ove necessario, di interventi di moderazione della velocità (es. per rettilinei molto estesi o in corrispondenza delle intersezioni a raso). Gli interventi "medium", oltre agli interventi previsti precedentemente, prevedono anche il rifacimento dell'intero pacchetto della pavimentazione. Gli interventi "hard", oltre agli interventi previsti precedentemente, prevedono altre opere particolari, fra cui il ridisegno della sezione, lo smantellamento parziale dei pavimenti impermeabili esistenti (in conglomerato bituminoso) e la sostituzione con materiali drenanti, il rafforzamento della infrastruttura verde oltre interventi di illuminazione della sede ciclabile o ciclopedonale.

In ambito urbano, gli interventi "light" rappresentano gli interventi su percorsi ciclabili già esistenti e funzionali, che dovranno prevedere la messa a norma dei cordoli ed il potenziamento della segnaletica stradale. Gli interventi "medium" sono rappresentativi degli interventi di moderazione del traffico lungo i percorsi promiscui. Gli interventi "hard" prevedono o la realizzazione di percorsi ciclabili in sede propria o di percorsi ciclabili in sede promiscua con i veicoli su strade molto trafficate e percorse a velocità sostenute.

Si riportano schematicamente in tabella i possibili impatti e le modificazioni paesaggistiche che il Piano apporta all'area in esame. Quanto sintetizzato di seguito mostra che il PMCC non ha impatti significativi sull'ambiente, a conserva dell'integrità e della qualità del paesaggio.

Tabella 4 - Entità delle possibili modificazioni paesaggistiche dell'area in esame

POSSIBILE MODIFICAZIONE DELL'AREA IN OGGETTO	PRESENTE	ASSENTE	IMPATTO CON IL PAESAGGIO		
			BASSO	MEDIO	ELEVATO
<i>cromatismi della pavimentazione stradale e dell'arredo stradale</i>	X		X		
<i>rapporto vuoto/pieni</i>		X			
<i>sagoma</i>	X		X		
<i>volume</i>	X		X		
<i>aspetto architettonico</i>	X		X		
<i>copertura</i>	X		X		
<i>pubblici accessi</i>	X		X		
<i>impermeabilizzazione del terreno</i>	X		X		
<i>movimenti di terreno/sbancamenti</i>	X		X		
<i>realizzazione di infrastrutture accessorie</i>		X			
<i>aumento superficie coperta</i>		X			
<i>alterazione dello skyline (profilo della costruzione)</i>		X			
<i>alterazione percettiva del paesaggio (intrusione o ostruzione visuale)</i>		X			
<i>interventi su elementi arborei e vegetazione</i>		X			

QUALITA' PAESAGGISTICHE

	livello attuale	livello post operam
diversità (riconoscimento di caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici, ecc.)	basso	medio/alto
integrità (permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici - relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi)	medio	Medio/alto
qualità visiva (presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.)	medio	Medio/alto
rarietà (presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari)	medio	medio
degrado (perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali)	medio	basso

RISCHIO PAESAGGISTICO, ANTROPICO E AMBIENTALE DOVUTO AL PIANO

sensibilità (capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado della qualità complessiva)	basso
vulnerabilità/fragilità (condizione di facile alterazione o distruzione dei caratteri connotativi)	basso
capacità di assorbimento visuale (attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità)	basso
stabilità (capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidati)	basso
instabilità (situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici)	basso

Nelle tabelle seguenti è stata effettuata una stima degli effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini, indotti dagli interventi previsti, e valutati sia durante la fase di realizzazione, sia durante la fase di esercizio. Come si evince gli effetti, sulle matrici ambientali analizzate, sono lievi e anzi, si prevede anche un impatto positivo, ad esempio sul rumore e sulla sicurezza stradale grazie appunto alle azioni di piano che verranno messe in atto.

Tabella 5 - Effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini - Fase di realizzazione

Tematiche ambientali	Possibili forme di impatto	Indicatori	effetto
ARIA	<ul style="list-style-type: none"> • incremento di traffico civile e merci • emissioni di polveri (PM10) • emissioni di CO2 	<ul style="list-style-type: none"> • concentrazione SO2, NOX, O3, CO • emissioni di CO2 • emissioni totali di inquinanti di origine civile, industriale e da traffico • densità del traffico (pesante e privato) • superamenti annui degli standard/valori guida per ogni inquinante • percentuale di giorni l'anno con cattiva qualità dell'aria • popolazione esposta • fabbisogno energetico (cal /mq o abitante) • densità del traffico (n° veicoli/giorno) 	LIEVE
ACQUA	<ul style="list-style-type: none"> • captazioni e derivazioni • creazione di nuova superficie impermeabile • effetti sul patrimonio forestale 	<ul style="list-style-type: none"> • sfruttamento della risorsa • dotazione idrica pro-capite 	LIEVE
SUOLO	<ul style="list-style-type: none"> • occupazione e consumo di suolo (strade, etc.) • interazioni con agro-zootecnia • modifiche morfologiche e regimazione delle acque • immissione di inquinanti e/o sostanze estranee 	<ul style="list-style-type: none"> • uso del suolo • superficie occupata da infrastrutture • quota del territorio interessata da attività estrattiva • superficie aree in erosione 	LIEVE
RUMORE	<ul style="list-style-type: none"> • emissioni in fase di cantierizzazione 	<ul style="list-style-type: none"> • emissioni sonore • clima acustico • qualità acustica delle aree in relazione alle destinazioni d'uso 	LIEVE
FAUNA E FLORA	<ul style="list-style-type: none"> • alterazione di habitat e biotopi • artificializzazione di aree naturali o seminaturali 	<ul style="list-style-type: none"> • qualità e varietà degli habitat • quota di territorio protetto • numero di specie di pregio e/o tutelate • fruibilità di tali aree 	LIEVE / NULLO
PAESAGGIO	<ul style="list-style-type: none"> • interazioni con il patrimonio naturale • interferenze con tipicità del paesaggio costruito 	<ul style="list-style-type: none"> • uso del suolo • quota percentuale di copertura boschiva • qualità della copertura vegetale • quota di verde pubblico pro-capite (su base circoscrizionale o rionale) • numero di siti ambientali, culturali ed artistici di pregio fruibili e/o restaurati 	NULLO
RIFIUTI	<ul style="list-style-type: none"> • occupazione di suolo 	<ul style="list-style-type: none"> • grado di utilizzo degli impianti di smaltimento • efficacia della raccolta differenziata e riuso dei materiali 	LIEVE
SICUREZZA STRADALE	<ul style="list-style-type: none"> • incidentalità stradale 	<ul style="list-style-type: none"> • numero di incidenti • gravità degli incidenti • esposizione a cantieri stradali 	LIEVE

Tabella 6 - Effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini - Fase di esercizio

Tematiche ambientali	Possibili forme di impatto	Indicatori	effetto
ARIA	<ul style="list-style-type: none"> • incremento di traffico civile e merci • emissioni di polveri (PM10) • emissioni di CO2 	<ul style="list-style-type: none"> • concentrazione SO2, NOX, O3, CO • emissioni di CO2 • emissioni totali di inquinanti di origine civile, industriale e da traffico • densità del traffico (pesante e privato) • superamenti annui degli standard/valori guida per ogni inquinante • percentuale di giorni l'anno con cattiva qualità dell'aria • popolazione esposta • fabbisogno energetico (cal /mq o abitante) • densità del traffico (n° veicoli/giorno) 	NULLO
ACQUA	<ul style="list-style-type: none"> • captazioni e derivazioni • creazione di nuova superficie impermeabile • effetti sul patrimonio forestale 	<ul style="list-style-type: none"> • sfruttamento della risorsa • dotazione idrica pro-capite 	LIEVE
SUOLO	<ul style="list-style-type: none"> • occupazione e consumo di suolo (strade, etc.) • interazioni con agro-zootecnia • modifiche morfologiche e regimazione delle acque • immissione di inquinanti e/o sostanze estranee 	<ul style="list-style-type: none"> • uso del suolo • superficie occupata da infrastrutture • quota del territorio interessata da attività estrattiva • superficie aree in erosione 	LIEVE
RUMORE	<ul style="list-style-type: none"> • emissioni in fase di cantierizzazione 	<ul style="list-style-type: none"> • emissioni sonore • clima acustico • qualità acustica delle aree in relazione alle destinazioni d'uso 	POSITIVO
FAUNA E FLORA	<ul style="list-style-type: none"> • alterazione di habitat e biotopi • artificializzazione di aree naturali o seminaturali 	<ul style="list-style-type: none"> • qualità e varietà degli habitat • quota di territorio protetto • numero di specie di pregio e/o tutelate • fruibilità di tali aree 	NULLO
PAESAGGIO	<ul style="list-style-type: none"> • interazioni con il patrimonio naturale • interferenze con tipicità del paesaggio costruito 	<ul style="list-style-type: none"> • uso del suolo • quota percentuale di copertura boschiva • qualità della copertura vegetale • quota di verde pubblico pro-capite (su base circoscrizionale o rionale) • numero di siti ambientali, culturali ed artistici di pregio fruibili e/o restaurati 	NULLO
RIFIUTI	<ul style="list-style-type: none"> • occupazione di suolo 	<ul style="list-style-type: none"> • grado di utilizzo degli impianti di smaltimento • efficacia della raccolta differenziata e riuso dei materiali 	NULLO
SICUREZZA STRADALE	<ul style="list-style-type: none"> • incidentalità stradale 	<ul style="list-style-type: none"> • numero di incidenti • gravità degli incidenti • esposizione a cantieri stradali 	POSITIVO

Bisogna anche considerare gli effetti indiretti che l'attuazione del piano produce: una riduzione dell'uso dell'automobile a favore della bicicletta produce una riduzione delle emissioni atmosferiche dei veicoli, sia in termini di polveri ed inquinanti, sia in termini di rumore. Inoltre l'uso della bicicletta produce effetti salutari per gli utenti e permette di fare esercizio fisico, che porta vantaggi nel breve ma anche a lungo termine.

Sulla base degli interventi previsti dal piano è possibile schematizzare (Tabella 7), le caratteristiche dei potenziali impatti sulla salute dell'uomo e sull'ambiente:

Tabella 7 - Caratteristiche dell'impatto potenziale

portata degli impatti	assente consumo del suolo per ingombro del solido stradale	Basso
	moderata produzione di rifiuti dovuti a materiale edilizio con possibilità di riciclaggio	
	lieve sull'inquinamento dell'aria	
	moderate emissioni acustiche	
	trascurabile sull'inquinamento dell'acqua per presenza di appositi impianti di trattamento	
	lieve/trascurabile sull'assetto idrogeologico dell'area	
	lieve su inquinamento di suolo e sottosuolo per presenza di appositi impianti di trattamento	
	nulla per quanto riguarda incidenti rilevanti per l'assenza di stabilimenti a rischio	
	trascurabile sul patrimonio naturale e paesaggistico per inserimento di itinerario cicloturistico che ne aumenta la fruizione	
	nullo sul patrimonio storico per assenza di interferenze fra infrastruttura in progetto e manufatti esistenti	
grandezza e complessità dell'impatto	l'infrastruttura in oggetto è di tipo nastriforme, gli impatti sono generalmente circoscritti al nastro stradale	basso
	alcuni impatti (rumore, emissioni nocive) possono coinvolgere un'area di estensione variabile con le condizioni meteorologiche	
probabilità impatti	bassa sulla popolazione (territorio prevalentemente rurale, distanza fra insediamento urbano e sede stradale)	basso
	moderata su flora e fauna, riducibile con l'adozione di idonee misure di mitigazione	
durata impatti	pari alla vita utile dell'opera per atmosfera, acqua, suolo, rumore	basso
	pari alla durata del cantiere per i rifiuti	
frequenza impatti	singolare per produzione rifiuti in fase di cantiere	basso
	pari alla frequenza dei picchi di traffico veicolare per atmosfera, acqua, suolo, rumore in fase di esercizio	
grado di irreversibilità impatti	reversibile per quanto riguarda la produzione di rifiuti	basso
	reversibile su acqua, suolo e sottosuolo (presenza di impianti di trattamento acque meteoriche)	
	irreversibile su atmosfera	
	reversibile su rumore	

Tutti gli interventi inoltre dovranno contribuire a migliorare l'attrattività 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.

5.1.1. Inquadramento degli interventi di piano nelle previsioni del PPTR e nelle indicazioni fornite dal PAI

Si analizzano i vincoli regionali da Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).

Ai sensi dell'articolo 143 co.1 lett. b) e c) del d.lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), Il Piano Paesaggistico della Regione Puglia (PPTR) ha condotto la ricognizione sistematica di tutte le aree sottoposte a tutela paesaggistica, oltre ad individuarne, ai sensi dell'art. 143 co. 1 lett. e) del Codice, gli ulteriori contesti che il Piano intende sottoporre a tutela paesaggistica. Le aree sottoposte a tutele dal PPTR si dividono pertanto in:

- Beni paesaggistici, ai sensi dell'art.134 del Codice (BP)
- Ulteriori contesti paesaggistici ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del Codice (UCP)

I beni paesaggistici si dividono ulteriormente in due categorie di bene:

- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del Codice), ovvero quelle aree per le quali è stato emanato un provvedimento di dichiarazione del notevole interesse pubblico
- Aree tutelate per legge (ex art. 142 del Codice)

L'insieme dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti paesaggistici è organizzato in tre strutture, a loro volta articolate in componenti:

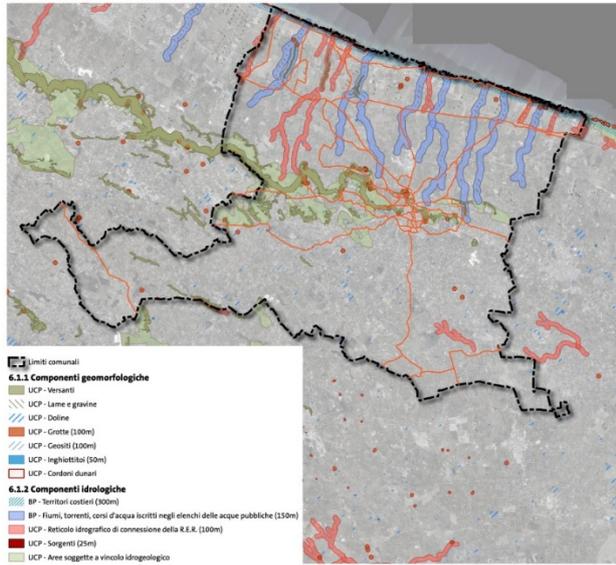
- 6.1. Struttura idro geomorfologica
- 6.2. Struttura eco sistemica e ambientale
- 6.3. Struttura antropica e storico-culturale

Le aree previste dalla rete insistono limitatamente su aree vincolate. Si prevedono dunque ulteriori approfondimenti in sede di progettazione e si rimanda alla consultazione delle Norme Tecniche di attuazione del PPTR.

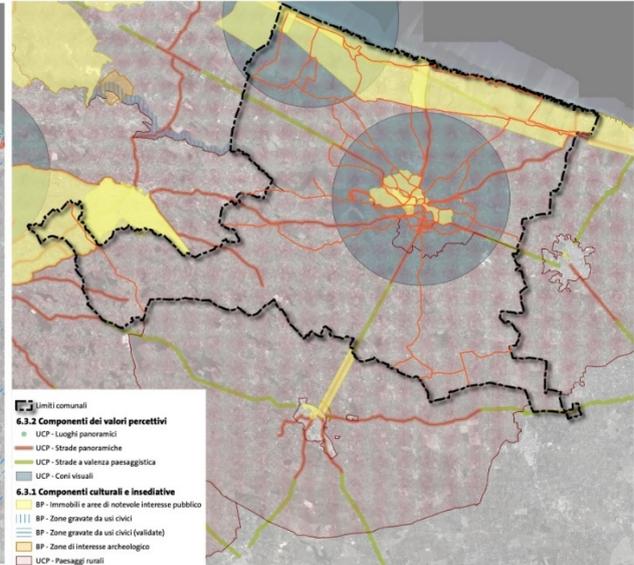
Si analizzano vincoli regionali da Piano di Assetto Idrogeologico (PAI).

Solo alcune aree di intervento previste da Piano, ricadono in zone a medio alta pericolosità Idro – Geomorfologica. Gli interventi previsti sono comunque, come già precedentemente detto, di lieve entità ed agiscono sull'esistente. In fase di progettazione le indicazioni sulla fattibilità delle opere da realizzare saranno valutate sulla base delle Norme Tecniche di attuazione del Piano di Assetto Idrogeologico della Regione Puglia.

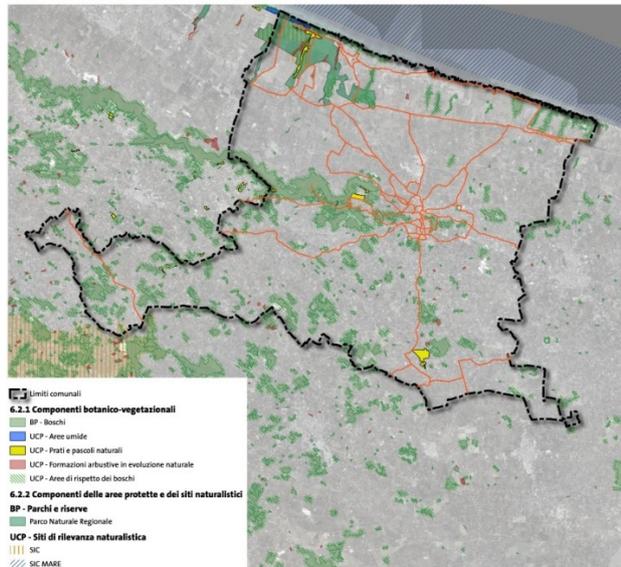
STRUTTURA IDROGEOMORFOLOGICA



STRUTTURA ANTROPICA – STORICO CULTURALE



STRUTTURA ECOSISTEMICA AMBIENTALE



PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO

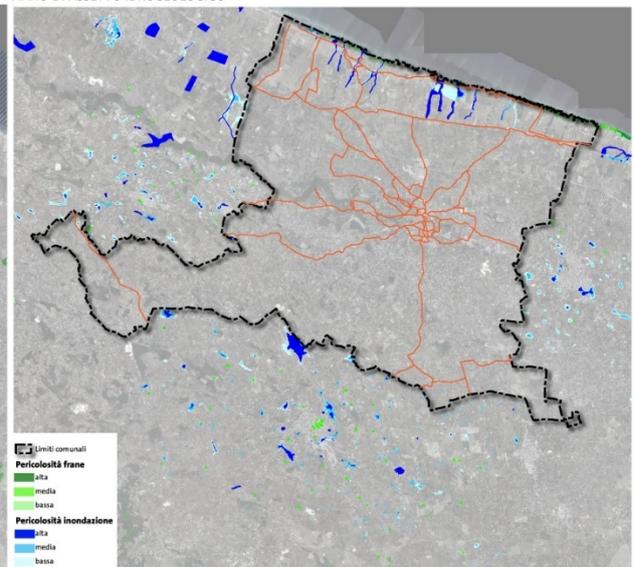


Figura 7 - Inquadramento della rete nelle previsioni del PPTR e PAI: in alto a sinistra la struttura idro-geo morfologica; in alto a destra la struttura antropica e storico culturale; in basso a sinistra la struttura ecosistemica ambientale ed in basso a destra la rete attraverso i vincoli del PAI.

5.2. Sicurezza stradale

Le strategie che si propongono nel PMCC, per rispondere alle criticità emerse dalla ricostruzione della mobilità, dovranno conseguire obiettivi specifici di tutela della salute e della sicurezza ed in particolare:

- Ridurre le quote di share modale dell'uso dell'automobile privata, favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale e della bicicletta;
- Proteggere le zone residenziali dal traffico delle automobili, favorendo un miglioramento della circolazione nelle intersezioni maggiormente congestionate, al fine di ridurre la concentrazione d'immissione degli agenti inquinanti nelle zone di traffico maggiormente coinvolte;
- Incentivare i cittadini a prediligere la mobilità dolce e l'intermodalità (Treno + bici e TPL + bici), soprattutto per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

Il perseguimento di queste strategie mira al miglioramento della qualità dell'ambiente in generale con particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla riduzione del rumore. Il miglioramento della circolazione stradale, il decongestionamento di alcune aree e la messa in sicurezza di percorsi pedonali urbani puntano ad obiettivi di elevati livelli di sicurezza per i pedoni, ciclisti ed automobilisti. In un circolo virtuoso, gli interventi per incentivare la pedonalità e la ciclabilità sostengono l'ulteriore riduzione dell'uso dell'auto e dunque dell'inquinamento acustico e ambientale ad esso connesso.

5.3. Impatto sociale

In linea con gli obiettivi primari di accessibilità e qualità della vita in un quadro di sostenibilità economica, equità sociale, salute pubblica e qualità ambientale, il PMCC pone al centro della pianificazione non più il traffico motorizzato ma le persone.

L'approccio partecipativo della comunità e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità sono una prerogativa del PMCC (e successivamente del PUMS). Infatti le politiche che sono state sviluppate nel PMCC sono il risultato di una pianificazione partecipata con stakeholders e cittadini.

L'attuazione del Piano porterà una serie di benefici in termini di socialità: l'uso della bicicletta, le aree di sosta ed i servizi che si prevedono saranno a beneficio dell'incontro tra le persone che avranno occasione di condividere una parte del percorso o le proprie esperienze e genereranno l'interesse di nuovi utenti. Un ulteriore impatto si avrà per tutte le strutture e servizi per i cicloturisti come ad esempio imprese di noleggio ed escursioni, ciclofficine e masserie che saranno parte stessa del sistema di ciclabilità ostunese e da esso ne trarranno vantaggi anche in termini economici.

6. Proposta di elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare

NOME SOGGETTO/ENTE	Email/PEC
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	mattm@pec.minambiente.it
Segretariato Regionale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo per la Puglia	mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it
Soprintendenza belle arti e paesaggio per le provincie di Lecce Brindisi e Taranto	mbac-sbeap-le@mailcert.beniculturali.it
Soprintendenza Archeologia della Puglia	mbac-sar-pug@mailcert.beniculturali.it
Direzione Regionale Musei Puglia	mbac-pm-pug@mailcert.beniculturali.it
Provveditorato OO.PP. Campania-Molise-Puglia-Basilicata	oopp.puglia@pec.mit.gov.it
Regione Puglia: Sezione Autorizzazioni ambientali	servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio	servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Servizio Parchi e Tutela Biodiversità	ufficioparchi.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Urbanistica	serviziourbanistica.regionepuglia@pec.rupar.puglia.it
Sezione Demanio e Patrimonio	parcottratturi.foggia@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche e Paesaggio	area.mobilitaequalitaurbana@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Assessorato Infrastrutture Strategiche e Mobilità	mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Ufficio VAS	ufficio.vas@regione.puglia.it
Area di Coordinamento: Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	direttore.areaambienteoperepubbliche.regione@pec.rupar.puglia.it
Area politiche per la promozione della salute, delle persone e delle pari opportunità. Servizio sistemi informativi e investimenti in sanità Ufficio Sistemi e Flussi informativi	v.pomo@regione.puglia.it
Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale	direttore.areasvilupporurale.regione@pec.rupar.puglia.it
Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	servizioll.pp.ucst.ba.fg@pec.rupar.puglia.it
Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro	areaeconomia@pec.rupar.puglia.it
Dipartimento Turismo, economia della cultura e valorizzazione del territorio	direttore.areaterritorio.regione@pec.rupar.puglia.it
Acquedotto Pugliese S.P.A.	acquedotto.pugliese@pec.aqp.it
Autorità Idrica Pugliese	protocollo@pec.aip.gov.it
Segretario Generale Provincia di Brindisi	provincia@pec.provincia.brindisi.it
Servizio tecnico: viabilità e regolazione circolazione stradale	viabilita@provincia.brindisi.it
Settore Protezione Civile Provincia di Brindisi	protezionecivile@provincia.brindisi.it
Ambiente e mobilità	provincia@pec.provincia.brindisi.it
Servizio Tecnico : opere pubbliche	Servizi.tecnici@provincia.brindisi.it
ARPA Puglia - URP	info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it
ARPA Puglia - Direzione scientifica	dir.scientifica.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it
Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Brindisi	prefettura.prefbr@pec.interno.it
Camera di Commercio di Brindisi	cciaa@br.legamail.camcom.it
Autorità Idrica Pugliese	segreteria@pec.aip.gov.it
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede Puglia	segreteria@pec.adb.puglia.it
Corpo Forestale Dello Stato Comando Provinciale Brindisi	cp.brindisi@pec.corpoforestale.it
ANAS - struttura territoriale Puglia	anas.puglia@postacert.stradeanas.it
Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Brindisi	asl.brindisi@pec.rupar.puglia.it
Comune di San Vito dei Normanni Settore Urbanistica, Edilizia Residenziale Privata, Controllo del Territorio	comunesanvitodeinormanni@pec.rupar.puglia.it
Comune di Fasano - Settore Urbanistica	urbanistica.comunefasano@pec.rupar.puglia.it
Comune di Martina Franca	protocollo.comunemartinafranca@pec.rupar.puglia.it
Comune di Ceglie Messapica	protocollo@pec.comune.ceglie-messapica.br.it
Comune di San Michele Salentino	segreteria.comune.sanmichelesal.br@pec.rupar.puglia.it
Comune di Carovigno	protocollo.comune.carovigno@pec.rupar.puglia.it
Comune di Cisternino	segretario@comune.cisternino.br.it

7. Valutazioni conclusive

La costruzione della proposta del Biciplan urbano si inserisce in una visione della mobilità per il prossimo decennio quale risultato, come detto, dell'ascolto della cittadinanza, dell'interazione con le dinamiche territoriali a cui i documenti di pianificazione e programmazione alle differenti scale territoriali ci rimandano. Ma è frutto anche della consapevolezza dello scenario di transizione e cambiamento entro il quale il PMCC si inserisce.

Uno scenario in rapida evoluzione sul fronte dell'innovazione e dei servizi alla mobilità, trascinato da un mutamento di paradigma rispetto alla domanda e più in generale al bisogno di mobilità delle popolazioni che vivono, studiano, lavorano e fruiscono delle opportunità stesse che la città offre.

Gli impatti che il Piano produce sul territorio sono di lieve entità. Gli interventi, come descritto, producono un miglioramento del sistema della mobilità, soprattutto in termini di sicurezza per gli utenti, accessibilità degli attrattori e fruizione del patrimonio storico e naturalistico. Inoltre la rete si interconnette e completa il sistema di reti sovraordinato già previsto dagli strumenti di pianificazione nazionali e regionali e si interconnette con le reti dei comuni contermini in un'ottica sistemica che supera la frammentarietà degli interventi oggi esistenti. Inoltre le proposte hanno l'obiettivo di ridurre negli anni il traffico veicolare motorizzato a favore di modalità più sostenibili di spostamento. Questo contribuirà a ridurre le emissioni inquinanti e acustiche e genererà un impatto positivo dal punto di vista sociale per i cittadini e gli utenti ed economico per le imprese ed aziende che saranno parte del sistema dei servizi del Piano.

Dunque, il PMCC del Comune di San Vito dei Normanni può ritenersi, a nostro parere, esentabile dalla procedura di VAS.