



**Comune di San Vito dei Normanni**  
Provincia di Brindisi

## **PMCC - Piano per la mobilità ciclistica e ciclopedonale**

Committente: Comune di San Vito dei Normanni (BR)  
RUP: Ing. Giuseppe Olivieri

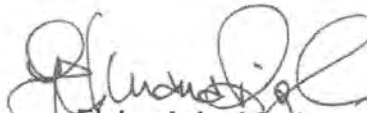
Redazione:



Gruppo di progetto:  
ing. Maurizio Difronzo, Direttore Tecnico  
ing. Rita Alessandra Aquilino  
ing. Stefano Marino  
ing. Germana Pignatelli

Timbri e approvazioni



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

**REL 02**

**Rapporto preliminare per la verifica  
di assoggettabilità a V.A.S.**

**Redazione**

Luglio 2019

Versione

V.01



# 1. Indice

1.	Indice.....	ii
2.	PREMESSA .....	1
3.	La procedura di VAS .....	2
3.1	Riferimenti Normativi.....	2
3.2	Scopo del Documento .....	6
3.3	Autorità competente .....	7
4.	Descrizione dei contenuti del piano ed aspetti programmatici .....	9
4.1	Le linee di indirizzo.....	9
4.2	Obiettivi del Piano .....	11
5.	Caratteristiche del Piano .....	12
5.1	Coerenza degli obiettivi del PMCC di San Vito dei Normanni con altri piani e programmi .....	12
5.2	Pertinenza del Piano sotto l'aspetto ambientale nell'ottica dello sviluppo sostenibile del territorio	13
6.	I possibili impatti sul territorio .....	15
6.1	Sistema infrastrutturale .....	15
6.1.1	Inquadramento degli interventi di piano nelle previsioni del piano paesaggistico territoriale Regionale (P.P.T.R.).....	22
6.1.2	Inquadramento degli interventi di Piano nelle indicazioni fornite dal Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.) .....	24
6.2	Sicurezza e salute.....	24
6.3	Impatto sociale .....	25
6.4	Il coinvolgimento dei cittadini .....	25
7.	Valutazioni conclusive .....	26



---

## 2. PREMESSA

---

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

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

In particolare la VAS si inserisce all'interno del sistema dinamico di programmazione-valutazione degli interventi. La finalità della VAS è la verifica della rispondenza dei Piani di Sviluppo e dei Programmi Operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile tenendo conto degli effettivi vincoli ambientali e della diretta incidenza dei piani sulla qualità dell'ambiente.

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



---

## 3. La procedura di VAS

---

### 3.1 Riferimenti Normativi

#### Direttiva Europea

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

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

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

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

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

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



---

## Normativa Nazionale

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

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

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

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

La verifica di assoggettabilità, redatta secondo le indicazioni di cui all'articolo 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 espone nell'allegato I del D. Lgs 4/08 recante “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, in materia ambientale”.

L'articolo 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 del 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:

- a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
- b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o programma;



c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;

d) 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'articolo 21 del D.Lgs 18 maggio 2001 n.228;

e) 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;

f) 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;

g) 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;

h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate ed una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;

i) 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;

j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

L'articolo 14 del D.Lgs 4/08 richiede di mettere a disposizione del pubblico la proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale consentendo a chiunque, entro il termine ultimativo di 60 giorni dalla pubblicazione, di apportare il proprio contributo con osservazioni, suggerimenti e/o pareri.

### **Quadro Normativo Regionale**

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



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

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

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

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

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria e dell'ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi soggetti alla normativa statale e regionale vigente in materia di Valutazione d'impatto ambientale (VIA);



b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come Zone di protezione speciale (ZPS) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come Siti di importanza comunitaria (SIC) per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del 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, secondo le disposizioni contenute all'articolo 8.

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

**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 dall'Allegato I alla parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e s. m. e i., richiamato dallo stesso art. 8 della citata legge Regionale n. 44.**

### 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 Decreto legislativo 152/06, comprende una descrizione del Piano con le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente.

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

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





### 3.3 Autorità 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 predispone il piano o programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Il Contributo richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale è finalizzato a evidenziare le eventuali criticità ambientali nell'ambito territoriale interessato, nonché i potenziali impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale che potrebbero derivare dall'attuazione del Piano e le relative misure di prevenzione, mitigazione e compensazione.

Per quanto detto in particolare nel caso descritto si individuano:

1. **Autorità Competente:** Comune di San Vito dei Normanni – **Settore 6 Lavori Pubblici, Edilizia Residenziale Pubblica, Manutenzione, Assetto del Territorio, Paesaggistica**

2. **Autorità procedente:** Comune di San Vito dei Normanni – **Settore 4 Urbanistica, Edilizia residenziale privata, Controllo del Territorio**



## 4. Descrizione dei contenuti del piano ed aspetti programmatici

---

### 4.1 Le linee di indirizzo

Il Comune di San Vito dei Normanni ha assunto negli anni i contorni di una Terra di Passaggio, numerosi e importanti arterie stradali dipartono da esso per collegarlo ai comuni limitrofi, la problematica del traffico veicolare è divenuta col tempo molto sentita dai sanvitesi. Per questo si fa crescente l'esigenza di ridurre il flusso degli autoveicoli al suo interno, offrendo alternative agli spostamenti più sostenibili. Questo anche nell'ottica di garantire maggiore accessibilità turistica al territorio cittadino ed extraurbano.

Nel percorso verso la redazione del PUMS, il PMCC rappresenta il primo passo e anticipa il tema della ciclabilità. Lo stesso dovrà costruire quindi una visione alternativa del tessuto viabilistico urbano, in cui una rete di mobilità dolce (ciclabile e pedonale) costruisce le interconnessioni a:

- Principali poli attrattori del casa-scuola e casa lavoro
- Attrazioni turistiche (aree archeologiche, attrattori naturali come grotte rupestri (San Biagio, San Giovanni e San Nicola) e il famoso Canale Reale, le masserie storiche, numerose nel territorio di Sanvito, centri di aggregazione come il Laboratorio urbano ExFadda)
- Connessioni cicloturistiche sia verso l'entroterra e soprattutto verso le località marine che ricoprono un ruolo cruciale per il turismo, specialmente nei periodi estivi, come Specchiolla e Torre Guaceto.

Il PMCC deve quindi verificare ed integrare una rete di percorsi non solo urbani (come già esplicitato), ma anche extraurbani che permettano di ricucire la connessione tra il tessuto urbano (storico e consolidato) con quello della campagna, che è ricco di bellezze paesaggistiche, storiche ed archeologiche, che attraverso lo sviluppo di una mobilità dolce, potranno essere maggiormente apprezzate dai sanvitesi stessi nonché dai turisti.

Allo scopo di rendere più attrattivo il territorio, pur preservandone gli aspetti naturalistici, il biciplan dovrà connettere la città a quegli itinerari, esistenti a livello sovralocale, che conducono alla costa in modo che questi siano facili da individuare e fruibili da tutti e non solo dai cicloturisti più esperti. Le località balneari, in primis l'Oasi Naturalistica di Torre Guaceto, rappresentano un forte polo attrattore per la domanda stagionale.

Accanto al biciplan, il PMCC indica azioni e misure strategiche per la diffusione della mobilità dolce in città. Con riferimento alle "Linee guida Nazionali per i PUMS", il PMCC mira direttamente alla implementazione delle strategie indicate in tabella 1 (DL 04/08/2017 "Tabella 3 – Strategie e azioni").



Tabella 1 – DL 04/08/2017 “Strategie e azioni”

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

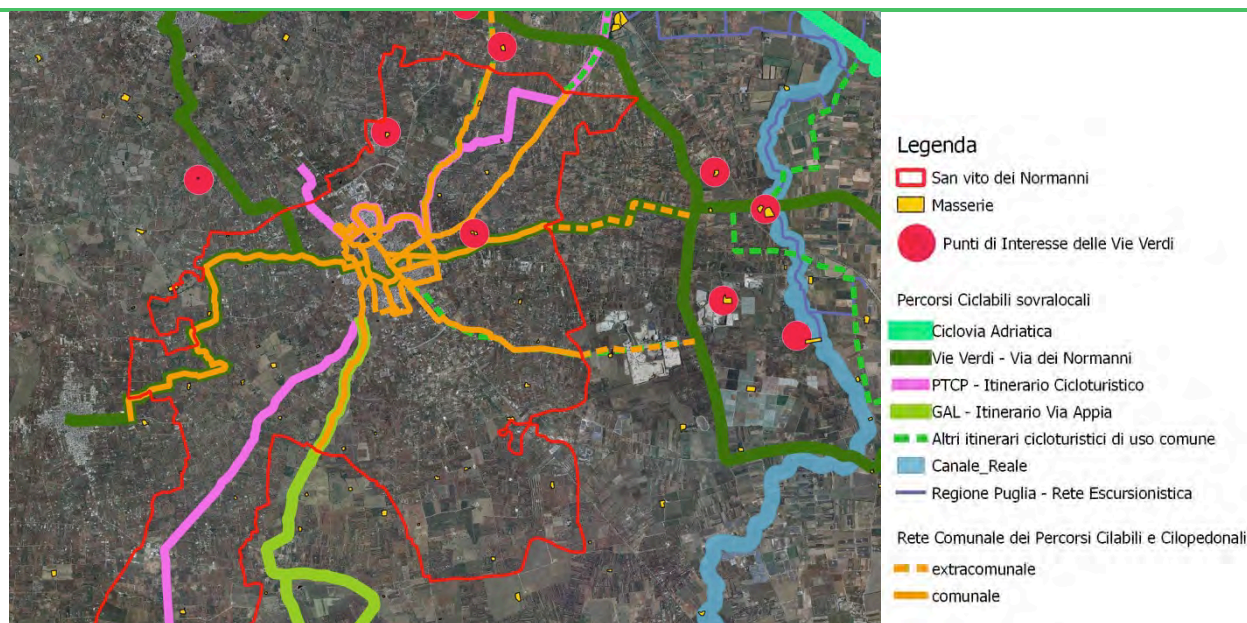


Figura 1 – Inquadramento della Rete Ciclabile Comunale di San Vito dei Normanni rispetto alle ciclovie sovralocali

## 4.2 Obiettivi del Piano

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

- Potenziamento della rete ciclabile all'interno del territorio comunale;
- Interventi di messa in sicurezza dei percorsi pedonali;
- Delimitazione di Zone a Traffico e di aree pedonali
- Riorganizzazione dell'utenza debole;
- Interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche e in favore degli utenti a ridotta capacità motoria;
- Miglioramento dei servizi per i cicloturisti;
- Formazione dei Mobility Manager d'azienda e scolastici.

Esso si compone di una sezione di analisi generali e una serie di capitoli tematici a loro volta suddivisi in una parte dedicata all'analisi dettagliata e una parte propositiva.

	Capitolo	Contenuto in breve
Analisi	<b>1. INQUADRAMENTO NORMATIVO</b>	Inquadramento nel contesto normativo vigente
	<b>2. QUADRO CONOSCITIVO</b>	Analisi storico culturale del contesto cittadino; inquadramento della città nei sistemi di mobilità; analisi ed evoluzione dei dati del censimento ISTAT 2011



	<b>3. LA VISION DEL PMCC</b>	Obiettivi e risultati attesi
Capitoli Tematici	<b>4. VIABILITA' CICLISTICA</b>	Definizione di un biciplan cittadino
	<b>5. EDUCAZIONE, INFORMAZIONE, PROMOZIONE E ALTRE POLITICHE</b>	Indicazione di azioni soft per l'educazione alla mobilità sostenibile; formazione dei Mobility Manager d'azienda e scolastici; indicazioni sull'intermodalità (treno+bici, tpl+bici)

Tabella 2 – Sintesi dei contenuti del PMCC del Comune di San Vito dei Normanni

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

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

## 5. Caratteristiche del Piano

### 5.1 Coerenza degli obiettivi del PMCC di San Vito dei Normanni con altri piani e programmi

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

Il Libro Bianco dei Trasporti della UE;

- La Direttiva Europea 2008/50 CE sulla qualità dell'aria Ambiente Recepita dal D. Lgs 155/2010;
- Il piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.);
- Il Piano triennale dei Servizi;
- Legge n.2/2018 dell'11 gennaio 2018 (G.U. n. 25 del 31 gennaio 2018), denominata "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", che viene istituita per favorire la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, che per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelando il patrimonio naturale ed ambientale, riducendo gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute, al consumo di suolo, valorizzando il territorio ed i beni culturali. Introduce ufficialmente il termine, già utilizzato dalle Amministrazioni per indicarne sinteticamente i "piani di mobilità ciclistica", ovvero il "biciplan".



• L.R. 23/2013 n.1 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”, con la quale, la regione Puglia definisce gli obiettivi per la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e indica le linee d’azione con cui perseguirli. Il PMCC dovrà contribuire, in prima istanza, agli obiettivi strategici per la mobilità ciclistica urbana

• Il Piano Attuativo del piano regionale dei Trasporti 2015-2019;

• Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.);

• A scala provinciale, lo strumento a cui fare riferimento per la definizione degli obiettivi e delle strategie di mobilità ciclo-pedonale è il P.d.M. di Area Vasta Brindisina, alla quale hanno aderito tutti i comuni della provincia di Brindisi, ad eccezione del Comune di Cisternino, aggregato ad altra area. Esso è compreso all’interno del documento Strategico di Area Vasta.

• Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brindisi (PTCP), adottato ai sensi e per gli effetti della L.R. 20/01 art. 7 comma 6. Deliberazione Commissario Straordinario con poteri del Consiglio n. 2 del 06/02/2013;

- Il Piano Regolatore Generale vigente a San Vito dei Normanni è stato approvato con Delibera della Giunta Regionale numero 990 del 9 Luglio 2002.
- Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.17 il 18/04/2018.
- Il Comune di San Vito dei Normanni ha aderito al “Patto dei Sindaci” e, con la supervisione di Area Vasta Brindisina, ha avviato un processo decisionale che è culminato nella redazione del PAES, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 39 del 29/12/2014.
- Con delibera della Giunta Comunale n.128 del 13/10/2017, il Comune di San Vito dei Normanni ha effettuato l’approvazione dello Schema di Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS).
- Il comune di San Vito dei Normanni ha partecipato al bando per la realizzazione di interventi rientranti nell’asse VI – sub.azione 6.6 del P.O.R. Puglia 2014-2020 “Infrastrutture per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturali – INFRASTRUTTURE VERDI”

## 5.2 Pertinenza del Piano sotto l’aspetto ambientale nell’ottica dello sviluppo sostenibile del territorio

La strategia di sviluppo sostenibile definisce il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali di cui al D. Lgs 152/2006. Dette strategie, definite coerentemente ai diversi livelli territoriali, attraverso la partecipazione dei cittadini e delle loro associazioni, in rappresentanza delle diverse istanze, assicurano la dissociazione fra la crescita economica ed il suo impatto sull’ambiente, il rispetto delle condizioni di stabilità ecologica, la salvaguardia della biodiversità ed il soddisfacimento dei requisiti sociali connessi allo sviluppo delle potenzialità individuali quali presupposti necessari per la crescita della competitività e dell’occupazione<sup>1</sup>.

Il presente rapporto preliminare contiene l’individuazione degli obiettivi ambientali specifici per il PMCC in oggetto, che derivano dagli obiettivi generali di sostenibilità ambientale contestualizzati

<sup>1</sup> Art 34, comma 5, del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii.



rispetto agli aspetti ambientali interessati dal PMCC stesso e alle caratteristiche del territorio interessato.

Si riporta l'elenco degli obiettivi di sostenibilità suddivisi per tema:

<b>Mobilità e trasporto</b>	Garantire a tutti i cittadini modalità di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci; incoraggiare la scelta della modalità di trasporto più sostenibile; sviluppare alternative alla domanda di mobilità; facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza
<b>Qualità dell'aria</b>	Ridurre emissioni di gas climalteranti nel settore dei trasporti; limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale-generale; migliorare il profilo ecologico del parco veicolare; ridurre le emissioni di gas serra e ridurre consumi energetici
<b>Inquinamento acustico</b>	Ridurre il rumore ambientale laddove necessario o preservare la qualità acustica dell'ambiente quanto questa è buona
<b>Sicurezza salute e Ambiente urbano</b>	Migliorare le condizioni di sicurezza; limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale-generale (DIR. 208/50/CE); incrementare la vivibilità dei territori e delle città decongestionando gli spazi del traffico privato e recuperando aree favorendo la mobilità non motorizzata
<b>Aspetti economici</b>	Contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme; migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci; garantire che le soluzioni adottate facciano un uso il più possibile efficiente dei fondi disponibili





## 6. I possibili impatti sul territorio

### 6.1 Sistema infrastrutturale

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 con potenziale impatto sul territorio, previsti dal PMCC, risultano coerenti con gli interventi previsti dal Piano Regolatore Generale (PRG).

Il PMCC del Comune di San Vito dei Normanni non prevede nuove opere infrastrutturali (quindi con potenziali effetti ambientali evidenti, sia in termini di emissioni che di consumo di suolo). Le opere previste insisteranno solo sull'esistente. Si riporta di seguito la **figura n.1** dalla quale si può evincere che la rete ciclabile prevista avrà luogo su itinerari già esistenti.

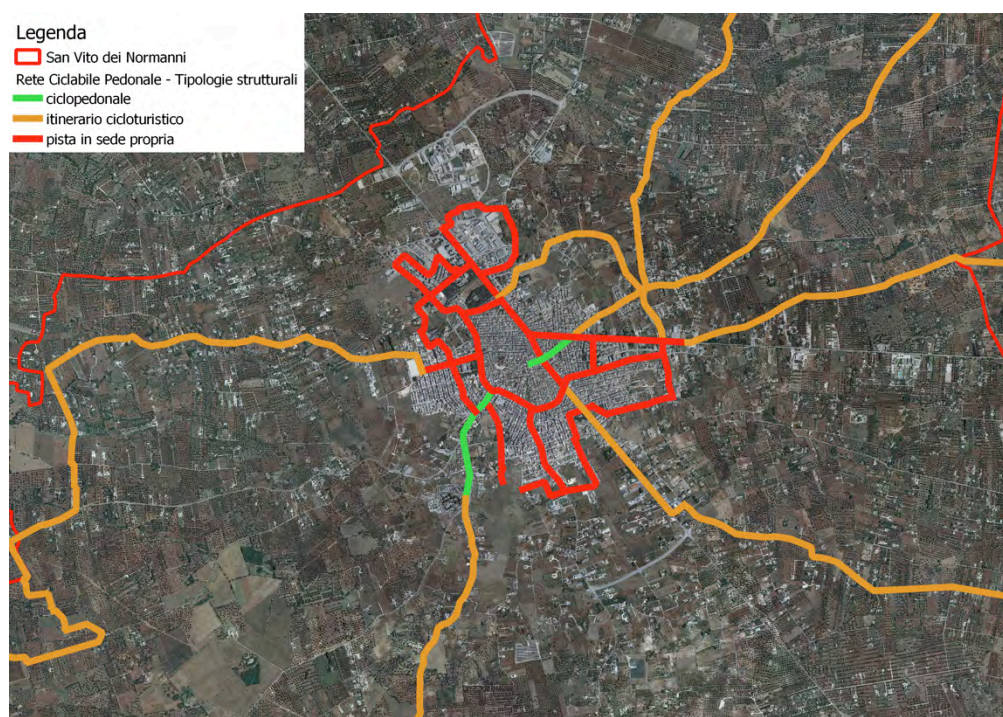


Figura 2 – Rete ciclabile comunale (Biciplan) per tipologie strutturali del Comune di San Vito dei Normanni

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

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



conglomerato bituminoso) e la sostituzione con materiali drenanti, il rafforzamento della infrastruttura verde oltre interventi di illuminazione della sede ciclabile o ciclopedonale.

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

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

Tabella 3 – Entità delle possibili modificazioni paesaggistiche dell’area in esame

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		
pubblici 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 (profilo della costruzione)		X			
alterazione percettiva del paesaggio (intrusione o ostruzione visuale)		X			



interventi su elementi arborei e vegetazione		X			
<b>QUALITA' PAESAGGISTICHE</b>					
			<b>livello attuale</b>	<b>livello post operam</b>	
<b>diversità</b> (riconoscimento di caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici, ecc.)			medio/alto	medio/alto	
<b>integrità</b> (permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici - relazioni funzionali, visive, spaziali,			medio	Medio/alto	
<b>qualità visiva</b> ( presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.)			medio	Medio/alto	
<b>rarietà</b> (presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari)			medio	medio	
<b>degrado</b> (perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali)			medio	basso	
<b>RISCHIO PAESAGGISTICO, ANTROPICO E AMBIENTALE DOVUTO AL PIANO</b>					
<b>sensibilità</b> (capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado della qualità complessiva)					
<b>vulnerabilità/fragilità</b> (condizione di facile alterazione o distruzione dei caratteri connotativi)					
<b>capacità di assorbimento visuale</b> (attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità)					
<b>stabilità</b> (capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidati)					
<b>instabilità</b> (situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici)					



Basso



Medio



Alto

Nelle tabelle n.4 e n.5 è stata effettuata una stima degli effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini, indotti dagli interventi previsti, e valutati sia durante la fase di realizzazione, sia durante la fase di esercizio. Come si evince gli effetti, sulle matrici ambientali analizzate, sono lievi e anzi, si



prevede anche un impatto positivo, sul Rumore e sulla Sicurezza Stradale grazie appunto alle azioni di piano che verranno messe in atto.

Tabella 4 – Effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini – Fase di Realizzazione

<b>TEMATICHE AMBIENTALI</b>	<b>POSSIBILI FORME di IMPATTO</b>	<b>INDICATORI</b>	<b>EFFETTO</b>
<b>ARIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• incremento di traffico civile e merci</li> <li>• emissioni di polveri (PM10)</li> <li>• emissioni di CO<sub>2</sub></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• concentrazione SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub>, CO</li> <li>• emissioni di CO<sub>2</sub></li> <li>• emissioni totali di inquinanti di origine civile, industriale e da traffico</li> <li>• densità del traffico (pesante e privato)</li> <li>• superamenti annui degli standard/valori guida per ogni inquinante</li> <li>• percentuale di giorni l'anno con cattiva qualità dell'aria</li> <li>• popolazione esposta</li> <li>• fabbisogno energetico (cal /mq o abitante)</li> <li>• densità del traffico (n° veicoli/giorno)</li> </ul>	• <b>lieve</b>
<b>ACQUA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• captazioni e derivazioni</li> <li>• creazione di nuova superficie impermeabile</li> <li>• effetti sul patrimonio forestale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sfruttamento della risorsa</li> <li>• dotazione idrica pro-capite</li> </ul>	• <b>lieve</b>
<b>SUOLO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• occupazione e consumo di suolo (strade, etc.)</li> <li>• interazioni con agro-zootecnia</li> <li>• modifiche morfologiche e regimazione delle acque</li> <li>• immissione di inquinanti e/o sostanze estranee</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uso del suolo</li> <li>• superficie occupata da infrastrutture</li> <li>• quota del territorio interessata da attività estrattiva</li> <li>• superficie aree in erosione</li> </ul>	• <b>lieve</b>
<b>RUMORE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• emissioni in fase di cantierizzazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• emissioni sonore</li> <li>• clima acustico</li> <li>• qualità acustica delle aree in relazione alle destinazioni d'uso</li> </ul>	• <b>lieve</b>
<b>FAUNA E FLORA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alterazione di habitat e biotopi</li> <li>• artificializzazione di aree naturali o seminaturali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• qualità e varietà degli habitat</li> <li>• quota di territorio protetto</li> <li>• numero di specie di pregio e/o tutelate</li> <li>• fruibilità di tali aree</li> </ul>	• <b>lieve/nullo</b>
<b>PAESAGGIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• interazioni con il patrimonio naturale</li> <li>• interferenze con tipicità del paesaggio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uso del suolo</li> <li>• quota percentuale di copertura boschiva</li> <li>• qualità della copertura vegetale</li> </ul>	• <b>nullo/nullo</b>



	costruito	<ul style="list-style-type: none"> <li>• quota di verde pubblico pro-capite (su base circoscrizionale o rionale)</li> <li>• numero di siti ambientali, culturali ed artistici di pregio fruibili e/o restaurati</li> </ul>	
<b>RIFIUTI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• occupazione di suolo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• grado di utilizzo degli impianti di smaltimento</li> <li>• efficacia della raccolta differenziata e riuso dei materiali</li> </ul>	• <b>lieve</b>
<b>SICUREZZA STRADALE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• incidentalità stradale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• numero di incidenti</li> <li>• gravità degli incidenti</li> <li>• esposizione a cantieri stradali</li> </ul>	• <b>lieve</b>

Tabella 5 – Effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini – Fase di Esercizio

<b>TEMATICHE AMBIENTALI</b>	<b>POSSIBILI FORME di IMPATTO</b>	<b>INDICATORI</b>	<b>EFFETTO</b>
<b>ARIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• incremento di traffico civile e merci</li> <li>• emissioni di polveri (PM10)</li> <li>• emissioni di CO<sub>2</sub></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• concentrazione SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub>, CO</li> <li>• emissioni di CO<sub>2</sub></li> <li>• emissioni totali di inquinanti di origine civile, industriale e da traffico</li> <li>• densità del traffico (pesante e privato)</li> <li>• superamenti annui degli standard/valori guida per ogni inquinante</li> <li>• percentuale di giorni l'anno con cattiva qualità dell'aria</li> <li>• popolazione esposta</li> <li>• fabbisogno energetico (cal /mq o abitante)</li> <li>• densità del traffico (n° veicoli/giorno)</li> </ul>	• <b>nullo</b>
<b>ACQUA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• captazioni e derivazioni</li> <li>• creazione di nuova superficie impermeabile</li> <li>• effetti sul patrimonio forestale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sfruttamento della risorsa</li> <li>• dotazione idrica pro-capite</li> </ul>	• <b>lieve</b>
<b>SUOLO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• occupazione e consumo di suolo (strade, etc.)</li> <li>• interazioni con agro-zootecnia</li> <li>• modifiche morfologiche e regimazione delle acque</li> <li>• immissione di inquinanti e/o sostanze estranee</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uso del suolo</li> <li>• superficie occupata da infrastrutture</li> <li>• quota del territorio interessata da attività estrattiva</li> <li>• superficie aree in erosione</li> </ul>	• <b>lieve</b>
<b>RUMORE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• emissioni in fase di cantierizzazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• emissioni sonore</li> <li>• clima acustico</li> <li>• qualità acustica delle aree in relazione</li> </ul>	• <b>POSITIVO</b>



		alle destinazioni d'uso	
<b>FAUNA E FLORA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>alterazione di habitat e biotopi</li> <li>artificializzazione di aree naturali o seminaturali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>qualità e varietà degli habitat</li> <li>quota di territorio protetto</li> <li>numero di specie di pregio e/o tutelate</li> <li>fruibilità di tali aree</li> </ul>	• <b>nullo</b>
<b>PAESAGGIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>interazioni con il patrimonio naturale</li> <li>interferenze con tipicità del paesaggio costruito</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>uso del suolo</li> <li>quota percentuale di copertura boschiva</li> <li>qualità della copertura vegetale</li> <li>quota di verde pubblico pro-capite (su base circoscrizionale o rionale)</li> <li>numero di siti ambientali, culturali ed artistici di pregio fruibili e/o restaurati</li> </ul>	• <b>nullo</b>
<b>RIFIUTI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>occupazione di suolo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>grado di utilizzo degli impianti di smaltimento</li> <li>efficacia della raccolta differenziata e riuso dei materiali</li> </ul>	• <b>nullo</b>
<b>SICUREZZA STRADALE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>incidentalità stradale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>numero di incidenti</li> <li>gravità degli incidenti</li> <li>esposizione a cantieri stradali</li> </ul>	• <b>POSITIVO</b>

Sulla base degli interventi previsti dal piano è possibile schematizzare (come riportato nella tabella n.6), le caratteristiche dei potenziali impatti sulla salute dell'uomo e sull'ambiente:

Tabella 6 – Caratteristiche dell'impatto potenziale

<b>portata degli impatti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>assente consumo del <b>suolo</b> per ingombro del solido stradale</li> <li>moderata produzione di <b>rifiuti</b> dovuti a materiale edilizio con possibilità di riciclaggio</li> <li>lieve sull'inquinamento dell'<b>aria</b></li> <li>moderate <b>emissioni acustiche</b></li> <li>trascurabile sull'inquinamento dell'<b>acqua</b> per presenza di appositi impianti di trattamento</li> <li>lieve/trascurabile <b>sull'assetto idrogeologico</b> dell'area</li> <li>lieve su <b>inquinamento di suolo e sottosuolo</b> per presenza di appositi impianti di trattamento</li> <li>nulla per quanto riguarda <b>incidenti rilevanti</b> per l'assenza di stabilimenti a rischio</li> <li>trascurabile sul <b>patrimonio naturale e paesaggistico</b> per inserimento di itinerario cicloturistico che ne aumenta la fruizione</li> <li>nullo sul <b>patrimonio storico</b> per assenza di interferenze fra infrastruttura in progetto e manufatti esistenti</li> </ul>	
<b>grandezza e complessità dell'impatto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>l'infrastruttura in oggetto è di tipo nastriforme, gli impatti sono generalmente circoscritti al nastro stradale</li> <li>alcuni impatti (rumore, emissioni nocive) possono coinvolgere un'area di estensione variabile con le condizioni meteorologiche</li> </ul>	



<b>probabilità impatti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bassa sulla <b>popolazione</b> (territorio prevalentemente rurale, distanza fra insediamento urbano e sede stradale)</li> <li>- moderata su <b>flora e fauna</b>, riducibile con l'adozione di idonee misure di mitigazione</li> </ul>	
<b>durata impatti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pari alla vita utile dell'opera per atmosfera, acqua, suolo, rumore</li> <li>- pari alla durata del cantiere per i rifiuti</li> </ul>	
<b>frequenza impatti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- singolare per produzione rifiuti in fase di cantiere</li> <li>- pari alla frequenza dei picchi di traffico veicolare per atmosfera, acqua, suolo, rumore in fase di esercizio</li> </ul>	
<b>grado di irreversibilità impatti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- reversibile per quanto riguarda la produzione di rifiuti</li> <li>- reversibile su acqua, suolo e sottosuolo (presenza di impianti di trattamento acque meteoriche)</li> <li>- irreversibile su atmosfera</li> <li>- reversibile su rumore</li> </ul>	



Basso

Medio

Alto

Tutti gli interventi inoltre dovranno contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.



## 6.1.1 Inquadramento degli interventi di piano nelle previsioni del piano paesaggistico territoriale Regionale (P.P.T.R.)

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

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

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

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

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

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

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

Nelle figure seguenti si mostra che le aree (sia sede di piste ciclabili che di aree di sosta) insistono limitatamente su aree vincolate. Si prevedono dunque ulteriori approfondimenti in sede di progettazione e si rimanda alla consultazione delle Norme Tecniche di attuazione del PPTR.

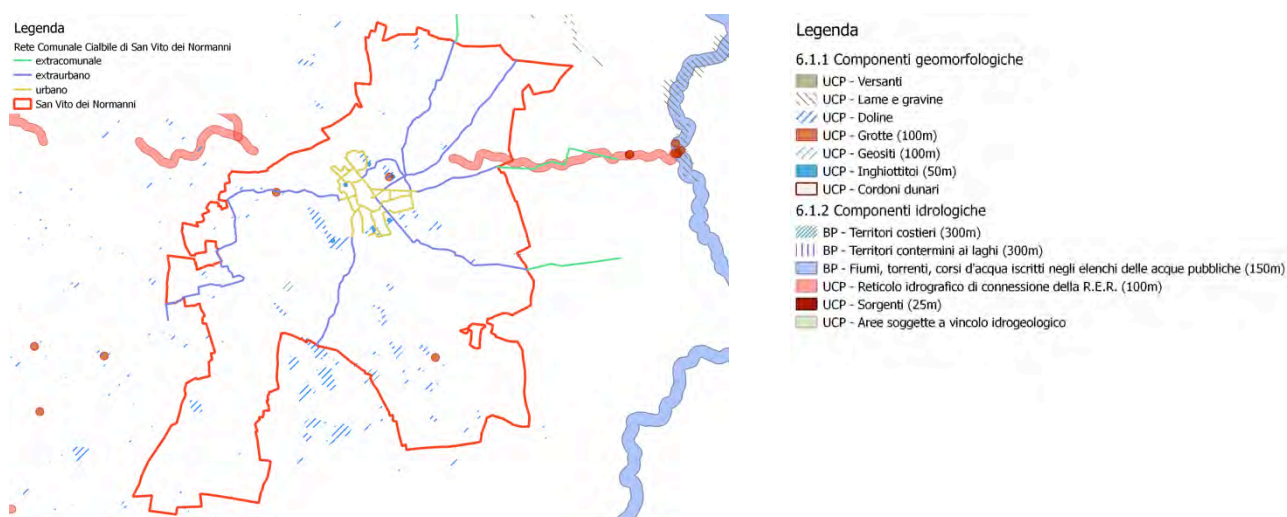


Figura 3 – PPTR Struttura Idrogeo morfologica



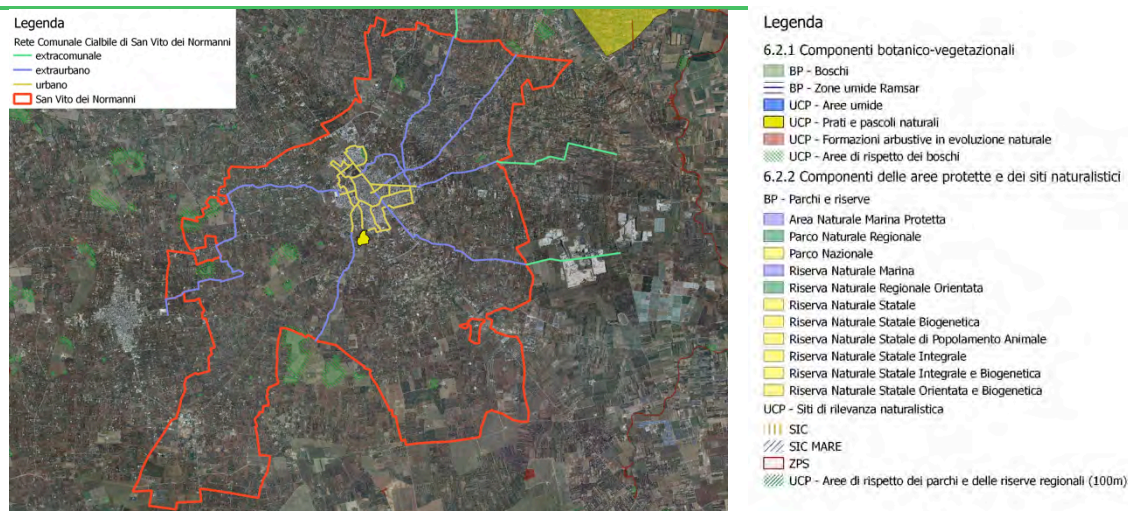


Figura 4 – PPTR Struttura ecosistemica ed ambientale

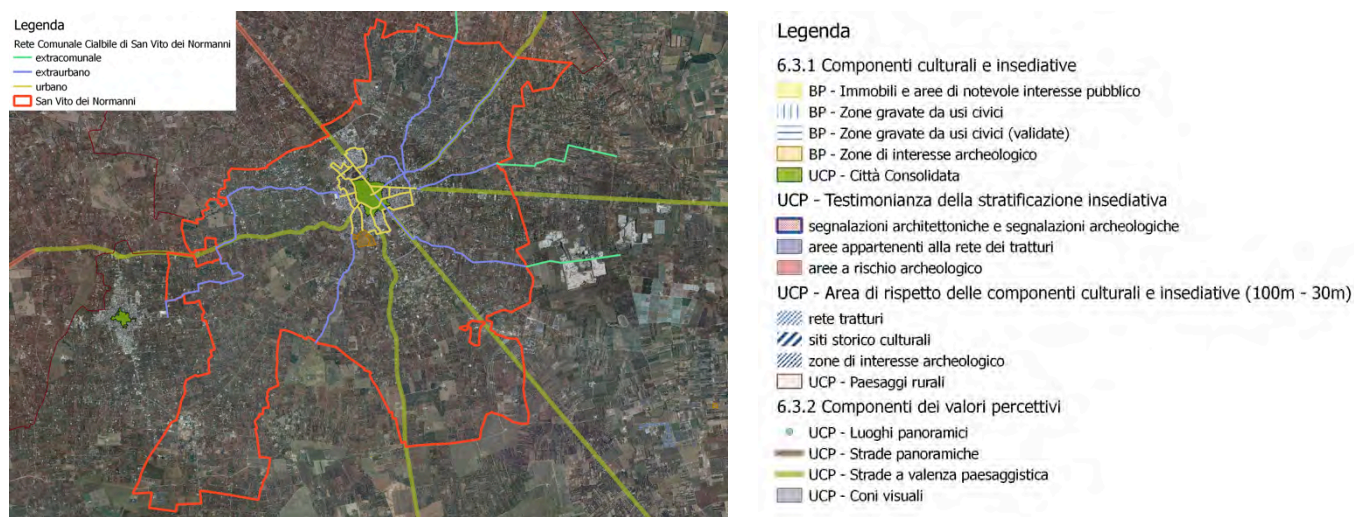


Figura 5 – PPTR Struttura antropica

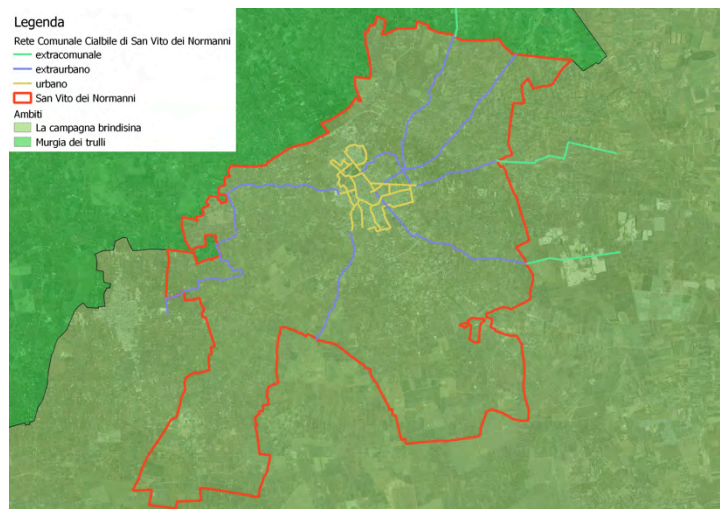


Figura 6 – PPTR Ambiti Territoriali



## 6.1.2 Inquadramento degli interventi di Piano nelle indicazioni fornite dal Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

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

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

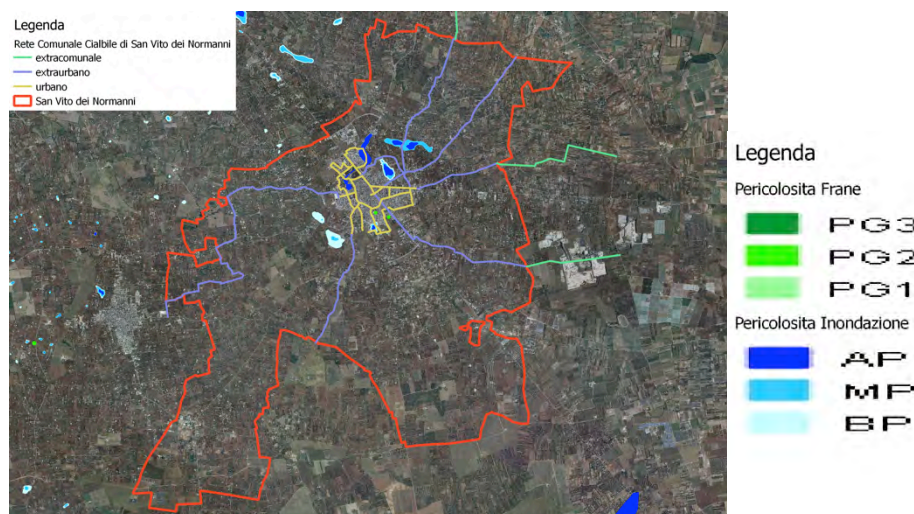


Figura 7 – PAI Mappa della pericolosità idrogeo morfologica

## 6.2 Sicurezza e salute

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

Ridurre le quote di share modale dell'uso dell'automobile privata, favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale e della bicicletta;

Proteggere le zone residenziali dal traffico delle automobili, favorendo un miglioramento della circolazione nelle intersezioni maggiormente congestionate, al fine di ridurre la concentrazione d'immissione degli agenti inquinanti nelle zone di traffico maggiormente coinvolte;

Incentivare i cittadini a prediligere la mobilità dolce e l'intermodalità (Treno+bici e TPL+bici), soprattutto per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

Il perseguimento di queste strategie mira al miglioramento della qualità dell'ambiente in generale con particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla riduzione del rumore. Il miglioramento della circolazione stradale, il decongestionamento di alcune aree e la messa in sicurezza di percorsi pedonali urbani puntano ad obiettivi di elevati livelli di sicurezza per i pedoni, ciclisti ed automobilisti. In un



circolo virtuoso, gli interventi per incentivare la pedonalità e la ciclabilità sostengono l'ulteriore riduzione dell'uso dell'auto e dunque dell'inquinamento acustico e ambientale ad esso connesso.

### 6.3 Impatto sociale

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

L'approccio partecipativo della comunità e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità sono una prerogativa del PMCC (e successivamente del PUMS). Infatti le politiche che sono state sviluppate nel PMCC sono il risultato di una pianificazione partecipata con stakeholders e cittadini. Tale coinvolgimento è stato attivato sin dalla fase iniziale di predisposizione del Piano; è stato, infatti, programmato un incontro aperto alla cittadinanza, nel quale non solo saranno affrontate le tematiche relative alla ciclabilità ma si inizierà a ragionare di PUMS; proprio in quest'ottica verranno organizzati altri incontri con la comunità.

### 6.4 Il coinvolgimento dei cittadini

Il piano Urbano per la mobilità ciclistica e ciclopedonale ha previsto una fase di partecipazione e coinvolgimento dei principali stakeholder in materia di mobilità lenta. Il comune di San Vito dei Normanni già nella fase di redazione del DPRU e della SISUS ha avviato importanti percorsi di partecipazione che hanno coinvolto l'intera cittadinanza avvicinandola ai processi decisionali cruciali per lo sviluppo della città.

In una prima fase, sono stati incontrati gli esponenti tecnici dell'amministrazione comunale, al fine di comprendere al meglio lo stato di fatto della mobilità all'interno di San Vito dei Normanni.

In una seconda fase (Fig.), presso gli uffici comunali si sono incontrati numerosi stakeholder, esponenti di associazioni ciclistiche e rappresentanti degli studenti, principalmente di scuole elementari e medie. Sono emerse importanti indicazioni utili per pianificare la rete ciclabile comunale oggetto del seguente Piano.

Sono in programma altri incontri rivolti a tutta la cittadinanza al fine di mostrare i risultati del PMCC e per avviare l'iter per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, di cui il PMCC né rappresenta una parte.



Figura 8 – Incontri con stakeholder e rappresentanti delle scuole elementari e medie di San Vito



## 7. Valutazioni conclusive

---

La pianificazione della mobilità in chiave sostenibile, come proposta nel PMCC, 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, come detto, dell'ascolto della città, dell'interazione con le dinamiche territoriali a cui i documenti di pianificazione e programmazione alle differenti scale territoriali ci rimandano. Ma è frutto anche della consapevolezza dello scenario di transizione e cambiamento entro il quale il PUMS si inserisce.

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

Il PMCC 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.

Il PMCC del Comune di San Vito dei Normanni non prevede la realizzazione di nuova viabilità (quindi con potenziali effetti ambientali evidenti, sia in termini di emissioni che di consumo di suolo). Le opere previste insisteranno solo sull'esistente, andando a riorganizzare e riqualificare la sede stradale.

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