



COMUNE DI ANDRANO
Assessorato alla pianificazione del territorio

BICIPLAN **ANDRANO**

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA E CICLOPEDONALE
PER IL COMUNE DI ANDRANO
2023

RAPPORTO PRELIMINARE
PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'
ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)
E PROPOSTA DI ELENCO S.C.M.A ED ENTI TERRITORIALI
INTERESSATI DA CONSULTARE



COMUNE DI ANDRANO

Assessorato alla pianificazione territoriale

Salvatore MUSARÒ - Sindaco

Rocco SURANO - Assessore all'Urbanistica

Biagio MARTELLA - Responsabile Settore Tecnico

Progetto Biciplan a cura di

Cirino CARLUCCIO Pianificatore territoriale

Con la collaborazione di

Chiara SANTANTONIO Consulente gis e strategie di azioni immateriali

Alessandra SERAFINO Consulente questioni ambientali

Percorso di progettazione partecipata a cura di



Sommario

1	PREMESSA	5
2	PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS	6
3	LA PROCEDURA DI V.A.S.	9
3.1	RIFERIMENTI NORMATIVI	9
3.1.1	Direttiva Europea	9
3.1.2	Normativa Nazionale	10
3.1.3	Quadro Normativo Regionale	12
3.2	SCOPO DEL DOCUMENTO	14
3.3	AUTORITA' COMPETENTE	15
4	DESCRIZIONE DEL P.C.M.C.	17
4.1	Natura del Piano	17
4.2	Caratteristiche del Piano	18
4.3	Un P.C.M.C. per Andrano	18
5	PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA	20
5.1	Documento Regionale di Assetto Generale	20
5.2	Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	21
5.3	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Lecce	24
5.4	Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico	26
5.5	Piano Regionale di Qualità dell'Aria	27
5.6	Piano Regionale dei Trasporti	29
5.8	Piano Energetico Ambientale Regionale	33
6	CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE DI RIFERIMENTO	36
6.1	Inquadramento territoriale	36
6.2	Assetto attuale dell'offerta di trasporto	36

6.3	Il trasporto pubblico	37
6.4	Sistema della mobilità ciclabile	38
7	PROGRAMMA DELLE AZIONI	39
8	POSSIBILI IMPATTI SUL TERRITORIO	44
9	EFFETTI MIGLIORATIVI	51
10	VALUTAZIONI CONCLUSIVE	53
PROPOSTA DI ELENCO DI SCMA E DEGLI ENTI TERRITORIALI DA CONSULTARE		
1	PREMESSA	55
2	ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE	56

1 PREMESSA

Il presente elaborato costituisce il Rapporto Preliminare di Verifica di assoggettabilità a V.A.S., ai sensi dell'art. 8 della L.R. 44/2012, del "Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale" (successivamente denominato "PMCC") del Comune di Andrano (LE) ed è redatto tenendo conto dei criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi dell'Allegato II della Direttiva CE/42/2001 di cui all'art. 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. 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 ambientale.

Il processo di VAS 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 e i programmi, precede temporalmente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) dei singoli progetti e quindi corrisponde ad una programmazione sostenibile del territorio su di una scala più ampia e con una scala temporale più lungimirante.

2 PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

In considerazione delle ricadute di una efficace pianificazione della mobilità sugli aspetti ambientali, è necessario che gli obiettivi posti dal P.C.M.C. riguardino non solo gli aspetti della mobilità, ma anche quelli trasversali relativi all'ambiente e al territorio. A tale riguardo la V.A.S. costituisce un importante strumento di accompagnamento e di indirizzo della pianificazione verso una maggiore qualità del P.C.M.C. stesso.

Con riferimento all'ambito di applicazione della disciplina V.A.S. nazionale e regionale, le Linee Guida regionali forniscono l'inquadramento della pertinente procedura di V.A.S. da espletare in relazione ai contenuti e alle caratteristiche del P.C.M.C.

Il P.C.M.C., in quanto piano di settore dei P.U.M.S., ne segue le stesse procedure in materia di valutazione ambientale. Le Linee Guida regionali identificano i P.C.M.C. da sottoporre:

- direttamente a V.A.S.;
- a Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.

Nella prima casistica rientrano i P.C.M.C. da sottoporre a Valutazione d'Incidenza appropriata ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii., in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) per la protezione degli habitat e della flora e della fauna selvatica, e i P.C.M.C. che costituiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale (D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. – L.R. 11/2001 e ss.mm.ii.) alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.).

Nella seconda casistica rientrano i P.C.M.C. che, determinando l'uso di piccole aree a livello locale, sono da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.

Il P.C.M.C. di Andrano è un piano adottato da un'autorità locale e pertanto, alla luce della sentenza 21 dicembre 2016 C-444-15 della Corte di Giustizia EU, è un piano che determina l'uso di piccole aree a livello locale.

Ai sensi dell'art. 4.3 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., ai Comuni è delegato l'esercizio delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a V.A.S. per i piani da approvarsi in via definitiva dai Comuni. Pertanto, trattandosi di un piano da approvarsi in via definitiva da parte del Comune, l'Autorità Competente all'espletamento della procedura di verifica di assoggettabilità a V.A.S. del P.C.M.C. di cui all'art. 8 della L.R. 44/2012 è individuata in sede comunale.

Per quanto riguarda i tempi e i modi dell'iter procedurale, che dipendono dalla procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S., si riporta stralcio delle Linee Guida Regionali (Figura 1).

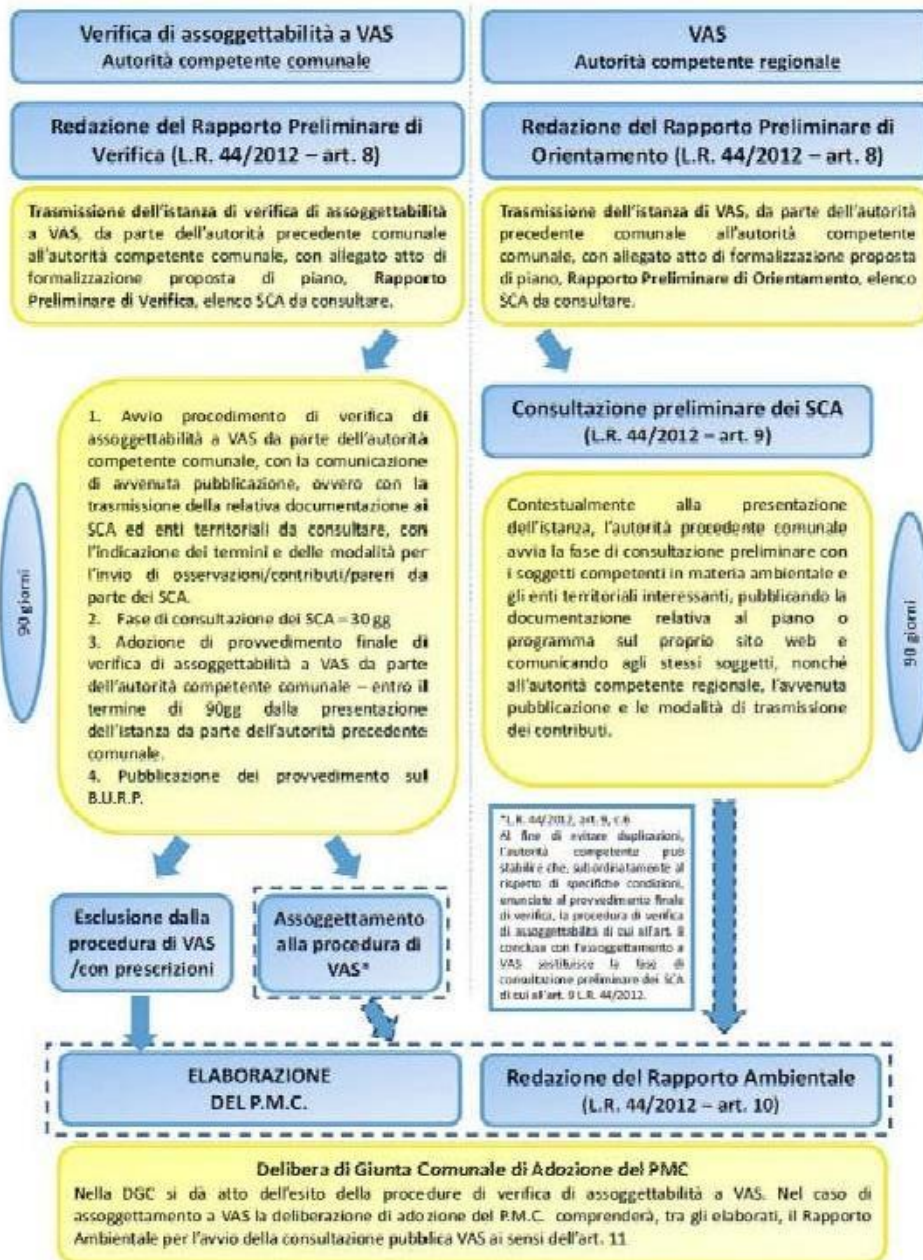


Figura 1 - Iter procedurali per la valutazione di assoggettabilità a VAS e per la VAS

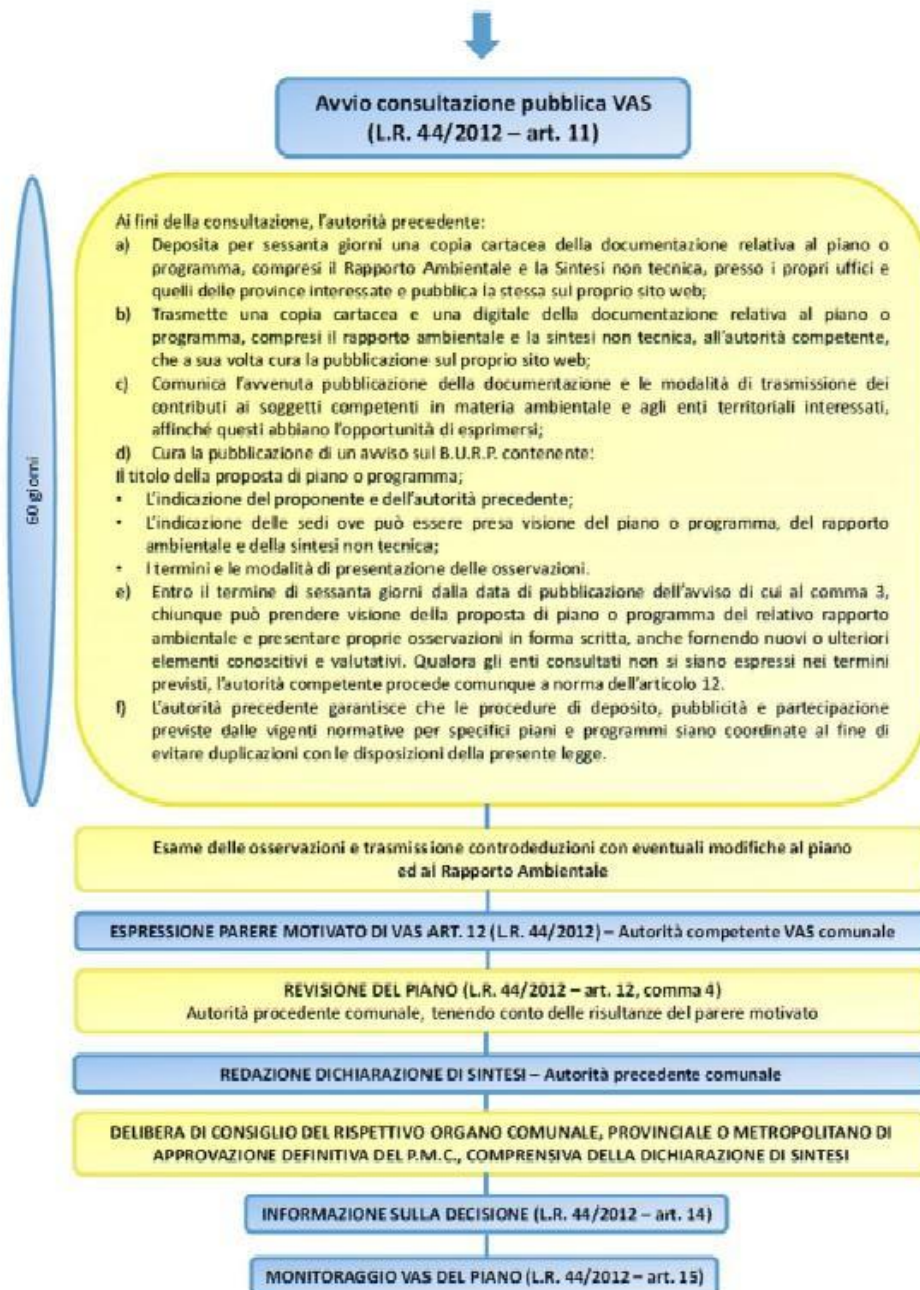


Figura 1.1 - Iter procedurale per la valutazione di assoggettabilità a VAS e per la VAS

3 LA PROCEDURA DI V.A.S.

3.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

3.1.1 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 delle esecuzioni 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 aversativi 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 piano/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 posta 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;
- la partecipazione pubblica assume un ruolo cruciale;
- la V.A.S. va intesa in senso dinamico ossia ex ante, in itinere, ex post.

3.1.2 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 16/01/2008.

L'espletamento della V.A.S. di piani e programmi è specificatamente richiesto al comma 3 dell'art. 4 del D.Lgs. 04/2008 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'art. 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, redatta secondo le indicazioni di cui all'art. 12 del D.Lgs. 152 del 3 aprile 2006, 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. 04/2008 recante *“Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, in materia ambientale”.*

L'art. 13 del citato decreto (redazione del rapporto ambientale) specifica al comma 4 che: *“nel rapporto ambientale devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano e del programma stesso...”.*

Il risultato della verifica di assoggettabilità deve essere reso pubblico.

L'allegato VI del citato decreto riporta le seguenti informazioni che bisogna fornire nel rapporto ambientale:

- illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
- aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua probabile evoluzione senza l'attuazione del piano o programma;
- caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- qualsiasi problema ambientale esistente pertinente al piano o programma ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale (ZPS) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica (SIC), nonché i territori con produzione agricola di particolare qualità e tipicità di cui all'art. 21 del D.Lgs. 18 maggio 2001 n. 228;
- obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli stati membri, pertinenti al piano o programma, ed il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
- possibili impatti significativi sull'ambiente compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico ed archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;
- misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
- sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate ed una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà di incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;
- descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;

- ____sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

L'art. 14 del D.Lgs. 04/2008 richiede di mettere a disposizione del pubblico la proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale consentendo a chiunque, entro il termine ultimo di 60 giorni dalla pubblicazione, di apportare il proprio contributo con osservazioni, suggerimenti e/o pareri.

3.1.3 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 aprile 2001, 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 luglio 2008 è poi pubblicata la Delibera di Giunta Regionale n. 981/2008 con cui viene approvata la circolare n. 1/2008 del Settore Ecologia esplicativa delle procedure di V.A.S. previste dal D.Lgs. 04/2008. Nel sottolineare l'aspetto processuale della V.A.S., la Circolare n. 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 delle consultazioni, oltre alla consultazione iniziale in fase di scoping il processo di V.A.S. prevede un'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 di 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'art. 5 del DPR 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, secondi le disposizioni contenute nell'art. 8.

5. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'art. 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."

Il presente rapporto preliminare di verifica viene redatto al fine di istruire la procedura di assoggettabilità o meno 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 dell'Allegato I alla parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., richiamato dallo stesso art. 8 della citata Legge Regionale n. 44.

3.2 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 D.Lgs. 152/2006, 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.

3.3 AUTORITA' COMPETENTE

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 predispose 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 L.R. 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'art. 8 per i piani o programmi approvati in via definitiva dai comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS di cui agli artt. 9 e seguenti rivenienti da provvedimenti di assoggettamento di piano 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 dell'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 e 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 dalla L.R. 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) Autorità 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.

4 DESCRIZIONE DEL P.C.M.C.

4.1 Natura del Piano

La Legge Regionale n. 1 del 23/01/2013 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica” invita tutte le Amministrazioni (comunali, provinciali e regionale) a redigere i piani di mobilità ciclistica per il territorio di propria competenza nell’ottica di creare le basi per una mobilità sostenibile, sia per quanto riguarda gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro, sia per incentivare nuove forme di turismo lento e sostenibile, quale il cicloturismo.

L’obiettivo del piano è quello di promuovere e sostenere la mobilità ciclistica al fine di elevare la qualità della vita, garantire l’accessibilità dei territori e valorizzare le risorse ambientali. Il sistema della mobilità ciclistica è strategico per lo sviluppo ecocompatibile;

attraverso l’uso della bicicletta, si contribuisce all’abbattimento delle emissioni di anidride carbonica, all’aumento della competitività ed efficienza nei trasporti con l’intermodalità bici-treno o bici-bus, alla riduzione della congestione stradale e del rischio di incidenti, alla promozione della salute pubblica e all’affermazione nel settore del turismo in bicicletta.

In generale, quindi, un P.C.M.C. deve essere sviluppato e implementato con l’ottica di migliorare la fruizione ciclabile e la vivibilità del territorio di pertinenza, attraverso l’adozione di un sistema integrato di misure e di azioni. In tale ottica, un P.C.M.C. deve tendere a:

- Promuovere la mobilità ciclistica sistematici e quelli occasionali o turistici;
- Riorganizzare/rifunzionalizzare lo spazio stradale in relazione alle utenze delle specifiche infrastrutture, privilegiando la mobilità ciclistica lungo gli itinerari ciclabili individuati ed eliminando, in generale, le barriere architettoniche, gli ostacoli e tutti gli elementi ostativi alla diffusione dell’uso della bicicletta;
- Garantire l’intermodalità tra la mobilità ciclistica ed i servizi di trasporto pubblico;
- Innalzare il livello di sicurezza stradale lungo gli itinerari ciclabili o nelle zone di afferenza, diversificando gli interventi in base alle condizioni al contorno ed alle utenze (separazione o condivisione degli spazi);
- Ridurre le emissioni atmosferiche ed aumentare la vivibilità degli spazi urbani;
- Assicurare la valorizzazione del patrimonio paesaggistico e culturale con l’implementazione di itinerari ciclo-turistici, anche extraurbani, che interconnettano il tessuto urbano con le aree naturali o di interesse storico e architettonico.

4.2 Caratteristiche del Piano

Secondo l'impostazione comunitaria il P.C.M.C. è un Piano strategico degli itinerari ciclabili di medio periodo attraverso il quale si coordina e si sviluppa la mobilità ciclistica in tutte le sue declinazioni, sia sul piano infrastrutturale che sul piano comunicativo; la definizione delle strategie deve essere accompagnata da proposte operative di breve medio periodo e da un consistente sistema di monitoraggio delle tendenze e dei risultati in modo da confermare gli interventi e le azioni o eventualmente ritardarle/modificarle in base ai risultati ottenuti nel breve-medio periodo.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali, il P.C.M.C. deve contemplare soluzioni commisurate alla priorità degli itinerari ciclabili, alla gerarchizzazione delle reti stradali esistenti ed alle altre condizioni al contorno (traffico, tipologia di territorio, spazi a disposizione, etc.). È evidente che in alcuni casi si dovrà perseguire la separazione delle utenze stradali, attraverso la pianificazione di percorsi in sede propria protetta; in altri casi si potrà incentivarne la promiscuità con interventi mirati che vadano a ridurre fisicamente le velocità veicolari, in modo tale da assicurare, in generale, un miglioramento della sicurezza stradale. Particolare attenzione deve essere posta nell'indicazione delle modalità di risoluzione dei principali punti di conflitto (intersezioni, punti singolari, etc.).

La Regione Puglia ha prodotto delle Linee Guida, le quali forniscono una chiara e dettagliata illustrazione delle fasi e delle componenti del processo di redazione, di valutazione e di attuazione di un P.C.M.C. ed al contempo presentano una gamma di esperienze, di casi di successo, di interessanti adattamenti alle specifiche condizioni delle città e delle aree coinvolte.

La strutturazione del P.C.M.C. di Andrano risponde, con opportuni margini di flessibilità, alla impostazione regionali.

4.3 Un P.C.M.C. per Andrano

Il P.C.M.C. di Andrano promuove il marketing dell'uso della bicicletta, individua obiettivi, strategie, azioni e forme di monitoraggio. Prevede i principali ciclo-servizi come parcheggi protetti, ciclo noleggi, intermodalità con il trasporto pubblico.

Il piano definisce con attenzione i principali percorsi a corsia protetta ed esclusiva; i percorsi condivisi con la mobilità carrabile dove si agirà per migliorare le condizioni di coesistenza; i percorsi rurali e quelli turistici.

La strategia adottata è quella di un percorso a più fasi che sappia indicare piccoli ma continuativi step effettivi e misurabili tramite il computo della dotazione di infrastrutture ma anche e soprattutto tramite la disponibilità della popolazione a convertire il proprio stile di vita.

Alla base del PCMC del Comune di Andrano si pongono tre orientamenti:

- ☒ Mobilità dolce come espediente per rendere il territorio comunale più ecologico.

Bisogna intendere il piano come occasione per agire su tutti i livelli ecologici e eco-sistemici interessati. Oltre che sul potenziamento della rete ciclabile e ciclopedonale e sulla messa in campo di una politica complessiva di incentivo alla mobilità dolce e quindi di efficientamento energetico del sistema di mobilità, le infrastrutture per la mobilità dolce devono essere integrate con la progettazione di una rete paesaggistica in ambito urbano e rurale. La bicicletta come strumento di mobilità quotidiana in grado di disincentivare emissione di CO2 e in grado di strutturare una rete infrastrutturale che sia anche rete ecosistemica.

- ☒ Mobilità dolce come espediente per un territorio più accessibile e più democratica.

Bisogna intendere il piano come occasione per ripensare la vivibilità dei tessuti storici e degli spazi pubblici in generale. Uno spazio pubblico è un bene urbano finito e va tutelato in quanto tale, perché così si restituisce accessibilità ai luoghi attrattori e dunque gli stessi diventano più democratici. Ciò avviene lavorando sulle regole d'uso di condivisione degli spazi e dei percorsi che restringano la libertà d'azione su autovettura anche sperimentando progetti pilota temporanei e ciclici. Inoltre è da integrare con il sistema di accesso per le categorie svantaggiate e per le persone con esigenze speciali.

- ☒ Mobilità dolce come espediente per un territorio più accessibile e comunitario e come presupposto di sviluppo locale.

Bisogna intendere il Piano come programma di azioni materiali e immateriali coordinate per potenziare la mobilità ciclistica e ciclopedonale locale e dunque in tal senso è un progetto cardine per il territorio e la comunità: un progetto di sviluppo locale sostenibile. Tale orientamento è imprescindibile ai fini di un complessivo ruolo concreto dello strumento anche ai fini sociali e comunitari, per agire concretamente sugli equilibri in corso in tema di mobilità e al fine di influenzare le scelte individuali di ognuno; tale orientamento è evidentemente connesso con il livello della strategia di SISUS e delle altre forme e politiche di trasformazione urbana che intravedono nella sostenibilità un elemento concreto.

L'Obiettivo generale è quello di migliorare complessivamente la qualità dell'abitare del Comune di Andrano, di migliorare e potenziare la vivibilità dei centri abitati, la loro capacità ecologica e la capacità attrattiva delle emergenze storico-culturali e naturalistiche.

5 PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

In questo paragrafo vengono descritti i Piani sovraordinati, in relazione agli aspetti caratterizzanti il Piano Comunale della Mobilità Ciclabile e il territorio comunale di Andrano.

In particolare vengono analizzati:

- Documento Regionale di Assetto Generale (D.R.A.G.);
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Lecce (P.T.C.P.);
- Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.);
- Piano Regionale di Qualità dell'Aria (P.R.Q.A.);
- Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.);
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia;
- Piano Energetico Ambientale Regionale (P.E.A.R.);

5.1 Documento Regionale di Assetto Generale

Il Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG) di competenza della Regione Puglia è stato approvato con D.G.R. del 14 dicembre 2010, n. 2753. Il DRAG è un insieme di atti amministrativi e di pianificazione, da assumere da parte della Regione, inteso a definire un assetto ottimale del territorio regionale, da prefigurare e disciplinare attraverso gli strumenti della pianificazione territoriale regionale, nonché attraverso indirizzi alla pianificazione provinciale e comunale, che con tali strumenti devono risultare compatibili.

Gli obiettivi del DRAG, desumibili dal Programma di Mandato dell'Assessorato all'Assetto del Territorio, possono essere sintetizzati nei seguenti punti:

- la tutela e la valorizzazione del paesaggio, attraverso il rinnovamento degli strumenti di pianificazione vigenti secondo le disposizioni del Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- il miglioramento della qualità dell'ambiente e della vita delle popolazioni, attraverso il sostegno all'innovazione delle pratiche di pianificazione locale, perché questa, riconosciuto l'esaurimento della spinta all'espansione urbana, si orienti decisamente verso il recupero dei tessuti urbani consolidati, la riqualificazione delle aree degradate e la bonifica delle aree inquinate;
- la semplificazione del processo di formazione e di verifica delle scelte locali di governo del territorio, promuovendo e sostenendo la pianificazione provinciale e di area vasta, perché questa costituisca

quadro di coordinamento ed occasione di servizio per la pianificazione locale, definendo i limiti e le opportunità delle trasformazioni territoriali di grande scala ed orientando la pianificazione locale alla valorizzazione del territorio in un quadro di sviluppo sostenibile;

- una più efficiente e sostenibile dotazione infrastrutturale, promuovendo rapporti virtuosi tra pianificazione territoriale e pianificazione delle infrastrutture, definendo i contenuti e i modi di uno sviluppo armonico degli insediamenti e della loro dotazione di attrezzature ed infrastrutture e ripristinando le regole fondamentali della buona progettazione urbana ed infrastrutturale;
- la garanzia di una sollecita attuazione delle scelte di governo territoriale, attraverso la più generale costruzione di rapporti sinergici fra il sistema di governo del territorio e le iniziative di tutela ambientale e di programmazione dello sviluppo.

5.2 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.), di competenza della Regione Puglia, è stato approvato con D.G.R. del 16 febbraio 2015, n. 176.

Il P.P.T.R. è un piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del Paesaggio" e successive modifiche e integrazioni, con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.R. del 7 ottobre 2009, n. 20, recante "Norme per la pianificazione paesaggistica".

Il P.P.T.R. persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia, in attuazione dell'art. 1 della L.R. 20/2009 e del Codice, nonché in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione, e conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della Costituzione ed alla Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata con L. del 9 gennaio 2006, n. 14.

Il P.P.T.R. persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico autosostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

Gli obiettivi generali che caratterizzano lo scenario strategico del piano sono i seguenti:

- attivare la produzione sociale del paesaggio;
- garantire l'equilibrio idromorfologico dei bacini idrografici;
- migliorare la qualità ambientale del territorio;
- valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata;
- riqualificare e valorizzare i paesaggi rurali storici;

- valorizzare il patrimonio identitario culturale-insediativo;
- riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee;
- valorizzare la struttura estetico-percettiva dei paesaggi della Puglia;
- favorire la fruizione lenta dei paesaggi;
- valorizzare e riqualificare i paesaggi costieri della Puglia;
- garantire la qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili;
- garantire la qualità territoriale e paesaggistica nella riqualificazione, riuso e nuova realizzazione delle attività produttive e delle infrastrutture;
- garantire la qualità edilizia, urbana e territoriale negli insediamenti residenziali urbani e rurali.

In seguito alla valutazione integrata di una pluralità di fattori, quali la conformazione storica delle regioni biogeografiche, i caratteri dell'assetto idromorfologico, i caratteri ambientali ed ecosistemici, le tipologie insediative (città, reti di città infrastrutturate, strutture agrarie), l'insieme delle figure territoriali costitutive dei caratteri morfotipologici dei paesaggi e l'articolazione delle identità percettive dei paesaggi, che caratterizzano il territorio regionale, si è giunti all'individuazione di 11 ambiti di paesaggio. Questo ha intrecciato due grandi campi: l'analisi morfotipologica e l'analisi storico-strutturale. Quest'ultima ha portato alla definizione delle regioni geografiche storiche pugliesi. Ogni ambito di paesaggio è articolato in "figure territoriali e paesaggistiche" che rappresentano le unità minime in cui si scompone a livello analitico e progettuale la regione ai fini del P.P.T.R. Per la descrizione dei caratteri del paesaggio, il P.P.T.R. definisce tre strutture, a loro volta articolate in componenti ciascuna delle quali soggetta a specifica disciplina:

- a) Struttura idrogeomorfologica: componenti geomorfologiche e componenti idrologiche;
- b) Struttura ecosistemica e ambientale: componenti botanico-vegetazionali e componenti delle aree protette e dei siti naturalistici;
- c) Struttura antropica e storico-culturale: componenti culturali e insediative e componenti dei valori percettivi.

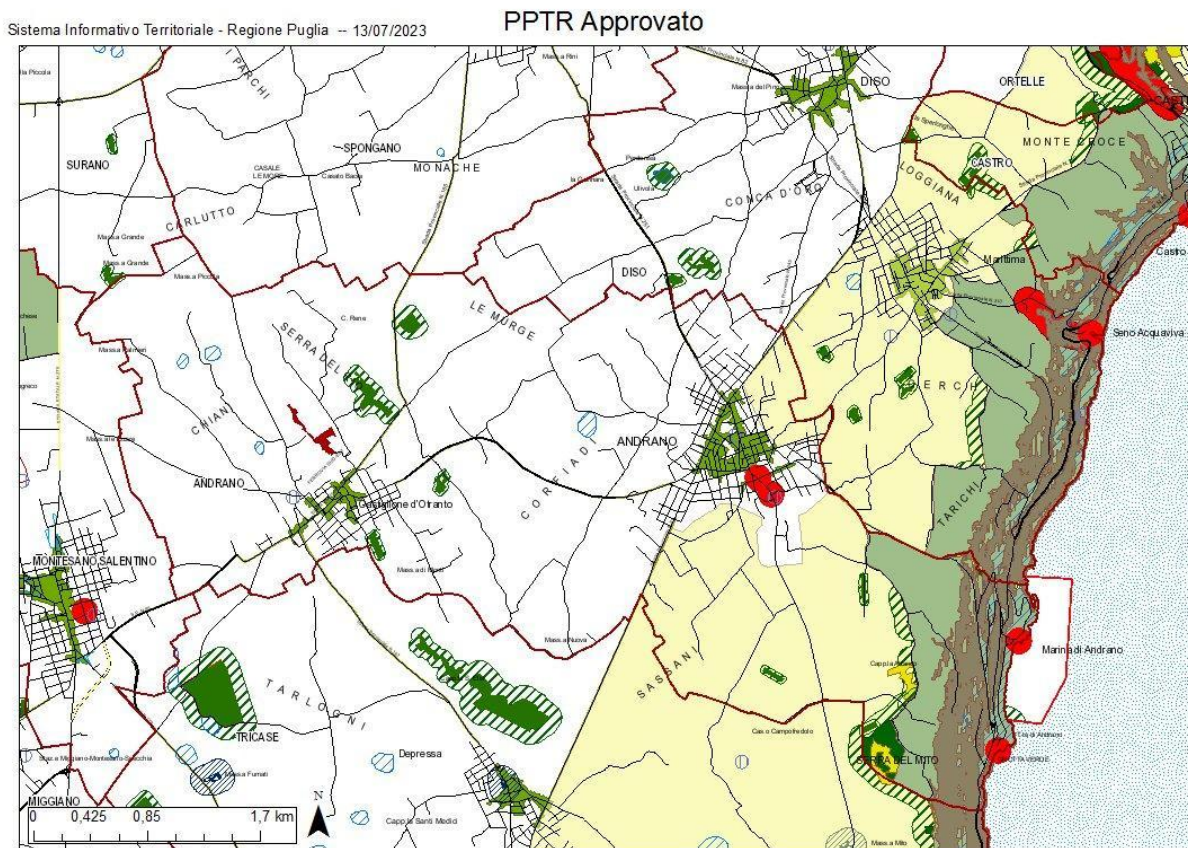


Figura 2 - Componenti presenti all'interno del territorio comunale di Andrano (fonte: SIT Puglia – P.P.T.R.)

Il territorio comunale di Andrano rientra nell'Ambito Paesaggistico "Salento delle Serre" e nella figura territoriale paesaggistica "Le serre orientali".

Così come evidenziato in Figura 2, nell'ambito delle componenti geomorfologiche, il territorio di Andrano è delimitato ad est da versanti; presenta inoltre una serie di doline ed un inghiottitoio, nonché sono presenti delle grotte ovvero la "vora di Andrano", la "vora a sud della Via del Mito", la "Grotta Verde" e la "Grotta La Botte".

Nell'ambito delle componenti idrologiche, il territorio di Andrano è interessato dal bene paesaggistico "territori costieri" e, soprattutto lungo la costa, dall'ulteriore contesto paesaggistico "vincolo idrogeologico".

Nell'ambito delle componenti botanico vegetazionali, il territorio di Andrano è interessato da boschi, con rispettive aree di rispetto, da Prati e pascoli naturali e da Formazioni arbustive in evoluzione naturale.

Nell'ambito delle componenti delle aree protette, lungo tutto il tratto di costa, insiste il bene paesaggistico "parchi e riserve" con rispettive aree di rispetto e vanta la presenza di "siti di rilevanza naturalistica" – ZONA SIC IT9150002 – Costa Otranto – Santa Maria di leuca.

Nell'ambito delle componenti culturali e insediative, il territorio di Andrano è interessato dal bene paesaggistico "immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e dall'Ulteriore Contesto Paesaggistico "Città consolidata" che si sovrappone a buona parte del tessuto urbano in Andrano e in Castiglione.

Nell'ambito delle componenti dei valori percettivi, è interessato dalla presenza di strade classificate a "valenza paesaggistica" e "panoramiche".

5.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Lecce

Il P.T.C.P. è di competenza della Provincia di Lecce, in attuazione del "Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti locali" approvato con Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii. che dispone, all'articolo 20, comma 2, che "la Provincia, ferme restando le competenze dei Comuni ed in attuazione della legislazione e dei programmi regionali, predispone e adotta il Piano Territoriale di Coordinamento che determina gli indirizzi generali di assetto del territorio" e della Legge Regionale della Puglia 15 dicembre 2000, n. 25 e ss.mm.ii. che dispone all'articolo 4 che "sono trasferite alle Province le seguenti funzioni amministrative: a) formazione e approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale secondo le procedure individuate con successiva legge regionale".

Il P.T.C.P. costituisce atto di programmazione generale e si ispira ai principi della responsabilità, della cooperazione e della sussidiarietà nei rapporti con lo Stato, la Regione e fra gli enti locali, e della concertazione con le forze sociali ed economiche. Il piano territoriale di coordinamento ha il valore e gli effetti dei piani di tutela nei settori della protezione della natura, della tutela dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali, a condizione che la definizione delle relative disposizioni avvenga nelle forme di intesa fra la Provincia e le amministrazioni regionali e statali competenti. Nel suddetto Piano, si è inteso coniugare il paradigma della coesione territoriale nei seguenti tre grandi obiettivi:

- qualità territoriale: qualità dell'ambiente di vita e di lavoro; comparabili livelli di benessere e di qualità della vita fra territori, simile accesso ai servizi di interesse generale e alla conoscenza;
- efficienza territoriale: resource-efficiency in termini di uso delle risorse naturali, consumo di suolo, rispetto del paesaggio e in termini di uso dell'energia; competitività e attrattività del territorio; accessibilità interna ed esterna;
- identità territoriale: salvaguardia delle specificità e delle vocazioni produttive; valorizzazione del patrimonio culturale; rafforzamento del capitale sociale locale; costruzione di visioni condivise del futuro; rafforzamento del vantaggio competitivo proprio di ciascun territorio.

Mentre i primi due obiettivi, efficienza e qualità, sono noti e condivisi, e sono al centro, anche se implicitamente, di ogni politica di sviluppo territoriale e di pianificazione, il terzo obiettivo, quello dell'identità territoriale, appare nuovo anche se sempre più appoggiato dalle politiche europee.

Le identità territoriali incorporate nella cultura locale, nelle competenze, nel capitale sociale e nel paesaggio sono le basi costitutive della realtà territoriale in quanto, nello stesso tempo, rappresentano il collante ultimo delle comunità locali, sono legate al ruolo che i territori svolgono nella divisione spaziale del lavoro e in molti

casi determinano la sua evoluzione, determinano il permanere di "vocazioni" produttive, facilitano i processi di apprendimento collettivo e in conseguenza rafforzano l'efficienza dinamica del tessuto produttivo locale.

Le identità naturalmente evolvono, ma possono anche essere facilmente distrutte da processi territoriali come il declino economico e la desertificazione di aree interne, la periferizzazione e la inaccessibilità, la distruzione del patrimonio naturale e la banalizzazione del patrimonio culturale, l'omologazione territoriale prodotta dallo sprawl insediativo. Per queste ragioni esse sono alla base della coesione territoriale.

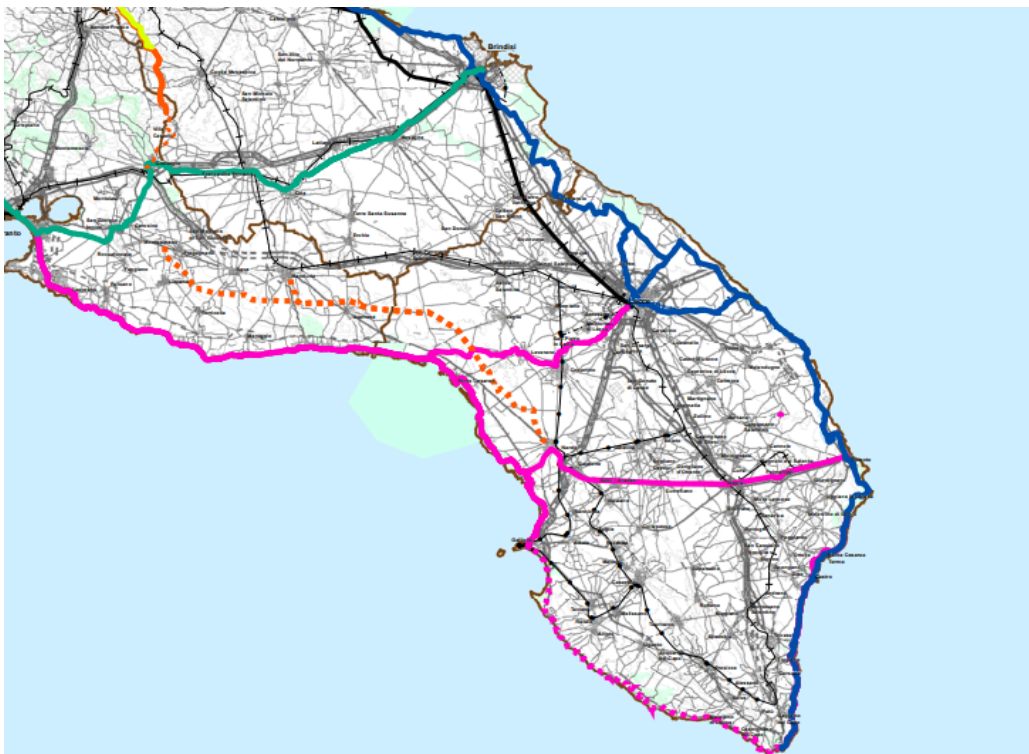


Figura 3 - Estratto tavola "Mobilità Ciclistica del PRT della Regione Puglia"

5.4 Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico

Il Piano di Assetto Idrogeologico si configura quale "documento di carattere conoscitivo, normativo e tecnico/operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque, sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato". Gli obiettivi generali del P.A.I. della Puglia sono:

- la sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico/forestali, idraulico/agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistico;
- la difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto;
- il riordino del vincolo idrogeologico;
- la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua;
- lo svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico.

Gli obiettivi specifici attraverso cui il Piano intende perseguire le finalità generali sono:

- la definizione del quadro di rischio idraulico ed idrogeologico in relazione ai fenomeni di dissesto evidenziati;
- l'adeguamento degli strumenti urbanistico - territoriali;
- l'apposizione di vincoli, l'indicazione di prescrizioni, l'erogazione di incentivi e l'individuazione delle destinazioni d'uso del suolo più idonee in relazione del diverso grado di rischio;
- l'individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico ed ambientale, nonché alla tutela ed al recupero dei valori monumentali ed ambientali presenti;
- l'individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinino rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione;
- la sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture con modalità di intervento che privilegino la conservazione e il recupero delle caratteristiche naturali del terreno;
- la difesa e la regolazione dei corsi d'acqua, con specifica attenzione alla valorizzazione della naturalità dei bacini idrografici;
- il monitoraggio dello stato dei dissesti.

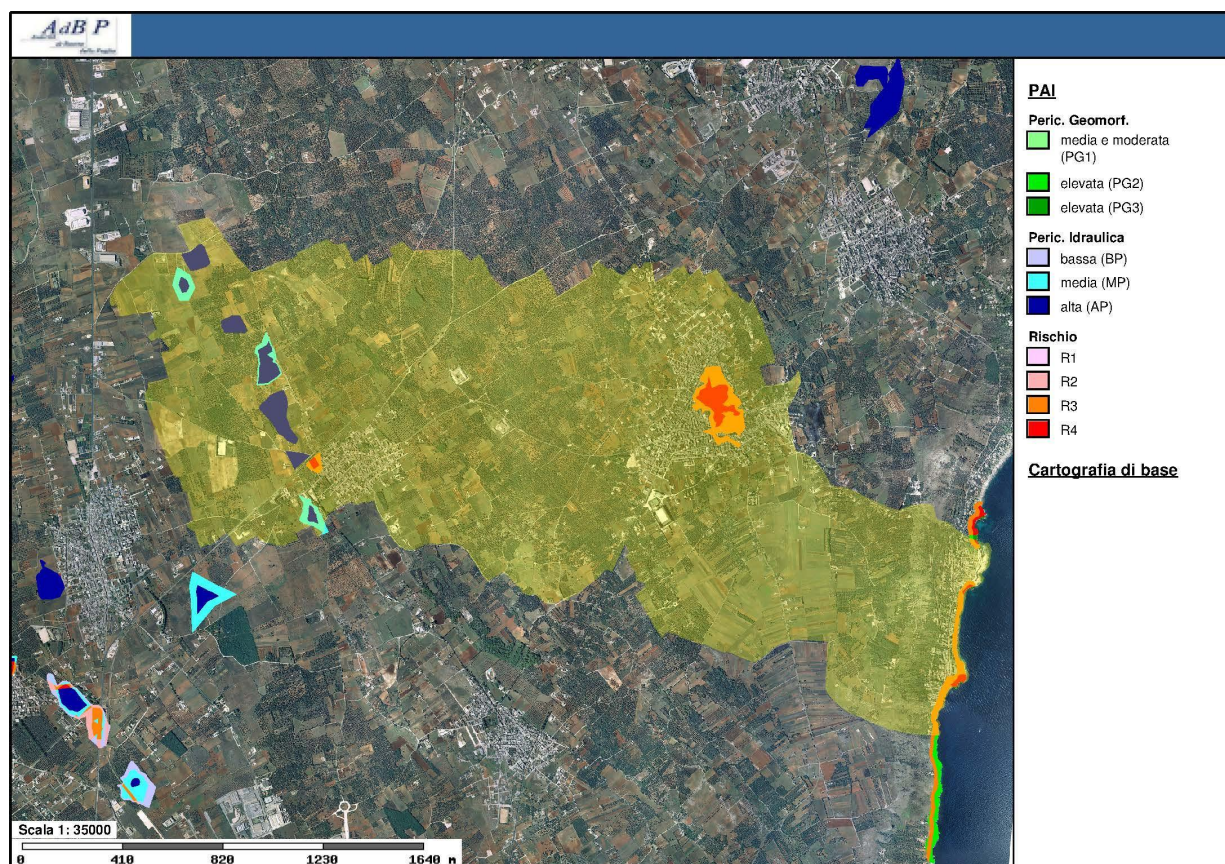


Figura 4 – Pericolosità geomorfologica – Pericolosità idraulica – Rischio Comune di Andrano (fonte: P.A.I.)

5.5 Piano Regionale di Qualità dell’Aria

Il Piano Regionale di Qualità dell’Aria si inserisce in un quadro di riferimento, nazionale ed internazionale, in evoluzione e nel quale dalla stipula del Protocollo di Kyoto in poi si delineano gli elementi di una politica ambientale più consapevole, che individua nei limiti della capacità di carico del pianeta la necessità di una radicale inversione di tendenza, sia nell’approvvigionamento delle risorse energetiche, sia nell’uso e nel risparmio dell’energia stessa.

Esso pertanto è stato redatto al fine di predisporre e attuare il monitoraggio della qualità dell’aria e la pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazione superiori ai valori limite.

L’obiettivo principale del P.R.Q.A. è quello di conseguire il rispetto dei limiti di legge per quegli inquinanti – PM10, NO2, Ozono – per i quali, nel periodo di riferimento per la redazione del piano, sono stati registrati superamenti nel territorio regionale.

Si è scelto di mirare le misure di risanamento, articolandole secondo quattro linee di intervento generali:

- miglioramento della mobilità nelle aree urbane;
- riduzione delle emissioni da impianti industriali;
- sviluppo delle politiche di educazione e comunicazione ambientale;

- interventi per l'edilizia.

Gli obiettivi specifici attraverso cui il Piano intende perseguire le finalità generali sono:

- ridurre le emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane;
- incrementare la quota di trasporto pubblico, favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile;
- eliminare o ridurre il traffico pesante nelle aree urbane;
- ridurre le emissioni inquinanti degli insediamenti industriali;
- incrementare i livelli di coscienza ambientale della popolazione;
- favorire la più ampia applicazione del PRQA;
- aumentare le conoscenze in materia di inquinamento atmosferico;
- accelerare i naturali processi di degradazione degli inquinanti;
- adeguare la rete regionale di rilevamento della qualità dell'aria alla normativa vigente.

Informazioni sull'attuale stato della qualità dell'aria nel Comune di Andrano sono reperibili nel Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA) della Regione Puglia che suddivide il territorio regionale in 4 zone con l'obiettivo di distinguere i comuni in funzione della tipologia di emissione a cui sono soggetti e delle conseguenti diverse misure di risanamento da applicare. Secondo tale zonizzazione il Comune di Andrano ricade nella zona D del piano, denominata "zona di mantenimento". Sono stati localizzati nella zona D tutti quei comuni per i quali non sono stati rilevati livelli di qualità dell'aria critici, nei quali non ricadono insediamenti industriali di rilievo e si applicano i piani di mantenimento della qualità dell'aria.

Il Comune di Andrano rientra tra i comuni classificati dal PRQA come zona D (Figura 5), all'interno dei quali non si rilevano valori di qualità dell'aria critici, né la presenza di insediamenti industriali di rilievo.

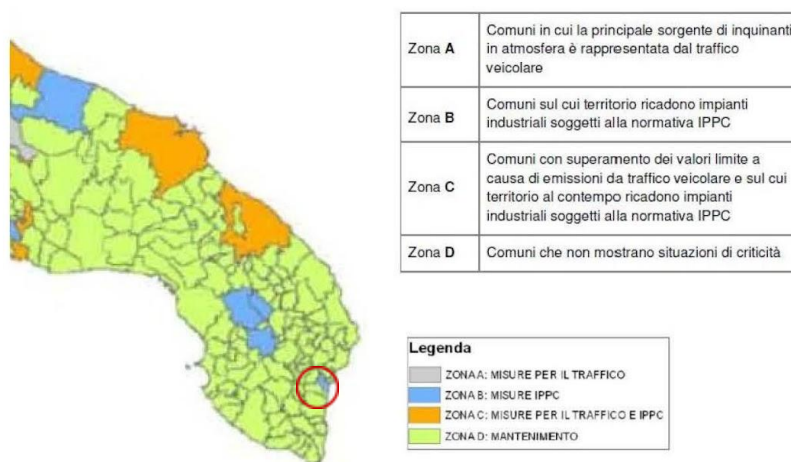


Figura 5 – Stralcio Zonizzazione del territorio regionale (fonte: P.R.Q.A.)

In generale è possibile asserire che la qualità dell'aria dipende dalla tipologia e dalla quantità di emissioni prodotte in atmosfera nonché dalla concentrazione rilevata degli inquinanti.

Le caratteristiche meteorologiche della zona di riferimento, determinando le condizioni per il ricambio e la naturale depurazione degli strati bassi dell'atmosfera, costituiscono un ulteriore fattore di influenza per la qualità dell'aria.

5.6 Piano Regionale dei Trasporti

Con la Legge regionale 16/2008 la Regione Puglia ha approvato i "Principi, indirizzi e linee di intervento per il Piano Regionale dei trasporti". Secondo la normativa regionale infatti il P.R.T. è il documento di riferimento per la programmazione regionale dei trasporti, che detta obiettivi e linee strategiche, ma che rimanda ai successivi piani attuativi le scelte operative di dettaglio. Gli articoli 5 e 6 di detta legge definiscono gli obiettivi generali e specifici che, in sede di piani attuativi, dovranno guidare la scelta degli interventi.

L'Assessorato ai Trasporti e alla Vie di Comunicazione della Regione Puglia ha redatto il Piano Attuativo 2009-2013 in conformità all'art. 7 della Legge Regionale 18/2002, come modificato dalla LR 32/2007, e sulla base dei contenuti della L.R. 16/2008. Gli obiettivi generali del P.R.T. sono:

- adottare un approccio improntato alla co-modalità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;
- contribuire alla creazione di una rete sovregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica – in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I – che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel "Sistema mediterraneo" a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;
- configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica, paesaggistico ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;
- strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori;
- garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai Piani attuativi attraverso il coinvolgimento degli Enti locali nei processi di pianificazione e attraverso forme di partecipazione e concertazione con i soggetti economici e sociali interessati dai processi stessi;
- garantire l'efficacia degli interventi programmati dai Piani attuativi, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso promuovendo forme di copianificazione intersettoriale (in primis trasporti-territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;

- contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.

Gli obiettivi specifici attraverso cui il Piano intende perseguire le finalità generali sono:

- realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e più in generale nello spazio euro-mediterraneo;
- realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;
- promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani;
- migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;
- accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale;
- garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovraregionale e quella regionale;
- migliorare l'accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;
- potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovraregionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;
- riconoscere al trasporto aereo un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;
- riconoscere alla modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale di trasporto pubblico locale;
- contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema alta capacità/alta velocità;
- indirizzare la riorganizzazione del T.P.L. su gomma in forma complementare e integrata rispetto ai servizi ferroviari;
- promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti e per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale;
- promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali rispetto a infrastrutture fisiche e informazioni;
- massimizzare l'efficienza gestionale dei servizi di trasporto su ferro creando le condizioni per la

progressiva riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi di servizi ferroviari;

- contribuire a realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria regionale finalizzato alla piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali.

La Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare:

- il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti che per legge ha durata quinquennale, con estensione quindi, nel caso specifico 2015-2019, individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel P.R.T. approvato dal Consiglio Regionale il 23/06/2008 con L.R. n.16 e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento;
- il Piano Triennale dei Servizi, inteso come Piano attuativo del P.R.T., che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal P.R.T. e ritenute prioritarie.
- Il Piano Attuativo 2015-2019 del P.R.T. della Regione Puglia è redatto in conformità all' art. 7 della L.R. 18/2002, come modificato dalla L.R. 32/2007, e sulla base dei contenuti della L.R. 16 del 23 giugno 2008 riguardante i "principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti" e riguarda la definizione di tutti gli interventi infrastrutturali per le modalità stradale, inclusa la componente della mobilità ciclistica.



Figura 6 - Stralcio cartografia relativa alla Mobilità Ciclistica (fonte: P.R.T. P.A. 2015-2019)

5.7 Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia

Anche la Regione Puglia, nel 2020, si è dotata di un Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (in seguito PRMC) quale piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PRT). In virtù dei benefici della mobilità ciclistica, funzionale al benessere e alla salute della popolazione, strategica per la riduzione dell'impatto ambientale antropico sul territorio, il PRMC ha diversi obiettivi: oltre a realizzare una rete ciclabile regionale uniformemente diffusa sul territorio, intende aumentare lo share modale relativo agli spostamenti di breve distanza che possono essere percorsi in bici e quelli meno brevi che richiedono intermodalità, contribuire alla diffusione della cultura della mobilità sostenibile, favorendo e diffondendo l'uso delle biciclette per effettuare gli spostamenti sistematici e occasionali.

Il PRMC assume i risultati del progetto di cooperazione transnazionale CY.RON.MED - Cycle Route Network of the Mediterranean, una rete costituita da itinerari della Rete Ciclabile Europea "EuroVelo" e della Rete Ciclabile Nazionale "Bicitalia" che ha più dettagliatamente definito le principali ciclovie transregionali e transnazionali, quali dorsali della rete ciclabile pugliese, con gli interventi infrastrutturali necessari per raggiungere ottimi livelli di sicurezza e comfort.

Il tracciato della Ciclovía dei Tre Mari viene meglio sviluppato dal PRMC, motivo per il quale nei diversi strumenti sovraordinati già vigenti potrebbe essere non riconducibile.

Nel prevedere gli interventi, il Biciplan di Andrano deve riconoscere priorità di realizzazione alla viabilità ciclabile che aggancia e integra, nel modo più efficace, la rete regionale:

- la Ciclovía regionale a valenza nazionale RP02 BICITALIA 6 Ciclovía Adriatica, che percorre tutta la costa adriatica della Puglia, collegandosi al tracciato Bicitalia 6 e, quindi, all'EuroVelo 8;
- la Ciclovía regionale a valenza nazionale RP06 BICITALIA 14 Ciclovía dei Tre Mari, variante del tracciato Bicitalia 14 Ciclovía Magna Grecia, che connette Taranto con Reggio Calabria lambendo tutto l'arco costiero ionico, correrebbe a circa 16 km a nord rispetto al centro di Andrano.

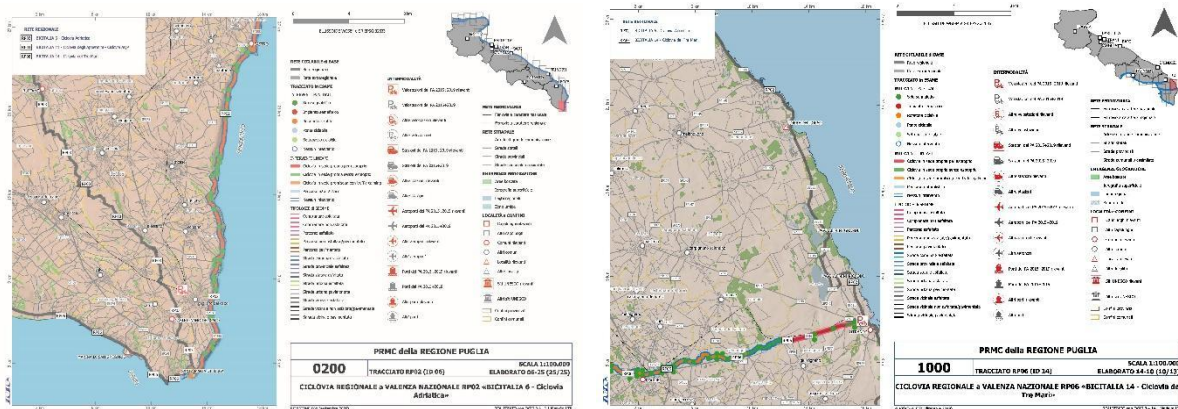


Figura 7 – PRMC DELLA Regione Puglia

5.8 Piano Energetico Ambientale Regionale

Il Piano Energetico Ambientale Regionale (P.E.A.R.) contiene indirizzi e obiettivi strategici in campo energetico in un orizzonte temporale di dieci anni e vuole costituire il quadro di riferimento per i soggetti pubblici e privati che, in tale campo, assumono iniziative nel territorio della Regione. La pianificazione regionale in ambito energetico investe entrambi i temi fondamentali della Offerta e Domanda di energia; per quanto attiene l'Offerta di energia, l'obiettivo del Piano è quello di costruire un mix energetico differenziato e, nello stesso tempo, compatibile con la necessità di salvaguardia ambientale; per quanto attiene la Domanda di energia, il Piano si pone l'obiettivo di superare le fasi caratterizzate da azioni sporadiche e scoordinate e di passare ad una fase di standardizzazione di alcune azioni.

Al fine di costruire un mix energetico differenziato e sostenibile, il Piano specifica i seguenti obiettivi:

- continuare ad assicurare un livello di offerta energetica superiore alla domanda interna regionale, nello spirito di solidarietà, ma con la consapevolezza che sia necessario ridurre gli impatti ambientali e diversificare le risorse primarie utilizzate, rendendo più sicuri gli approvvigionamenti;
- limitare gradualmente l'impiego di carbone e incrementare l'uso di gas naturale e fonti rinnovabili (eolico, solare termico, solare fotovoltaico);
- prevedere l'installazione di nuove centrali termoelettriche di grossa taglia in scenari che non determinino effetti di accumulo nell'emissione di gas climalteranti, ma di sostituzione, in modo da non incrementare ulteriormente le emissioni di CO₂ in questo settore;
- attrezzare il territorio regionale di installazioni che consentano l'approvvigionamento di gas naturale, innalzandone la capacità di produzione a livelli che soddisfino il fabbisogno interno e delle aree limitrofe;
- sviluppare e diffondere sul territorio le filiere bioenergetiche corte basate su sistemi locali di approvvigionamento di biomassa di origine agro-forestale e finalizzate alla piccola-media produzione termica distribuita, eventualmente abbinata a teleriscaldamento e cogenerazione;
- sviluppare la filiera dei biocombustibili liquidi finalizzati all'impiego nel settore trasporti o, in alternativa,

in ambito termico nelle aziende agricole;

- integrare nelle strategie di sviluppo delle rinnovabili l'idrogeno, valorizzando l'attività di ricerca nel settore della produzione e dell'uso di questa fonte energetica;
- intervenire sui punti deboli del sistema di trasporto e distribuzione dell'energia elettrica, incrementandone la capacità in modo da ridurre i vincoli di rete.

L'obiettivo di standardizzazione delle azioni nel campo della domanda di energia è perseguito stabilendo i seguenti obiettivi specifici:

- applicare le Migliori Tecnologie Disponibili nel campo della sostenibilità energetica, sia per installazioni ex-novo, sia per retrofit e sostituzioni;
- enfatizzare l'importanza della variabile energetica nell'edilizia, attraverso la definizione di parametri costruttivi cogenti, al fine di non incrementare i consumi termici e ridurre quelli elettrici;
- implementare le attività di contabilizzazione energetica e di auditing in ambito industriale per individuare le opportunità di razionalizzazione energetica;
- valutare, in via prioritaria, le condizioni idonee all'installazione di sistemi funzionanti in cogenerazione;
- orientare le azioni affinché non vi siano ulteriori incrementi dei consumi derivanti dal trasporto di persone e affinché sia possibile una sensibile riduzione degli incrementi dei consumi (50%) relativi al trasporto merci (miglioramento tecnologico dei veicoli e incremento dei fattori di carico dei veicoli per il trasporto merci);
- dare impulso all'impiego di biocarburanti nei mezzi pubblici o di servizio pubblico.

Il P.E.A.R., con riferimento al trasporto di persone, individua le seguenti azioni possibili. Per promuovere la mobilità urbana sostenibile attraverso lo spostamento di quote significative di traffico motorizzato privato verso forme di trasporto alternative e sostenibili è necessario prevedere la predisposizione di programmi, a livello locale, tali da favorire l'interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico. I siti di interscambio dovranno essere individuati prevalentemente all'ingresso delle città e presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo. Dovranno inoltre essere previste misure di integrazione del trasporto collettivo a vari livelli, a partire dall'interscambio tra i diversi sistemi (ferrovie, autobus urbani ed extraurbani), prevedendo anche una integrazione delle tariffe. Si dovrà valutare l'introduzione di forme di tariffazione per l'accesso alle aree urbane per gli autoveicoli, destinando i proventi a misure per la mobilità sostenibile, per i mezzi pubblici, per tariffe sociali. Tali forme di tariffazione potranno basarsi sulle caratteristiche energetico/ambientali dei veicoli. Si dovranno estendere le aree ciclo- pedonali, le zone a traffico limitato e le corsie riservate e protette per i mezzi pubblici e per le piste ciclabili. Dovrà essere promossa l'introduzione di sistemi di carsharing, carpooling, e taxi collettivi. Inoltre si dovrà rilanciare, a livello cittadino e degli uffici/aziende con più di 300 dipendenti, la figura del mobility manager con poteri reali sull'adozione di misure volte a ridurre l'impatto della mobilità sistemica.

Molto importanti sono le azioni nei confronti dei mezzi pubblici, con interventi sulla loro efficienza. È quindi necessario favorire l'innovazione e il miglioramento delle caratteristiche energetico-ambientali delle flotte del trasporto pubblico, attraverso l'incentivazione all'acquisto di mezzi ad alimentazione non convenzionale ed a basso impatto ambientale, come pure lo svecchiamento del parco autobus circolante.

Ad esempio, le motorizzazioni ibride (motore diesel + trazione elettrica) presentano una interessante prospettiva di evoluzione in conseguenza dei loro vantaggi, fra i quali in particolare:

- l'incremento di efficienza media legato alla regolarità dei regimi di funzionamento del propulsore;
- il recupero di energia in frenata;
- la possibilità di circolare con trazione totalmente elettrica in aree urbane sensibili.

Le sperimentazioni in corso, avviate ormai da alcuni anni, evidenziano risparmi energetici, in ciclo urbano, dell'ordine del 30%.

Nell'ambito dell'avvio di filiere agro – industriali volte all'incentivazione della produzione locale di biocarburanti, il parco autoveicolare pubblico o destinato al trasporto pubblico dovrà garantire una quota di utilizzo di tali carburanti (biodiesel e biogas). Un altro aspetto importante da tenere in considerazione, per quanto riguarda il parco veicolare di servizio pubblico, è quello dell'analisi dei percorsi. Nella scelta dei percorsi può essere utile introdurre un fattore di consumo specifico che consenta di monitorare i consumi energetici in funzione dei passeggeri trasportati e dei chilometri percorsi. Queste indicazioni consentono di definire una classe di efficienza energetica del tragitto e, di conseguenza, permettono di pianificare i percorsi basandosi su una analisi collettiva del parco veicoli pubblico.

In conseguenza di ciò, si possono prevedere azioni affinché i gestori del trasporto pubblico locale effettuino delle analisi preventive riguardanti il bilancio energetico delle diverse alternative di trasporto in relazione ai consumi evitati su mezzo privato. Tali analisi concorreranno alla scelta degli itinerari e dei mezzi di trasporto da utilizzare.

L'incentivazione all'uso del mezzo pubblico può essere raggiunta anche mediante interventi mirati a migliorare la qualità del servizio pubblico percepita dai potenziali clienti rendendolo più competitivo rispetto all'uso del mezzo privato.

6 CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

6.1 Inquadramento territoriale

Il territorio del Comune di Andrano è situato nel versante sud-orientale della provincia di Lecce e comprende anche un breve tratto del litorale adriatico, la località costiera “Marina di Andrano”, e la frazione di “Castiglione d’Otranto”; al 31 dicembre 2019 conta 4666 abitanti residenti (ISTAT).

Collocato a circa 45 Km da Lecce, occupa una superficie di quasi 16 Km² e confina a nord con i comuni di Spongano e Diso, ad est con il mar Adriatico, a sud con il comune di Tricase e a ovest con i comuni di Montesano Salentino e Surano.

Andrano vanta la presenza di interessanti monumenti tra cui il “Castello Spinola – Caracciolo” che trova le sue origini come opera fortificata e rappresenta uno tra i più interessanti castelli del sud-est otrantino.

Tra gli edifici sacri vi è la Chiesa Madre di Sant’Andrea Apostolo, dove all'interno vi sono custodite statue in cartapesta e numerose tele raffiguranti figure sacre, la Chiesa di Santa Maria delle Grazie, costruita con lo scopo di ringraziare per la protezione ricevuta durante l'invasione dei turchi, la Chiesa dei Domenicani, che conserva pregevoli altari ed ospita la tomba di Antonio Saraceni. All'esterno del nucleo urbano, è ubicata la Cripta Basiliana dell'Attarico, nella quale si possono ammirare i resti di antichi affreschi.

Come detto, il territorio di Andrano comprende Castiglione come piccola frazione, situata sulla strada che conduce a Montesano Salentino, il cui nome deriverebbe dalla presenza di un Castello del quale, ai giorni nostri, non vi è più traccia.

Comprende inoltre un tratto di costa, “Marina di Andrano”, località marittima del comune andranese da cui si trova a qualche km di distanza e che si estende per circa 3 km. La costa presenta tratti di scogliera che si alternano a piccole spiagge e nella località è presente una torre di avvistamento risalente al XV secolo denominata Torre

Porto di Ripa di cui resta solo il basamento. Il territorio circostante è pianeggiante ed è ricoperto da immense distese di uliveti.

Parte del territorio di Andrano rientra nel “Parco Costa Otranto – S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase”, istituito dalla regione Puglia allo scopo di salvaguardare la costa orientale del Salento, ricca di pregiati beni architettonici e di importanti specie animali e vegetali. Andrano è la sede del Parco.

Inoltre, nello schema direttore della rete ecologica polivalente, il territorio del comune di Andrano risulta, in questa visione, strategicamente collegato all’area naturale costiera da un “pendolo costiero” ovvero pendoli di mobilità dolce ed ecocompatibile.

6.2 Assetto attuale dell’offerta di trasporto

Dal punto di vista del sistema mobilità generale, Andrano, presenta diversi collegamenti stradali che interessano il comune e che consentono la connessione con i paesi limitrofi e con le marine permettendo in alcuni casi anche di approfittare della naturalità dei luoghi.

- SS 16 Adriatica (Lecce-Maglie);
- SS 275 di Santa Maria di Leuca (Maglie-Santa Maria di Leuca);
- SP 81, Vaste-Andrano-Tricase-Gagliano del Capo;
- SP 85, Andrano-Castiglione d'Otranto;
- SP 166, Andrano-Spongano;
- SP 168, Andrano-Marina di Andrano;
- SP 313, Andrano-Tricase;
- SP 358 litoranea, Otranto-Marina di Andrano-Leuca.

6.3 Il trasporto pubblico

Il comune di Andrano è inoltre servito dalla stazione ferroviaria Andrano-Castiglione sita nella frazione di Castiglione d'Otranto posta sulla linea locale Maglie-Gagliano del Capo gestita dalle Ferrovie del Sud Est.

Per quanto attiene il trasporto su gomma, i servizi di linea STP coprono la tratta Castro – Maglie – Lecce. Non esistono, però, servizi navetta tra le diverse stazioni ferroviarie e punti di arrivo nell’ area Parco, ad esclusione del periodo strettamente estivo per decongestionare il turismo balneare.

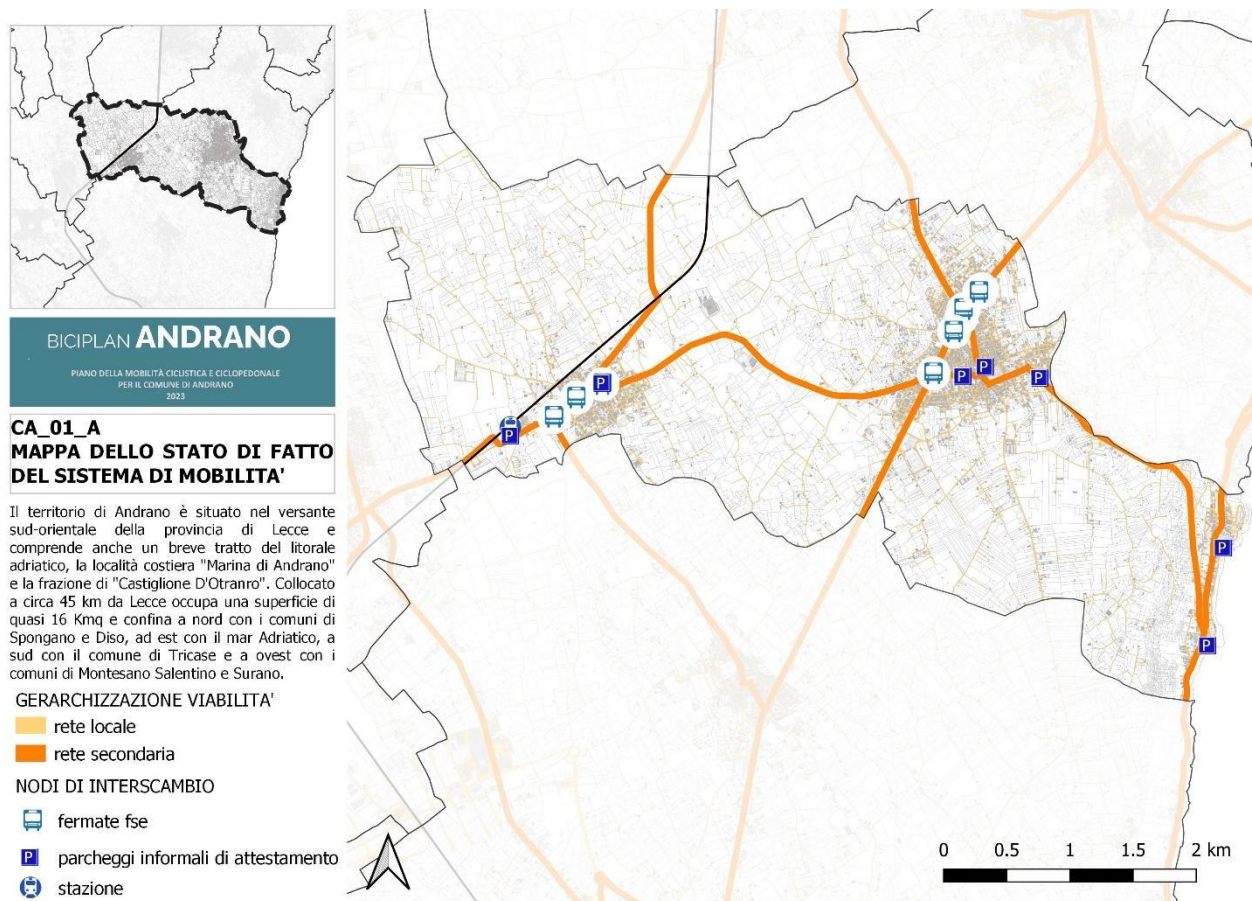


Figura 8 – Stralcio “mappa dello stato di fatto del sistema di mobilità attuale”

6.4 Sistema della mobilità ciclabile

Il Comune è sfornito di infrastrutture dedicate esclusivamente alla mobilità sostenibile, infatti sono completamente assenti sezioni urbane dedicate alla mobilità ciclistica, né come piste ad uso esclusivo, né come corsie ad uso promiscuo, se non per un piccolo tratto sulla SP85 partendo da Via Mozart.

Non vi è la presenza di segnaletica verticale e orizzontale che individua l'esistenza di itinerari ciclistici di tipologia turistica nei territori extraurbani.

Sono in corso un paio di progettazioni, una comunale, che, dalla stazione sita in Castiglione consentirebbe di raggiungere il centro di Andrano e la marina, ed una unitamente ai Comuni di Spongano, Diso e Ortelle che connetterebbe la stazione di Spongano al centro di Andrano sino a raggiungere le marine.

Infatti, il Comune di Andrano, unitamente con i Comuni di Spongano, Diso e Ortelle, hanno intrapreso la strada della rigenerazione territoriale con obiettivo primario il miglioramento della qualità della vita, pertanto questo implica processi in cui la cittadinanza sia parte attiva: da ciò nasce ODSA il laboratorio di connessione strategica.

La rete di ciclovie di previsione aspira ad infrastrutturare il territorio dei Comuni ODSA, verso una riconversione delle pratiche stesse di attraversamento e fruizione. Si immaginano le strade ciclabili come alternative reali ai collegamenti veicolari e non solo come supporto al sistema turistico. È in corso il progetto per la realizzazione della Ciclovìa che partendo da Spongano, attraversa il territorio comunale di Andrano e che porterà poi fin verso le marine.

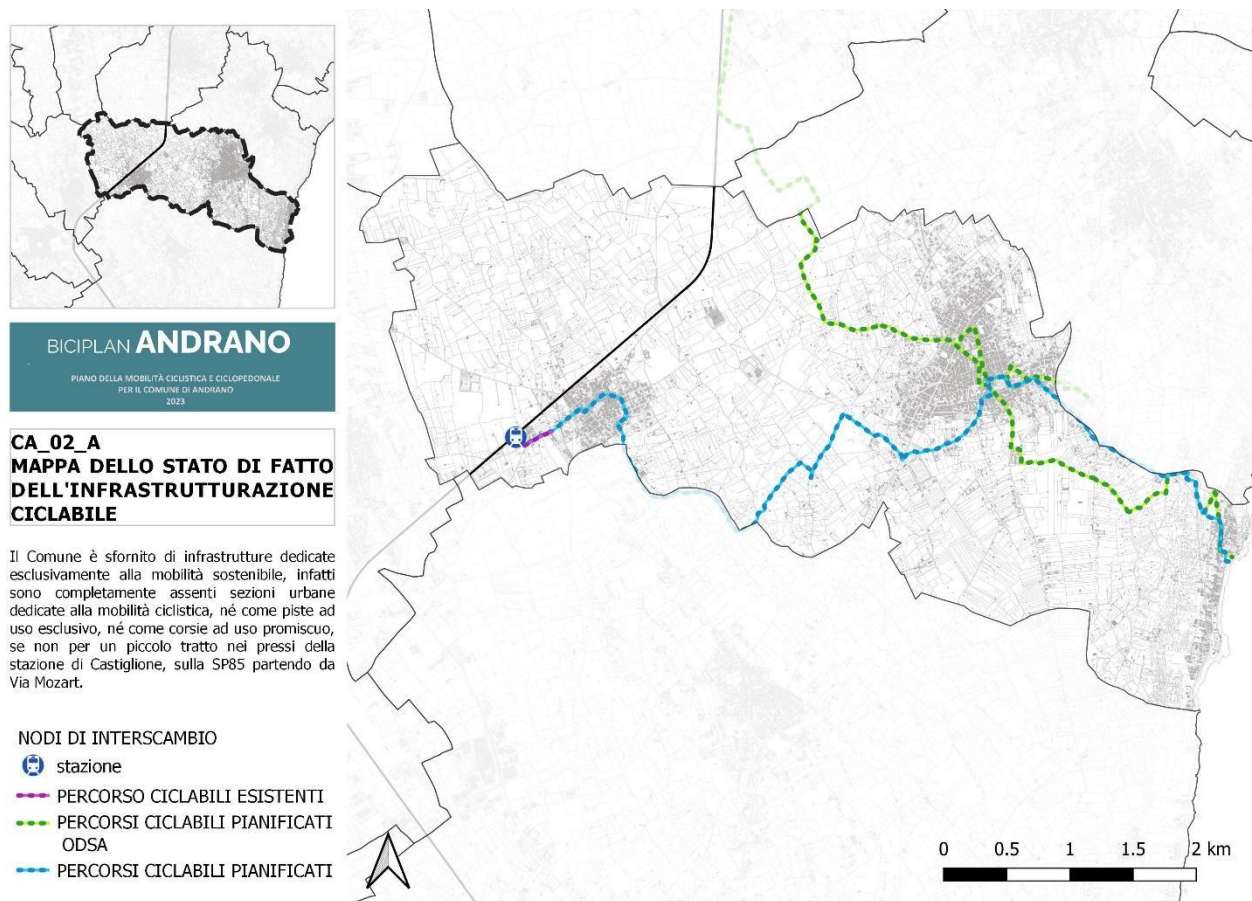


Figura 9 – Stralcio “Ricognizione mobilità dolce esistente”

7 PROGRAMMA DELLE AZIONI

Il PCMC è un piano-programma di azioni infrastrutturali, materiali e immateriali rivolto alla costruzione di un territorio in cui la mobilità dolce e in particolare ciclabile siano elementi strutturanti le pratiche d’uso e le abitudini

quotidiane. Un sistema di azioni concrete, sinergiche tra esse, che intreccino l'approccio materiale con l'approccio immateriale. Un sistema di azioni direttamente connesso alle premesse metodologiche e concettuali espresse nei paragrafi precedenti e che quindi ha come obiettivo cruciale il potenziamento della qualità urbana sia in termini ambientali che sociali ed economici.

In sintesi dunque si riporta la struttura ciclabile attraverso alcuni principi di fondo:

- Una rete primaria costituita dagli assi che consentono il collegamento tra Castiglione e Andrano, nonché che permettono di connettere l'abitato di Andrano con i paesi limitrofi, quali Spongano e Diso. Ad essa si innestano poi i collegamenti della rete primaria e secondaria; rappresenta la possibilità di pedalare intorno all'abitato per una prima distribuzione.
- Una rete principale contiene i percorsi che assicurano una maggiore distribuzione interna tra i vari quartieri di Andrano, con attenzione a scuole e attrattori locali, passando anche per il cimitero. A partire dallo schema della rete primaria si diramano percorsi che mettono in relazione tra loro servizi e funzioni, che consentono la connessione tra le varie zone del territorio in ambito extraurbano e il proseguimento del percorso da e verso la costa e le ciclovie regionali.
- Una rete secondaria, composta dagli assi secondari di connessione tra i tracciati principali e il resto dei tessuti insediativi per servire i principali attrattori di flusso, opera a vantaggio di spostamenti interni a porzioni della città e permette di penetrare nel tessuto più fitto del territorio comunale in un'area che diventa a passo dolce.
- Un sistema diffuso di design urbano per la condivisone e cioè una serie di accorgimenti di design urbano che strutturino tutto lo spazio pubblico, anche nei tessuti urbani moderni e contemporanei, più adatto ad accogliere la mobilità ciclistica e dove condividere le stesse sezioni stradali di quelle veicolari. L'obiettivo è quello di potenziare la capacità del tessuto stradale esistente di ospitare contemporaneamente e con efficacia e sicurezza i flussi di mobilità pedonale, ciclabile e dei mezzi a motore. Si agisce con un approccio progettuale che deve restituire allo spazio pubblico del transito la capacità di essere flessibile perché si trasforma con regole d'uso diverse e si adatta alle diverse densità d'uso stagionali (estate-inverno) o giornaliere (di notte), e condiviso perché si trasforma con elementi di arredo urbano e di segnaletica stradale che favoriscono l'integrazione di diverse velocità. Per fare questo l'ottica proposta non può che essere quella di lavorare per piccole azioni puntuali che tutelino i fruitori più fragili, e cioè pedoni e ciclisti, oggi purtroppo poco presenti nei flussi sistemici che attraversano la città.

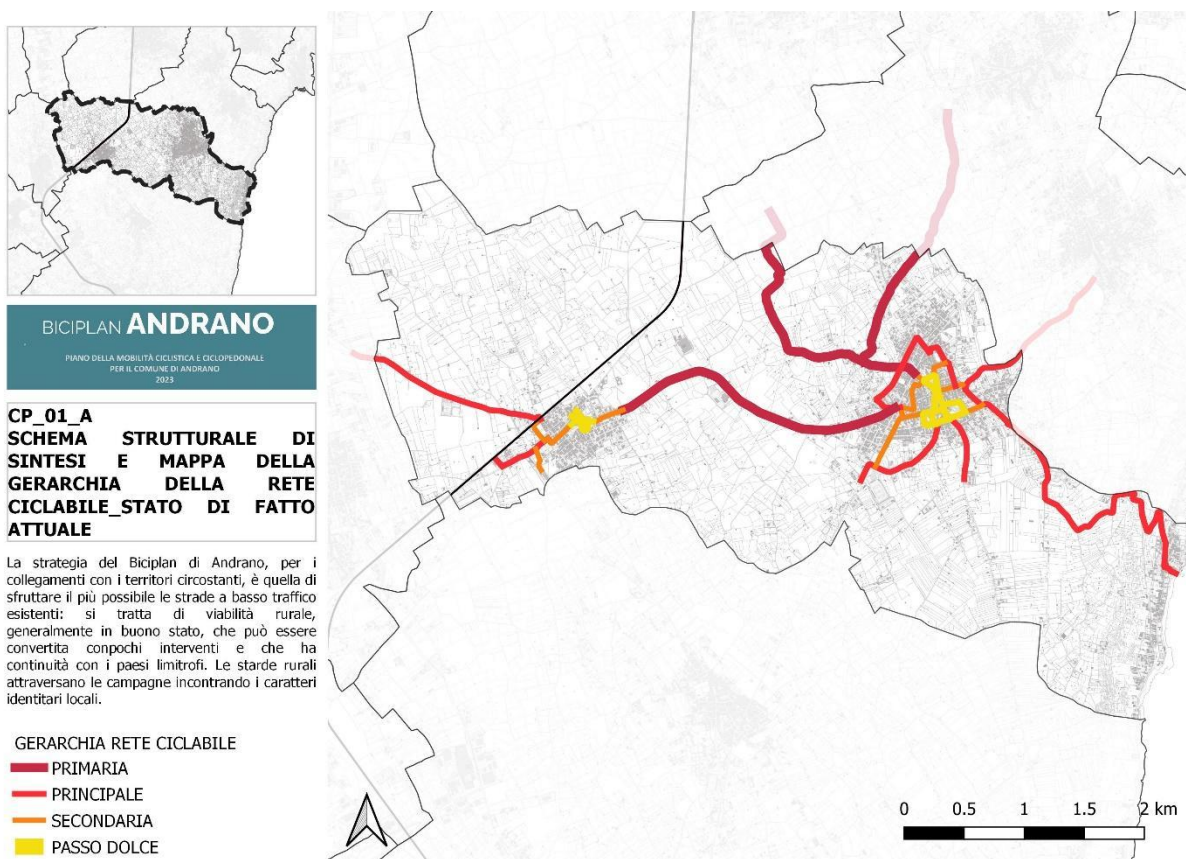


Figura 10 - Stralcio tavola di progetto "Schema strutturale di sintesi e mappa della gerarchia della rete ciclabile"

L'approccio utilizzato come scelta pianificatoria è quello di individuare pochi ed efficaci percorsi urbani da riconvertire e trasformare in rete ciclabile, e di lavorare contemporaneamente sulla trasformazione diffusa dello spazio pubblico dedicato alla sosta e al transito delle autovetture per permettere una migliore capacità dello stesso spazio di ospitare in maniera condivisa diverse velocità veicolari.

Le tipologie di viabilità ciclistica che definiscono la rete ciclabile di Andrano sono:

- PISTA CICLABILE, PISTA CICLABILE SU MARCIAPIEDE O CORSIA CICLABILE (URBANA);

Questo primo gruppo è rappresentato in rosso corallo nelle tavole e comporta una riorganizzazione della carreggiata: la categoria di progetto da perseguire prioritariamente, per la realizzazione ottimale dell'infrastruttura è la pista ciclabile in sede propria (possibilmente una pista monodirezionale per ciascun senso di marcia, altrimenti una singola pista bidirezionale), separata fisicamente dal traffico a motore da un cordolo.

In alternativa, tramite ampliamento dei marciapiedi e nel rispetto degli standard per il transito pedonale, la categoria di progetto da perseguire è la pista ciclabile su quota marciapiede, (possibilmente una pista monodirezionale per ciascun senso di marcia, altrimenti una singola pista bidirezionale). La separazione fisica dal traffico a motore è la differenza di quota.

In ultima ratio, la categoria di progetto da perseguire è la corsia ciclabile riservata (possibilmente una corsia monodirezionale per ciascun senso di marcia, altrimenti una singola corsia bidirezionale), tipologia progettuale che non comporta separazione fisica dal traffico veicolare ma che assicura, tramite segnaletica orizzontale, l'uso esclusivo per i velocipedi.

- STRADA URBANA CICLABILE;

Rappresentata in magenta nelle tavole, non comporta opere di rifacimento della carreggiata ma opportuna segnaletica e interventi di traffic calming. È prevista nell'abitato, su strade in cui insiste già un limite di velocità a 30km/h, da continuità alle piste ciclabili in sede protetta sulle strade le cui sedi non sono sufficienti ad una rimodulazione e comporta una condivisione dello spazio stradale da parte di utenti motorizzati e utenti in bici.

- PASSO DOLCE - ZONA A TRAFFICO LIMITATO;

Individua un contesto in cui la condivisione di tutti gli utenti della strada è soprattutto a vantaggio di quelli più deboli, da attrezzare con opportuna segnaletica.

Nota: la voce non è presente in tabella perché regolamentata dal CdS, non vi sono riferimenti a schede progettuali previste dalla L.2/2018. La dicitura "passo dolce", inoltre, è una strategia proposta dal Biciplan per una limitazione del traffico progressiva e partecipata, per la quale si rimanda all'Allegato 1 Passo Dolce.

- PERCORSO CICLABILE;

In verde scuro nelle tavole. Quelle candidate a costituire i percorsi ciclabili sono strade secondarie extraurbane già a bassissimo traffico veicolare (<50 veic./giorno), di sezione contenuta, che in passato hanno rappresentato servizio per la produzione agricola, soprattutto quella di dimensione domestica e familiare, o che hanno svolto il ruolo delle odierne e più capienti provinciali. Connettono centri contigui o luoghi all'interno dello stesso comune attraversando il paesaggio extraurbano; essendo naturalmente vocate ad accogliere traffico veicolare a velocità contenute e inferiori ai 30 km/h (il loro andamento non rettilineo è di per sé un elemento di traffic calming), gli interventi previsti riguardano soprattutto le regole d'uso (esclusivo o prevalente per biciclette) e la segnaletica.

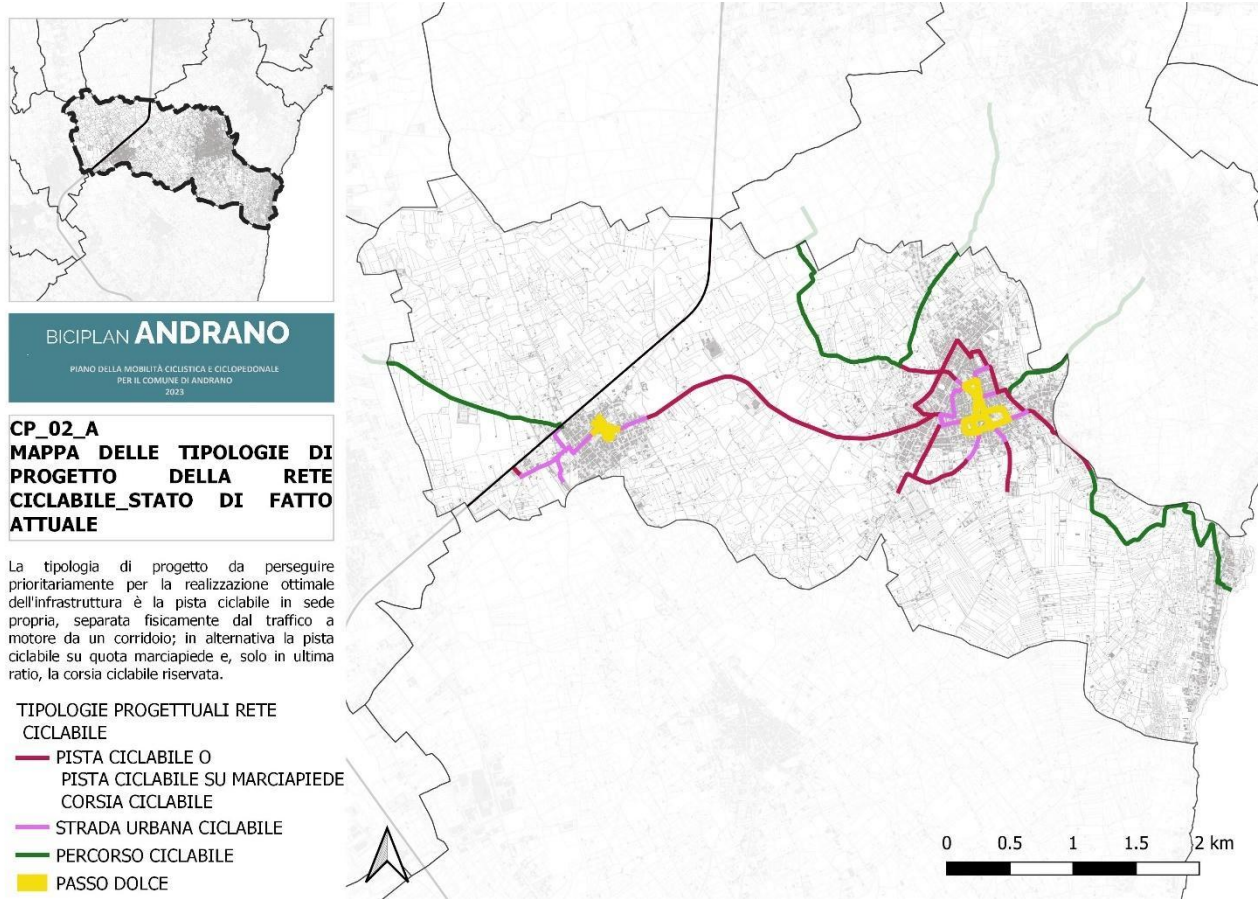


Figura 13 - Stralcio tavola di progetto "Mappa delle tipologie di progetto della rete ciclabile"

8 POSSIBILI IMPATTI SUL TERRITORIO

Il P.C.M.C., che sarà sviluppato sulla base delle linee di indirizzo, avrà ad oggetto il miglioramento dell'accessibilità e della qualità dell'aria, la promozione del trasporto pubblico, la sicurezza del sistema delle viabilità e dei trasporti.

Il Piano pertanto sarà in grado di adottare opportune misure ed azioni tali da indurre spostamenti più compatibili con il territorio e l'ambiente, nel rispetto degli specifici assetti territoriali e dei poli attrattori di mobilità.

Sulla base di quanto detto nei paragrafi precedenti, la maggior parte delle opere previste per l'implementazione del piano potranno essere configurate come interventi di manutenzione ordinaria su strade di competenza comunale; alcuni interventi infrastrutturali previsti da PCMC con potenziale impatto sul territorio, che potrebbero attuarsi in uno scenario futuro laddove venisse realizzata una strada di connessione tra il cimitero di Andrano e Via Giovanni Caboto e in previsione della realizzazione della bretella di collegamento con la futura zona PIP prevista all'interno del Programma Urbanistico Generale vigente, risultano comunque coerenti con gli interventi previsti dallo stesso PUG.

Infatti, l'orientamento del piano è quello di ridurre al minimo la realizzazione di infrastrutture ex novo, e cioè solo ai casi in cui per necessità di completamento della rete prioritaria si deve ricorrere a piccole aree da trasformare per integrare infrastrutture esistenti, evitando comunque tali azioni in ambiti extraurbani, ma solo in aree già classificate come già urbanizzate, e utilizzando suoli già compromessi o adiacenti a strutture viarie esistenti, riducendo così i potenziali effetti ambientali evidenti, sia in termini di emissioni che di consumo di suolo. Per quanto riguarda gli interventi previsti sono state individuate tre tipologie di interventi in base allo stato di fatto riscontrato:

● INTERVENTI DI LEGGERO IMPATTO

- In ambito extraurbano 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).
- In ambito urbano 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.

● INTERVENTI DI MEDIO IMPATTO

- In ambito extraurbano, oltre agli interventi previsti precedentemente, prevedono anche il rifacimento dell'intero pacchetto della pavimentazione.
- In ambito urbano sono rappresentativi degli interventi di moderazione del traffico lungo i percorsi promiscui.

● INTERVENTI DI FORTE IMPATTO

- In ambito extraurbano, oltre agli interventi previsti precedentemente, prevedono altre opere particolari, fra cui il ridisegno della sezione, lo smantellamento parziale di pavimentazione impermeabile esistente e la sostituzione con materiale drenante, il rafforzamento della infrastruttura verde oltre interventi di

illuminazione della sede ciclabile o ciclopedonale.

- In ambito urbano 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 sottolinea che gli interventi previsti all'interno dell'area tutelata paesaggisticamente e individuata come "parchi e riserve", non ricadono nella "sito di rilevanza naturalistica" SIC e saranno meramente legati ad una manutenzione di infrastrutturazione esistente.

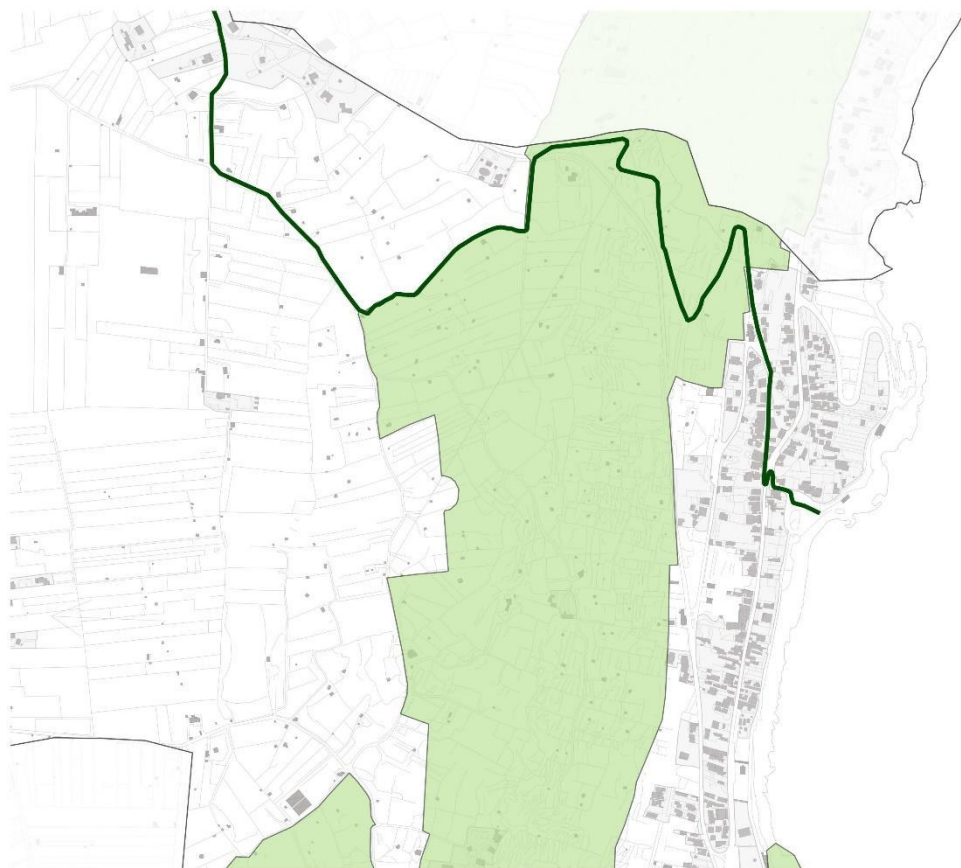


Figura 14 – Rappresentazione infrastruttura ciclabile ricadente in area "parchi e riserve"

Si riportano schematicamente in tabella l'entità delle possibili modificazioni paesaggistiche che il piano apporta all'area in esame. Quanto sintetizzato di seguito mostra come il PCMC non ha impatti significativi sull'ambiente e conserva integrità e qualità del paesaggio.

POSSIBILE MODIFICAZIONE DELL'AREA IN OGGETTO	PRESENTE	ASSENTE	IMPATTO CON IL PAESAGGIO		
			BASSO	MEDIO	ELEVATO
Cromatismi della pavimentazione stradale e dell'arredo stradale	x		x		
Rapporto vuoto / pieni		x			
Sagoma	x		x		
Volume	x		x		
Aspetto architettonico	x		x		
Copertura	x		x		

Publici accessi	x		x		
Impermeabilizzazione del terreno	x		x		
Movimenti di terreno / sbancamenti	x		x		
Realizzazione di infrastrutture accessorie		x			
Aumento superficie coperta		x			
Alterazione dello skyline		x			
Alterazione percettiva del paesaggio		x			
Interventi su elementi arborei e vegetazione		x			

QUALITA' PAESAGGISTICHE	LIVELLO ATTUALE	LIVELLO POST OPERAM
<u>Diversità</u> (riconoscimento dei caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici, etc.)	MEDIO/ALTO	MEDIO/ALTO
<u>Integrità</u> (permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici – relazioni funzionali, visive, spaziali)	MEDIO	MEDIO/ALTO
<u>Qualità visiva</u> (presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, etc.)	MEDIO	MEDIO/ALTO
<u>Rarità</u> (presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari)	MEDIO	MEDIO
<u>Degrado</u> (perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali)	MEDIO	BASSO

RISCHIO PAESAGGISTICO, ANTROPICO E AMBIENTALE DOVUTO AL PIANO	
<u>Sensibilità</u> (capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado della qualità complessiva)	
<u>Vulnerabilità/fragilità</u> (condizione di facile alterazione o distruzione dei caratteri connotativi)	
<u>Capacità di assorbimento visuale</u> (attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità)	
<u>Stabilità</u> (capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidati)	
<u>Instabilità</u> (situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici)	

Nelle tabelle che seguono 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 che durante la 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 polvere (PM10) Emissioni di CO₂ 	<ul style="list-style-type: none"> Concentrazione SO₂, NO_x, 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 	LIEVE

		<ul style="list-style-type: none"> Fabbisogno energetico Densità del traffico 	
ACQUA	<ul style="list-style-type: none"> Captazioni e derivazioni Creazione di una 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 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 biotipi 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
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 Numero di siti ambientali, culturali ed artistici di pregio fruibili e/o restaurati 	LIEVE
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 1 – 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 polvere (PM10) Emissioni di CO₂ 	<ul style="list-style-type: none"> Concentrazione SO₂, NO_x, O₃, CO Emissioni di CO₂ Emissioni totali di inquinanti di origine civile, industriale e da traffico Densità del traffico (pesante e 	NULLO

		<ul style="list-style-type: none"> privato) • Superamenti annui degli standard/valori guida per ogni inquinante • Percentuale di giorni l'anno con cattiva qualità dell'aria • Popolazione esposta • Fabbisogno energetico • Densità del traffico 	
ACQUA	<ul style="list-style-type: none"> • Captazioni e derivazioni • Creazione di una 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 • 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 	MIGLIORATIVO
FAUNA E FLORA	<ul style="list-style-type: none"> • Alterazione di habitat e biotipi • 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 	MIGLIORATIVO
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 • Numero di siti ambientali, culturali ed artistici di pregio fruibili e/o restaurati 	MIGLIORATIVO
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 	MIGLIORATIVO

Tabella 2 – Effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini – Fase di esercizio

Come si evince dalle matrici ambientali analizzate, gli effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini, sono lievi e anzi, si prevede anche un impatto migliorativo ovvero positivo, sulle componenti Rumore, Fauna e Flora, Paesaggio e Sicurezza Stradale grazie appunto alle azioni di piano che verranno messe in atto.

Nella successiva tabella, sulla base degli interventi previsti dal piano, sono state schematizzate le caratteristiche dei potenziali impatti sulla salute dell'uomo e sull'ambiente.

Portata degli impatti	<ul style="list-style-type: none"> ● assente consumo del suolo per ingombro del solido stradale ● 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 	BASSO
Grandezza e complessità dell'impatto	<ul style="list-style-type: none"> ● l'infrastruttura in oggetto è di tipo nastriforme, gli impatti ● sono generalmente circoscritti al nastro stradale ● alcuni impatti (rumore, emissioni nocive) possono coinvolgere un'area di estensione variabile con le condizioni ● meteorologiche 	BASSO
Probabilità impatti	<ul style="list-style-type: none"> ● bassa sulla popolazione (territorio prevalentemente rurale, distanza fra insediamento urbano e sede stradale) ● moderata su flora e fauna, riducibile con l'adozione di idonee misure di mitigazione 	BASSO
Durata impatti	<ul style="list-style-type: none"> ● pari alla vita utile dell'opera per atmosfera, acqua, suolo, rumore ● pari alla durata del cantiere per i rifiuti 	BASSO
Frequenza impatti	<ul style="list-style-type: none"> ● singolare per produzione rifiuti in fase di cantiere ● pari alla frequenza dei picchi di traffico veicolare per atmosfera, acqua, suolo, rumore in fase di esercizio 	BASSO
Grado di irreversibilità impatti	<ul style="list-style-type: none"> ● reversibile per quanto riguarda la produzione di rifiuti ● reversibile su acqua, suolo e sottosuolo (presenza di impianti di trattamento acque meteoriche) ● irreversibile su atmosfera ● reversibile su rumore 	BASSO

Tabella 3 – Caratteristiche dell'impatto potenziale

Tutti gli interventi 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. Quanto sintetizzato

mostra che il P.C.M.C. non ha impatti significativi sull'ambiente, a conserva dell'integrità e della qualità del paesaggio.

L'obiettivo generale del PCMC è quello di diminuire del 30% in dieci anni il numero degli spostamenti compiuti con veicoli a motore, e dunque di ridurre significativamente l'emissione di gas nocivi e climalteranti in atmosfera, con evidenti benefici sociali e ambientali. È dunque evidente l'approccio eco-sostenibile che sottende le scelte del piano e la sua funziona ambientale migliorativa. In particolar modo su tre grandi aspetti si concentrano gli esiti migliorativi del piano: La qualità dell'aria, l'inquinamento acustico, e il tasso di incidentalità veicolare.

1) La qualità dell'aria:

Si consideri che la qualità dell'aria nelle aree urbane è condizionata soprattutto dalla concentrazione di alcuni gas climalteranti tra i quali quelli noti come PM10 (particolato aerodisperso), PM2,5 (particolato aerodisperso), biossido di azoto, ozono troposferico, benzopirene nel PM10, ossidi di azoto, anidride solforosa. Tra essi i primi due risultano tra i principali inquinanti e sono direttamente connessi alle produzioni antropiche tra cui (rilevante) il traffico veicolare.

Riportiamo a tal fine quanto pubblicato da ISPRA nel XIV Rapporto Qualità dell'ambiente urbano - Edizione 2018:

PM10 – PARTICOLATO AERODISPERSO

“Per materiale particolato aerodisperso s'intende l'insieme delle particelle atmosferiche solide e liquide sospese in aria ambiente. Il termine PM10 identifica le particelle di diametro aerodinamico inferiore o uguale ai 10µm. Si tratta di un inquinante dalla natura chimico-fisica complessa, alla cui costituzione contribuiscono più sostanze. In parte è emesso in atmosfera come tale direttamente dalle sorgenti (PM10 primario) e in parte si forma in atmosfera attraverso reazioni chimiche fra altre specie inquinanti (PM10 secondario). Il PM10 può avere sia origine naturale sia antropica: tra le sorgenti antropiche un importante ruolo è rappresentato dal traffico veicolare”

PM2,5 - PARTICOLATO AERODISPERSO

Il D.Lgs. 155/2010 ha introdotto un valore limite per la protezione della salute umana anche per la frazione fine o respirabile del materiale particolato (PM2,5), tenuto conto delle evidenze sanitarie che attribuiscono un ruolo determinante alle particelle più piccole: si tratta dell'insieme delle particelle aerodisperse aventi diametro aerodinamico inferiore o uguale a 2,5 µm. Date le ridotte dimensioni esse, una volta inalate, penetrano in profondità nel sistema respiratorio umano e, superando la barriera tracheo-bronchiale, raggiungono la zona alveolare. Come il PM10, anche il particolato PM2,5 è in parte emesso come tale direttamente dalle sorgenti in atmosfera (PM2,5 primario) ed è in parte formato attraverso reazioni chimiche fra altre specie inquinanti (PM2,5 secondario). L'emissione diretta di particolato fine è associata a tutti i processi di combustione, in particolare quelli che prevedono l'utilizzo di combustibili solidi (carbone, legna) o distillati petroliferi con numero di atomi di carbonio medio-alto (gasolio, olio combustibile). Particelle fini sono dunque emesse dai gas di scarico dei veicoli a combustione interna, dagli impianti per la produzione di energia e dai processi di combustione nell'industria, dagli impianti per il riscaldamento domestico, dagli incendi boschivi.

È evidente dunque come gli esiti migliorativi nella riduzione del 30% di tali inquinanti specie in un ambiente urbano disperso (come può definirsi l'intera provincia di Lecce) siano elementi valoriali e obiettivi da perseguire significativamente superiori agli impatti ambientali relativi alla realizzazione delle previsioni del piano per la mobilità ciclistica e ciclopedonale che si concretizza in un parco di azioni materiali, micro-infrastrutture come piste ciclabili in

sede propria o segnaletica di segnalazione e dissuasione e immateriali come laboratori civici, sperimentazioni comunitarie e azioni di comunicazione.

2) L'inquinamento acustico

Anche su tale aspetto è opportuno ricordare come l'obiettivo generale del PCMC è quello di diminuire del 30% in dieci anni il numero degli spostamenti compiuti con veicoli a motore, e dunque di ridurre significativamente la percentuale giornaliera di ore in cui la popolazione in ambito urbano è esposta a intervalli di rumore espressi in Lden e Lnight. È dunque evidente l'approccio eco-sostenibile che sottende le scelte del piano e la sua funziona ambientale migliorativa.

Anche qui riportiamo integralmente quanto pubblicato da ISPRA nel XIV Rapporto Qualità dell'ambiente urbano - Edizione 2018:

La sorgente di rumore prevalente in ambito urbano risulta essere il traffico veicolare; gli intervalli di Lden e Lnight nei quali insiste il maggior numero di persone soggette al rumore da traffico variano in relazione agli studi. Si registrano percentuali elevate di popolazione esposta, mediamente il 20-25% e in alcuni casi superiori al 40%, negli intervalli Lden tra 60 e 64 dB(A) e tra 65 e 69 dB(A) e negli intervalli Lnight tra 50 e 54 dB(A) e tra 55 e 59 dB(A).

3) Esternalità negative derivanti da tasso di incidentalità

In ultimo si consideri l'effetto evidentemente migliorativo del piano nella misura in cui venga ridotto il traffico di veicoli a motore del 30% e nella misura in cui vengano introdotte diverse regole d'uso, atte tutte alla moderazione dell'intensità e della velocità veicolare, in diversi tessuti urbani, in termini di potenziale riduzione di sinistri stradali.

10 VALUTAZIONI CONCLUSIVE

La pianificazione della mobilità in chiave sostenibile, come proposta nel P.C.M.C., induce un miglioramento nelle condizioni di mobilità dei cittadini, offrendo sia ai residenti che ai pendolari la possibilità di privilegiare gli spostamenti in bicicletta e a piedi a basso impatto ambientale.

Le strategie di piano e le misure da adottare in fase di realizzazione degli interventi previsti, non indurranno impatti significativi alle componenti ambientali, elencate precedentemente, alla fruizione del paesaggio e alla salute delle persone.

La costruzione della proposta del Biciplan urbano si inserisce in una visione della mobilità per il prossimo decennio quale risultato dell'interazione con le dinamiche territoriali a cui i documenti di pianificazione e programmazione alle differenti scale territoriali ci rimandano.

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.

Il P.C.M.C. contribuisce a risolvere le criticità connesse alla mobilità urbana (ambientali, di sicurezza, sociali e economiche) alle diverse scale e migliora la qualità dell'ambiente urbano, contribuisce in maniera significativa ad aumentare la tutela della salute umana (rispetto alla sicurezza stradale) e dell'ambiente (rispetto ad emissioni e consumi energetici) e contribuisce in misura significativa a garantire un miglior uso delle risorse ambientali (ambiente urbano, territorio, aria, suolo, ecc...), garantendone una maggiore tutela nel tempo.

In particolare gli interventi proposti nel campo della mobilità ciclistica e ciclo-pedonale si pongono l'obiettivo di ridurre negli anni il traffico veicolare motorizzato privato a favore di modalità di spostamento collettive, sostenibili e maggiormente rispettose della salute delle persone ed in particolare dei cittadini con difficoltà motorie e dell'utenza debole. Tali obiettivi contribuiranno a ridurre significativamente le emissioni, sia acustiche che di inquinanti, nonché i consumi energetici (in particolare di combustibili fossili) dovuti alla mobilità urbana, consentendo di sostituire quote di spostamenti oggi effettuati con mezzi motorizzati con spostamenti a piedi o in bicicletta.

Pertanto, fatti salvi eventuali ed ulteriori approfondimenti o prescrizioni che dovessero essere imposti dall'autorità competente o da quella procedente, si ritiene che, nonostante parte del territorio su cui si dovrà intervenire rientri in zona tutelata paesaggisticamente in quanto area "parchi e riserve", per quanto illustrato sin ora, il procedimento in esame non presenti caratteristiche tali da rendere necessaria l'applicazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica e, pertanto, si richiede che venga escluso dalla stessa.

**PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA E CICLOPEDONALE
PER IL COMUNE DI ANDRANO
2023**

Verifica di Assoggettabilità a VAS

PROPOSTA DI ELENCO

**di soggetti competenti in materia ambientale e degli enti
territoriali interessati da consultare**

1 PREMESSA

Il presente documento rappresenta la “Proposta di elenco di soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare”, finalizzato ad attivare le consultazioni previste nell’ambito della procedura di Verifica di assoggettabilità a VAS, di cui all’art. 12 comma 2 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e all’art. 8 della L.R. n° 44/2012, del Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale relativo al Comune di Andrano.

2 ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE

In riferimento a quanto previsto dall'art. 12 comma 2 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dall'art. 8 della L.R. n° 44/2012, il comune di Andrano, in qualità di autorità procedente, propone il seguente elenco di soggetti competenti in materia ambientale e di enti territoriali da consultare al fine dell'acquisizione del parere relativamente all'assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica del Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale del comune di Andrano (LE).

NOME SOGGETTO / ENTE		CONTATTO
PROVINCIA DI LECCE		protocollo@cert.provincia.le.it ambiente@cert.provincia.le.it
AUTORITA' DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO MERIDIONALE		protocollo@pec.distrettoappenninomeridionale.it
ARPA PUGLIA-DAP LECCE		dap.le.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it
SOPRINTENDENZA Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le provincie di BR e LE		sabap-br-le@pec.cultura.gov.it
ASL Lecce		dipartimento.prevenzione@pec.asl.lecce.it protocollo.asl.lecce@pec.rupar.puglia.it
ACQUEDOTTO PUGLIESE s.p.a.		acquedotto.pugliese@pec.agp.it
ENTE PARCO NATURALE REGIONALE COSTA OTRANTO SANTA MARIA DI LEUCA E BOSCO DI TRICASE		parcootrantoleuca@pec.it
REGIONE PUGLIA	Sezione tutela e valorizzazione paesaggio	sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it
	Sezione infrastrutture per la mobilità	mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it
	Sezione urbanistica	serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it
Unione dei Comuni Andrano Spongano Diso Castro		unioneandranosponganodiso@sicurezzapostale.it

Comune di Tricase	protocollo.comune.tricase@pec.rupar.puglia.it
-------------------	--

Comune di Montesano Salentino	protocollo.comune.montesanosalentino@pec.rupar.puglia.it
Comune di Diso	segreteria.comune.diso@pec.rupar.puglia.it
Comune di Spongano	protocollo.comune.spongano@pec.it