

**COMUNE DI ALESSANO**

Provincia di Lecce

**P.U.T. - PIANO URBANO DEL TRAFFICO**

**RAPPORTO PRELIMINARE DI VERIFICA DI  
ASSOGGETTABILITA' A V.A.S.**

**Il Responsabile Area Tecnica**

**Arch. Tiziana Campanile**

## INDICE

<u>1.</u>	<u>Informazioni Generali</u>	<u>3</u>
<u>2.</u>	<u>La procedura di V.A.S</u>	<u>5</u>
<u>2.1.</u>	<u>Riferimenti normativi</u>	<u>5</u>
<u>2.1.1.</u>	<u>Direttiva Europea</u>	<u>5</u>
<u>2.1.2.</u>	<u>Normativa Nazionale</u>	<u>5</u>
<u>2.1.3.</u>	<u>Quadro Normativo Regionale</u>	<u>7</u>
<u>2.2.</u>	<u>Scopo del documento</u>	<u>9</u>
<u>2.2.1.</u>	<u>L'autorità competente</u>	<u>9</u>
<u>3.</u>	<u>Descrizione dei contenuti del Piano Urbano del Traffico di Alessano</u>	<u>11</u>
<u>3.1.</u>	<u>Obiettivi generali e specifici del piano del Traffico del Comune di Alessano</u>	<u>12</u>
<u>3.1.1.</u>	<u>Linee strategiche di intervento</u>	<u>14</u>
<u>3.1.2.</u>	<u>Azioni/misure di intervento</u>	<u>15</u>
<u>4.</u>	<u>Contesto di riferimento</u>	<u>25</u>
<u>4.1.</u>	<u>Inquadramento territoriale</u>	<u>25</u>
<u>4.2.</u>	<u>Influenza della pianificazione sovraordinata sul PUT</u>	<u>26</u>
<u>4.2.1.</u>	<u>Documento Regionale di Assetto Generale- DRAG</u>	<u>27</u>
<u>4.2.2.</u>	<u>Piano Paesaggistico Territoriale Regionale-PPTR</u>	<u>29</u>
<u>4.2.3.</u>	<u>Piano Regionale Dei Trasporti - PRT</u>	<u>32</u>
<u>4.2.4.</u>	<u>Piani Attuativi Del Piano Regionale Dei Trasporti</u>	<u>32</u>
<u>4.2.5.</u>	<u>Reti Ciclabili In Area Mediterranea</u>	<u>35</u>
<u>4.2.6.</u>	<u>Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)</u>	<u>35</u>
<u>5.</u>	<u>Il PUT nell'ottica dello sviluppo sostenibile del territorio</u>	<u>37</u>
<u>6.</u>	<u>Possibili impatti sul territorio</u>	<u>38</u>
<u>7.</u>	<u>Sintesi delle motivazioni</u>	<u>42</u>

## 1. INFORMAZIONI GENERALI

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo finalizzato a valutare la compatibilità ambientale con gli atti e gli strumenti di pianificazione e programmazione, indirizzandone le scelte verso obiettivi di “sviluppo sostenibile”. Pertanto, la VAS, rispetto alla più nota Valutazione di Impatto Ambientale, o VIA (DIR 85/337/CE), concernente la valutazione degli effetti sull’ambiente di specifici progetti (ovvero di decisioni già assunte), assolve al compito di verificare la coerenza delle proposte programmatiche e pianificatorie con gli obiettivi di sostenibilità, attraverso un iter procedurale non disgiunto dal processo di formazione del piano o programma. Ciò porta anche alla possibile identità tra le figure del soggetto proponente il piano e soggetto responsabile del processo di valutazione ambientale.

Il principio guida della VAS, che consiste nell’integrazione dell’interesse ambientale rispetto agli altri interessi (tipicamente socio-economici) che determinano piani e politiche, è quindi quello di precauzione.

Infatti, la valutazione condotta ai sensi della normativa VAS è effettuata anteriormente all’approvazione di detti piani e programmi, ovvero all’avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione degli stessi. Essa è preordinata a garantire che eventuali impatti significativi sull’ambiente derivanti dall’attuazione di piani/programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

La forte relazione tra VAS e sviluppo sostenibile comporta una necessaria attenzione nell’individuazione delle informazioni ambientali pertinenti e, conseguentemente, degli indicatori di monitoraggio, che devono essere specificatamente individuati per ogni singolo processo di VAS, sulla base delle peculiarità territoriali e ambientali ma anche sociali, economiche e demografiche considerate.

Altro elemento cardine del processo di VAS è il coinvolgimento del pubblico, al fine di rendere massima la condivisione delle scelte operate ed ottenere il maggior numero di apporti qualificati. Il “pubblico” chiamato infatti a partecipare al processo non è genericamente inteso, bensì costituito da un selezionato *panel* di portatori di interessi, Enti e Soggetti variamente competenti in materia ambientale.

Il presente documento rappresenta il Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del “Piano Urbano del Traffico del Comune di Alessano” (successivamente denominato “PUT”) del Comune di Alessano(LE).

E’ stato 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.

Considerata la D.G.C. n. 100 del 12/06/2019 - con la quale veniva dato Atto di indirizzo ai responsabili dell'Area Polizia Locale e dell'Area Tecnica per la redazione del Piano Generale del Traffico Urbano nel capoluogo, frazione e nella marina di Novaglie -

## **2. LA PROCEDURA DI V.A.S**

### **2.1. Riferimenti normativi**

#### **2.1.1. 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 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.*

#### **2.1.2. 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 16/1/2008.

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 esposte nell'allegato I del D. Lgs 4/08 recante *“Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, in materia ambientale”*. 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:

- 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 evoluzione probabile 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'articolo 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 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'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.

### **2.1.3. 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 12/4/01, 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 esplicativa 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:*

*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); 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.*

*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.*

*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.**

## **2.2. Scopo del documento**

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

Il Rapporto, facendo riferimento ai criteri dell'Allegato I del Decreto, 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 ambientale risulta quindi essere, uno strumento di supporto per lo svolgimento delle consultazioni dei soggetti con competenze ambientali in riferimento alla stesura del Rapporto Ambientale, in caso di assoggettabilità a VAS.

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



### 2.2.1. L'autorità competente

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

- *Autorità Competente*: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;
- *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
- *Proponente*: il soggetto pubblico o privato che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge;
- *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;
- *Pubblico*: una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di tali persone;
- *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”.*

Per quanto detto in particolare nel caso descritto si individuano:

1. **Autorità Competente: Ufficio VAS – Unione dei Comuni "Terra di Leuca", Palazzo Ramirez - Salve (LE);**

2. **Autorità Procedente: Area Tecnica – Comune di Alessano**

### 3. **DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI ALESSANO**

Il Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 (nuovo Codice della Strada) introduce all'art. 36 la necessità dell'adozione del Piano Urbano del Traffico (PUT) per i comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, oppure per quelli che registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, ovvero risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale.

Il **Piano Urbano del Traffico (PUT)** è redatto nel suo complesso in conformità alle Direttive “per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico” emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici il 24 giugno 1995, di concerto con il Ministero dell'Ambiente ed il Dipartimento per le Aree Urbane presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) e pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale del 12 giugno 1995. Infatti, in data 7 aprile 1993, il CIPET aveva emanato una delibera di indicazioni per l'elaborazione delle direttive interministeriali relative alla predisposizione dei PUT. Fino a quella data venivano adottati, come principi guida, quelli espressi dalla circolare n. 2575 dell'8 agosto 1986 “Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare. Piani Urbani del Traffico”. Inoltre, la delibera CIPET già delineava una serie di criteri guida e di definizioni che contribuivano a meglio identificare gli obiettivi ed i campi di applicazione del PUT, che non risultavano pienamente definiti nella definizione data dall'art.36 del nuovo Codice della Strada.

Le direttive del 1995 definiscono il Piano urbano del traffico (PUT) come un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. In particolare, il PUT deve essere inteso come “piano di immediata realizzabilità”, con l'obiettivo di una gestione ottimale del sistema della mobilità urbana attraverso l'organizzazione degli spazi stradali esistenti e, ove necessario, del sistema di trasporto pubblico collettivo.

Il PUT, in relazione al livello di dettaglio degli interventi previsti ed al grado di affinamento degli studi condotti, si può articolare su tre livelli distinti di progettazione:

1. **Piano Generale Urbano del Traffico (PGTU)**, inteso come progetto complessivo del sistema di trasporto stradale relativo all'intera area urbana, con individuazione delle criticità del sistema e valutazione dei possibili interventi sulla mobilità e sulla viabilità da adottare;
2. **Piani Particolareggiati del traffico urbano (PPT)**, intesi come progetti di massima in attuazione delle linee programmatiche stabilite dal Piano Generale, volti ad analizzare le problematiche di determinati settori urbani;
3. **Piani esecutivi del traffico urbano (PET)**, intesi quali progetti di dettaglio dei Piani Particolareggiati; la progettazione in questa fase deve scendere nel particolare di ogni intervento

definito dai Piani Particolareggiati.

L'elaborazione del Piano avviene attraverso varie macroattività riconducibili alle seguenti fasi:

- Fase 1 – Diagnosi conoscitiva e identificazione dei problemi, analisi della pianificazione esistente e costruzione di un quadro conoscitivo (rilievi di traffico, statistiche sull'incidentalità) con l'esecuzione di indagini dirette "sul campo" e l'utilizzo di modalità partecipative dei cittadini, degli "users" e delle associazioni ed organizzazioni di categoria, elaborazione di un piano operativo generale per il processo di pianificazione, individuazione degli obiettivi ambientali generali e specifici a cui segue la stesura del "Documento Preliminare Strategico" e la redazione del "Rapporto Preliminare Ambientale" per avviare la procedura di "Verifica di Assoggettività a V.A.S."

L'Amministrazione Comunale di Alessano e il Comando di Polizia Municipale e gli uffici tecnici comunali, nei vari colloqui e tavoli tecnici, affrontando le problematiche relative al traffico(vedi relazione di Piano ) all'interno del territorio comunale hanno evidenziato quanto segue:

- Decongestionare il traffico nel centro abitato di Alessano e Montesardo;
- Decongestionare il traffico nella Marina di Novaglie;
- Individuazione di aree a parcheggio all'interno del centro abitato di Alessano, Montesardo e Marina di Novaglie – regolamentazione degli stessi;
- Individuazione di aree intermodali di scambio (pubblico – privato);
- Pedonalizzazione di aree all'interno del centro abitato di Alessano e Montesardo;
- Individuazione di nuovi itinerari ciclopeditoni;
- Messa in sicurezza di intersezioni stradali;

### **3.1. Obiettivi generali e specifici del piano del Traffico del Comune di Alessano**

Il Piano Urbano del Traffico si configura come uno strumento di pianificazione della mobilità per il comune di Alessano.

Sulla base delle criticità analizzate e dei criteri normativi e di sostenibilità che stanno alla base della pianificazione a breve termine della mobilità urbana, il Piano ha individuato gli obiettivi generali e specifici a cui indirizzare le azioni e gli interventi.

Il Piano Urbano del Traffico di Alessano ha lo scopo di promuovere il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il piano si prefigge l'obiettivo di dare una serie di proposte coordinate di intervento relative al

sistema viabilistico al sistema di circolazione, dei parcheggi e della sosta, e quindi ambientale e pedonale e di protezione dei percorsi di trasporto pubblico.

Gli interventi proposti nel piano sono stati indicati separatamente in elenco allegato, considerando il centro urbano di Alessanocittà, della frazione di Ruggiano, delle marine di: Torre Pali e Pescoluse.

Sulla base di tali premesse, gli obiettivi generali da perseguire con l'attuazione del PUT sono di seguito riportati:

- OG1 - migliorare le condizioni di vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche (storiche, artistiche, commerciali) dell'intero territorio comunale
- OG2 - mirare al miglioramento delle condizioni di circolazione, con riferimento alle componenti di movimento e sosta, nell'intero territorio comunale e in particolare nel centro urbano;
- OG3 - perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze;
- OG4 - pervenire ad un drastico abbattimento dei livelli di inquinamenti atmosferico ed acustico e ad un sensibile risparmio dei consumi energetici connessi alla mobilità urbana;

Gli obiettivi generali rappresentano i punti di riferimento verso cui sono dirette le attività di pianificazione della mobilità, mentre gli obiettivi specifici rappresentano i mezzi funzionali per il raggiungimento degli obiettivi generali e sono formulati in modo tale da poter essere quantificabili e misurabili.

Gli obiettivi specifici da perseguire attraverso l'attuazione del PUT del Comune di Alessano, pertanto, sono del tutto coerenti con gli obiettivi generali sopra citati e si rifanno ad un modello sostenibile di mobilità, il cui scopo principale è ridurre gli impatti negativi sulla collettività in termini ambientali, sociali/economici e della sicurezza stradale.

In particolare, gli obiettivi specifici che caratterizzano lo scenario strategico del Piano Urbano del Traffico di Alessano e che discendono dagli obiettivi generali prima esposti sono i seguenti (ad ogni obiettivo generale vengono associati uno o più obiettivi specifici):

#### **Obiettivo generale OG1**

- OS1.1 – riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali (centri storici di Alessano e Ruggiano e marine);
- OS1.2 - incremento delle opportunità per la mobilità lenta;

#### **Obiettivo generale OG2**

- OS 2.1 – contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici;
- OS 2.2 – ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali;
- OS 2.3 - aumentare l'efficienza del trasporto pubblico;

#### **Obiettivo generale OG3**

- OS 3.1 - ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti;
- OS 3.2 - migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a

ridotta mobilità;

▪ **Obiettivo generale OG4**

- OS 4.1 – promozione di sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità ambientale ed energetica, alternativi ai mezzi di trasporto individuali (trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e mobilità ciclopedonale);

**3.1.1. Linee strategiche di intervento**

Le strategie di intervento del Piano Urbano del Traffico, che discendono dagli obiettivi generali e specifici sopra esposti, sono di seguito sintetizzate (ad ogni obiettivo specifico vengono associati uno o più strategie):

*Obiettivo specifico OS 1.1 - Riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali (centri storici di Alessano e Montesardo e marina )*

- creare una rete comunale di parcheggi di interscambio e di destinazione;
- sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali;
- favorire l'accessibilità pedonale al centro storico;
- razionalizzare la logistica delle merci in ambito urbano.

*Obiettivo specifico OS 1.2 – Incremento delle opportunità per la mobilità lenta*

- promuovere forme alternative di mobilità sostenibile;
- sostenere la mobilità ciclo-pedonale anche con azioni regolamentative e interventi infrastrutturali;
- favorire l'accessibilità pedonale al centro storico;
- incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti interni al centro cittadino e di collegamento con le altre località del comune;

*Obiettivo specifico OS 2.1 - Contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici*

- riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente;
- adeguamento funzionale/infrastrutturale di porzioni della rete viaria esistente;
- adeguamento e riqualificazione delle intersezioni viarie critiche;
- regolamentazione della sosta ed eliminazione della sosta su strada lungo la viabilità principale.

*Obiettivo specifico OS 2.2 - Ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali ridefinizione delle politiche di sosta;*

- eliminazione della sosta su strada e creazione di parcheggi di scambio nella cintura esterna al centro urbano e di parcheggi di destinazione a servizio di aree residenziali e di poli attrattori;
- favorire l'intermodalità in corrispondenza dei parcheggi di interscambio.

*Obiettivo specifico OS 2.3 - Aumentare l'efficienza del trasporto pubblico*

- promuovere l'uso del mezzo pubblico sia per gli spostamenti casa-lavoro, che per quelli connessi ad altre attività;
- favorire l'interscambio modale;

*Obiettivo specifico OS 3.1 - Ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti*

- adeguamento e riqualificazione dei nodi e dei tratti stradali critici per la sicurezza;
- riorganizzazione della circolazione viaria e messa a punto di interventi di gestione e controllo della velocità e di protezione delle utenze deboli.

*Obiettivo specifico OS 3.2 - Migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità*

- creazione di percorsi protetti.

*Obiettivo specifico OS 4.1 - Promozione di sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità ambientale ed energetica, alternativi ai mezzi di trasporto individuali (trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e mobilità ciclopedonale)*

- incentivare l'uso di mezzi di trasporto non inquinanti e sostenibili dal punto di vista energetico (bici, treno, veicoli elettrici).

### **3.1.2. Azioni/misure di intervento**

Il presente Piano Urbano del Traffico definisce, sulla base degli obiettivi generali e specifici e delle conseguenti strategie di intervento, che tengono anche in considerazione le esigenze dell'Amministrazione Comunale e le opportune misure da adottare e le azioni progettuali da intraprendere. A tal proposito le misure e gli interventi, attuabili in un orizzonte temporale di breve periodo, che costituiscono il quadro progettuale del PUT (scenario di Piano) sono raggruppabili nei seguenti contesti territoriali:

Gli interventi proposti nel piano sono stati indicati separatamente all'interno degli allegati presenti, considerando il centro urbano della città di Alessano, della frazione di Montesardo, della Marina di Novaglie.

Alcuni interventi sono da considerare come realizzabili nel breve periodo, rispetto ad altri e comunque nell'arco di validità del P.GT.U., arco temporale che il Codice della Strada fissa in due anni.

E' chiaro che il PGU, deve andare di passo con quella che è la pianificazione urbanistica, quindi è possibile un allungamento delle tempistiche.

#### **AZIONI:**

***Le zone a traffico limitato/Previsioni di zone e itinerari pedonali/ mobilità delle persone a ridotta mobilità motoria***

**Obiettivo specifico OS 1.2 – Incremento delle opportunità per la mobilità lenta****Obiettivo specifico OS 2.1 - Contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici**

La ZTL individuata per il Centro di Alessano comprende l'intero nucleo storico della città, l'organizzazione proposta si basa su due differenti tipi di ZTL, in modo da garantire l'accessibilità pedonale con i parcheggi di scambio gomma piede. Inoltre, è stato previsto un perimetro di Zona a Traffico Limitato anche per il centro storico della vicina frazione di Montesardo.

Il Piano individua le seguenti strade:

<b>ZONE A TRAFFICO LIMITATO</b>			
<u>Toponomastica</u>		<u>Configurazione Attuale</u>	<u>Previsione di Piano</u>
Via Alessio Comneno	Alessano	Senso unico	ZTL
Via Cesare Raho I	Alessano	Senso unico	ZTL
Via Placido Buffelli	Alessano	Senso unico	ZTL
Via A. Letizia	Alessano	Senso Unico	ZTL
Via F. Storella	Alessano	Senso Unico	ZTL
Via O. G. Costa	Alessano	Senso Unico	ZTL
Via S. Maria del Foggiano	Alessano	Doppio Senso di Marcia	ZTL
Via della Giudecca	Alessano	Doppio Senso di Marcia	ZTL
Via Chiesa	Montesardo	Doppio Senso di Marcia	ZTL
Via Piave	Montesardo	Senso Unico	ZTL
Via di Mezzo	Montesardo	Senso Unico	ZTL
Via Duchessa D'Anna	Montesardo	Senso Unico	ZTL
Via Portanova	Montesardo	Doppio Senso di Marcia	ZTL
Via Castello	Montesardo	Doppio Senso di Marcia	ZTL
Via Torre	Montesardo	Senso Unico	ZTL
Via A. Mazzapinta	Montesardo	Senso Unico	ZTL
Via di Sotto	Montesardo	Senso Unico	ZTL

**Obiettivo specifico OS 1.2 – Incremento delle opportunità per la mobilità lenta**

Il Piano individua le seguenti strade:

ZONE E ITINERARI PEDONALI			
Toponomastica		Configurazione Attuale	Previsione di Piano
Via Cesare Raho II	Alessano	Sosta non regolamentata	Zona Pedonale
Corte De Mita	Alessano	Sosta non regolamentata	Zona Pedonale
Corte Micocci	Alessano	Sosta non regolamentata	Zona Pedonale
Via Micocci	Alessano	Sosta non regolamentata	Zona Pedonale
Via G. A. Duca	Alessano	Sosta non regolamentata	Zona Pedonale
Corte Borrello	Alessano	Zona Pedonale	Zona Pedonale
Corte Manfredi	Alessano	Zona Pedonale	Zona Pedonale
Via Mortella	Alessano	Zona Pedonale	Zona Pedonale
Via Troiani	Alessano	Sosta non regolamentata	Zona Pedonale
Corte Oronzo Palma	Alessano	Zona Pedonale	Zona Pedonale
Corte C. Aresio	Alessano	Sosta non regolamentata	Zona Pedonale
Via della Giudecca	Alessano	Zona Pedonale	Zona Pedonale
Via Santi Martiri	Montesardo	Sosta non regolamentata	Zona Pedonale
Via Verardi	Montesardo	Sosta non regolamentata	Zona Pedonale
Via Soletto	Montesardo	Sosta non regolamentata	Zona Pedonale
Via Nazaro Sauro	Marina di Novaglie	Doppio senso di Marcia	Zona Pedonale

Il tema viene inserito nell'ambito della mobilità pedonale. Nell'ambito del PGTU vengono definiti criteri informativi di una azione progettuale ed attuativa che dovrà entrare in tutti i piani particolareggiati; più che di redigere un progetto specifico si tratterà quindi di introdurre in tutti i progetti il punto di vista della difficoltà di movimento.

Saranno quindi affrontati problemi del tipo:

- adeguamento dei percorsi pedonali alle norme sulle barriere architettoniche;
- accessibilità al trasporto pubblico (gomma - ferro);
- miglioramento funzionale degli attraversamenti pedonali (riconoscimento avvisatori sensoriali).

In assenza di un sistema di tangenziali extraurbane, gli interventi previsti per migliorare le condizioni ambientali del centro urbano della città (centro storico) portano come atto conseguente rispetto allo stato di fatto, ad una diversa organizzazione della circolazione urbana.



A tale scopo è stata individuata una rete stradale di scorrimento interquartiere, coincidente con le principali arterie di penetrazioni e alcune le strade di distribuzione interna al centro urbano. In generale la geometria di questa rete presenta deficienze strutturali tra cui un insieme di intersezioni che potranno essere risolte e fluidificate attraverso l'introduzione di interventi strutturali. (Vedi allegato 3 e 4)

*AZIONI: La rete stradale di scorrimento Interquartiere - traffico ammesse a deroghe*

**Obiettivo specifico OS 2.1 - Contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici**

Il Piano individua le seguenti strade:

STRADE INTERQUARTIERE			
Toponomastica		Configurazione Attuale	Configurazione Futura
Via Matine	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via G. di Vittorio	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via A. Nicolardi	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via Fosso Muraglie incrocio via Santo Sorge	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via Pezze Piccinne	Alessano	Strada interpoderale	Doppio senso di marcia
Via Napoli	Alessano	Tratto Doppio senso di marcia e tratto senso unico	Senso Unico
Via Firenze	Alessano	Tratto Doppio senso di marcia e tratto senso unico	Senso Unico
Contrada Armino incrocio via Milano Via Napoli	Alessano	Doppio senso di marcia	Senso unico
Via Roma	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via Mazzini incrocio via Bari	Alessano	Senso unico	Senso unico
Via Bari	Alessano	Senso unico	Senso unico
Via Moro incrocio via Nazionale	Alessano	Senso unico	Senso unico
Via Nazionale	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via Tagliamento	Alessano	Doppio senso di marcia	Senso unico
Via Peppino Impastato	Alessano	Senso unico	Senso unico

Via Maiorana incrocio via Dell'Orfano	Alessano	Senso unico	Senso unico
Via Maiorana incrocio via Macurano	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via Macurano incrocio via Maiorana direzione Marina Novaglie	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via Caduti da via Scipione Sangiovanni a via Macurano	Alessano	Senso unico	Senso unico
Via Caduti da via Macurano a via D. Monaco	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via D. Monaco	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia e Senso unico sino a Via Terramessere
Via Scipione Sangiovanni	Alessano	Senso unico	Senso unico
Via Principe di Piemonte	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Contrada Trappeti	Alessano	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via Nazionale	Montesardo	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via Trieste da via Nazionale a via M. D'Azelio	Montesardo	Senso unico	Senso unico
Via Trieste da Via M. D'Azelio a via Monastero	Montesardo	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via Monastero incrocio via Madre Teresa di Calcutta	Montesardo	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via Madre Teresa di Calcutta	Montesardo	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
Via Ruggiano	Montesardo	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia
S.P. 358	Marina di Novaglie	Doppio senso di marcia	Doppio senso di marcia

Oltre alle strade di scorrimento interquartiere, tutta la rete viaria della città costituisce la rete minore; lo scopo di questa rete è quello di consentire la distribuzione del traffico all'interno delle singole zone urbane.

Su questa rete, di livello inferiore non si tratta di garantire il transito di flussi elevati con diversa destinazione urbana ed extraurbana, ma la regolamentazione dei flussi che hanno destinazione all'interno del quartiere.

Il Piano individua le seguenti strade:

STRADE URBANE DI QUARTIERE			
Toponomastica		Configurazione Attuale	Previsione di Piano
Via Fosso Muraglie incrocio via Santo Sorge a via Marsala	Alessano	Doppio senso di marcia	Senso unico
Via Muraglie	Montesardo	Doppio senso di marcia	Senso unico

Ambito di Incidenti stradali nazionale

*Azione Il collegamento Centro Urbano – Mare -*

**Obiettivo specifico OS 2.3 - Aumentare l'efficienza del trasporto pubblico**

Tra i vari sistemi di mobilità analizzati dal Piano, quelli a supporto del settore turistico (soprattutto durante la stagione estiva) risultano ancora inevasi. Tra questi, spicca su tutti un collegamento stabile tra il centro urbano del Comune di Alessano e la frazione di Montesardo con la Marina di Novaglie.

Date le condizioni orografiche, la presenza di una sola ed unica via di accesso alla marina di Novaglie, l'impossibilità di realizzare strade ex-novo, e quindi il verificarsi di continui ingorghi, una soluzione è l'introduzione di una navetta "Shuttle" a basso impatto ambientale (di tipo elettrico) per consentire ed incentivare la mobilità sostenibile.

*Azione Il Sistema della sosta - Aumentare aree da destinare a parcheggi di interscambio e scambio  
Individuazione di aree da destinare a parcheggio e nodi di scambio*

**Obiettivo specifico OS 2.2 - Ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali ridefinizione delle politiche di sosta;**

Il Piano ha individuato per i centri urbani di Alessano, Montesardo e per la Marina di Novaglie apposite aree da destinare a parcheggi di interscambio e scambio. (Vedi allegato 3 e 4) E individua le seguenti strade interessate dall'azione descritta:

AREE DESTINATE A PARCHEGGIO E NODI DI SCAMBIO			
Toponomastica		Configurazione Attuale	Previsione di Piano
Area compresa tra via G. Di Vittorio, via Don Pyrreca, via dell'Emigrante e via G. Pastore	Alessano	-	Parcheggio di scambio e sosta autobus
Via Pezze Piccine	Alessano	-	Parcheggio di scambio e sosta autobus
Via Carlo Sangiovanni	Alessano	Parcheggio libero e sosta autobus	Parcheggio libero e sosta autobus
Piazza Mercato	Alessano	Parcheggio libero	Parcheggio residenti e parcheggio per periodo di tempo
Via Rimembranze	Alessano	Parcheggio libero	Parcheggio residenti e parcheggio per periodo di tempo
Via Vittorio Emanuele	Alessano	Parcheggio libero	Parcheggio residenti e parcheggio per periodo di tempo
Via Mazzini – Villa Potenza	Alessano	Parcheggio libero	Parcheggio libero
Via Bari	Alessano	Parcheggio libero	Parcheggio libero
Via Scipione Sangiovanni Piazza Don Tonino Bello fino a incrocio IV Novembre	Alessano	Parcheggio libero	Parcheggio per periodi di tempo
Via Scipione Sangiovanni da via IV Novembre a via Moro	Alessano	Parcheggio libero	Parcheggio libero
Piazza Don Tonino Bello	Alessano	Parcheggio per periodi di tempo	Parcheggio per periodi di tempo
Via Roma	Alessano	Parcheggi liberi	Parcheggi liberi
Via Cappuccini incrocio via Fiume	Alessano	Parcheggio libero	Parcheggio libero
Via Fiume	Alessano	Parcheggio libero	Parcheggio libero
Via Cappuccini	Alessano	Parcheggio libero	Parcheggio libero

Via Macurano (Cimitero)	Alessano	Parcheggio libero	Parcheggio libero e sosta autobus
Via Nazionale	Montesardo	Parcheggio per periodi di tempo	Parcheggio per periodi di tempo
Piazzale Magellano	Marina di Novaglie	Parcheggio libero	Parcheggio di scambio e sosta autobus
Piazzale Mediterraneo	Marina di Novaglie	Parcheggio libero	Parcheggio a tariffa oraria
Le strade non in elenco sono da considerarsi a <b>Parcheggio libero</b>			

FERMATA AUTOBUS			
Toponomastica		Configurazione Attuale	Previsione di Piano
Piazzetta Padre Pio	Alessano	Fermata autobus	Fermata autobus
Via Roma	Alessano	Fermata autobus	Fermata autobus
Via Maiorana	Alessano	Fermata autobus	Fermata autobus
Via Nazionale	Montesardo	Fermata autobus	Fermata autobus
Piazzale Mediterraneo	Marina di Novaglie	-	Navetta "Shuttle"

#### *Azione mobilità lenta*

#### **Obiettivo specifico OS 1.2 – Incremento delle opportunità per la mobilità lenta**

#### **Obiettivo specifico OS 3.2 - Migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità**

- creazione di percorsi protetti.

La mobilità lenta e sostenibile è uno degli aspetti affrontati dal PGTU il quale seguendo le direttive regionali L.R. del 23 giugno 2008, n. 16 traccia ed integra una rete integrata di trasporto necessaria a garantire la mobilità di cittadini e visitatori dell'intero territorio del Comune di Alessano.

La rete dei percorsi ciclo-pedonali ha previsto un sistema intermodale treno-auto-bici attraverso

punti/parcheggi scambio-sosta auto dove poter scambiare auto - bicicletta.

Gli obiettivi che si vogliono raggiungere con la realizzazione dei percorsi ciclabili sono:

- Migliorare l'accessibilità ai siti turistici del territorio di Alessano attraverso servizi di mobilità sostenibile in sostituzione del mezzo privato.
- Favorire l'intermodalità e le differenti combinazioni di mobilità dei turisti
- Promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche (Riqualificazione della stazione di Alessano-Corsano in disuso)

Si prevedono le seguenti realizzazioni:

1. **ASSE CICLOVIA DELL'AQP**, asse Ciclistico Regionale, che da Lecce arriva a S.M. di Leuca.  
Attraversa la Serra del Cianci, località "La Vasca" per poi giungere nella frazione di Montesardo dove è presente la Torre Piezometrica dell'AQP.
2. **ASSE STAZIONE FSE – TORRE PIEZOMETRICA** dalla stazione FSE di Alessano-Corsano, il percorso si addentra nelle strade rurali e intersecando il Centro Rupestre di Macurano raggiunge il Torrino Piezometrico dell'AQP di Montesardo.

Assi sui quali si attestano le **3 "Direttrici"** necessarie a fruire l'intero territorio di Alessano e mettere in rete quelli che sono i suoi maggiori recettori:

- **Direttrice 1. Torre Piezometrico - Montesardo:** Dal Torrino Piezometrico di Montesardo sarà possibile fruire delle risorse paesaggistiche e culturali che il belvedere di Montesardo offre, percorrendo quelle che sono le Antiche Mura Messapiche.
- **Direttrice 2. Località "La Vasca" – Alessano:** Da località La Vasca in Alessano, posta sulla Serra del Cianci il percorso ciclabile attraverserà il Comune di Alessano fino ad attestarsi sul nodo intermodale posto a valle della Serra del Cianci.
- **Direttrice 3. Località "La Vasca" – Santa Marina (Comune di Salve):** Da località La Vasca in Alessano, e proseguendo in direzione Ruggiano, frazione del Comune di Salve, ci si attesta su quella che è "La Via Francigena", fino ad arrivare a Santa Marina, importante luogo di culto raggiunto ogni anno da migliaia di pellegrini.

A completamento di quella che è la pianificazione di mobilità per la sostenibilità lenta è previsto:

- Tracciato Alessano – Macurano:** percorso interno all'ambito urbano importante per la connessione interna del centro abitato che altra a connettere il centro antico del Comune di Alessano ci consente di raggiungere, percorrendo via Macurano, sia il Cimitero del Don Tonino Bello, sia il centro rupestre di Macurano, sia il polo scolastico.

La rete è formata da itinerari ciclabili, definiti, a norma del Nuovo Codice della strada come “percorso stradale utilizzabile dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale)”.

#### **4. CONTESTO DI RIFERIMENTO**

##### **4.1. Inquadramento territoriale**

Il Comune di Alessano è situato in provincia di Lecce, in Puglia, nella zona del basso Salento, a circa 60 km dal capoluogo e a 10 km da Santa Maria di Leuca.

Confina a Nord con i comuni di Tricase e Specchia, ad Est con i comuni di Tiggiano e Morciano di Leuca e con il Mare Jonio, su cui si affaccia per 1 Km con la Marina di Novaglie, a Sud con i comuni di Gagliano del Capo e Castrignano del Capo, a Ovest con i comuni di Morciano di Leuca, Salve e Presicce.

Il territorio del comune di Alessano, che si estende per 28,48 km<sup>2</sup>, sorge ai piedi dei modesti rilievi della Serra dei Cianci, la maggiore altura della provincia di Lecce (200 m s.l.m.), e fa parte delle cosiddette Serre Salentine.

La Serra dei Cianci è caratterizzata da terrazzamenti coltivati ad ulivi secolari, con tronchi contorti e rugosi, dominata da muretti a secco e dalla vegetazione sempreverde della macchia mediterranea.

Dall'ottobre 2006 parte del territorio comunale rientra nel Parco Naturale Regionale Costa Otranto - Santa 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. Alessano fa parte dell'Unione dei Comuni “Terra di Leuca”, insieme ai comuni di Alessano , Tiggiano, Gagliano del Capo, Patù, Morciano di Leuca e Corsano. Frazioni e Marine

Il Comune di Alessano comprende la frazione di Montesardo, che dista circa 2 Km dal capoluogo comunale, e la Marina di Novaglie, località balneare collocata per 1 km sul lembo finale del Mare Jonio, tra Marina Serra e Santa Maria di Lauca.

Dal punto di vista demografico, il Comune non si discosta, in maniera sostanziale, dall'andamento a livello regionale e salentino degli ultimi anni. Il dato della popolazione residente fa rilevare un sostanziale

Tutto il territorio comunale è interessato da valori paesaggistici e ambientali, con la presenza di segnalazioni archeologiche e architettoniche, testimonianze della stratificazione storica e dell'organizzazione insediativa e rurale del territorio. Il territorio di Alessano fu abitato sin dai tempi più remoti, come testimoniato da diversi insediamenti rupestri, tra cui l'insediamento di Macurano, posto lungo la direttrice che collega Alessano alla marina, dove trovarono insediamento i monaci

basiliani. Oltre alla Serra dei Cianci, particolare interesse ambientale riveste anche il Bosco Boceto, che occupa parte della scarpata della Serra: si tratta di tipica vegetazione mediterranea nella quale si può distinguere il sottobosco, la macchia bassa e la macchia alta. La macchia bassa è costituita da arbusti mentre quella alta da alberi come il leccio, la quercia coccifera, il corbezzolo, l'alloro, l'olivastro, ecc.

Particolare interesse storico riveste anche l'architettura religiosa, con le Chiese edificate nel centro cittadino, e l'architettura civile, con le sedi rinascimentali e quattrocentesche di Palazzo Ducale, Palazzo Legari e Palazzo Sangiovanni.

L'economia di Alessano si è basata, negli anni, prevalentemente sul comparto agricolo, in particolare sulla produzione di olio d'oliva, che ha rappresentato un punto di riferimento saldo, soprattutto dal punto di vista identitario. Nel comune è presente, inoltre, la piccola industria manifatturiera, con bassi livelli di automazione e di crescita. Il comune, prevalentemente a vocazione agricola e artigianale, ha visto crescere soprattutto negli ultimi anni i flussi turistici, con un conseguente incremento dell'economia stagionale legata ai servizi e all'ospitalità, con particolare riferimento al tratto costiero.

Nella determinazione del fabbisogno abitativo, è importante considerare il patrimonio edilizio esistente come un'importante risorsa da rinnovare, riqualificare e riutilizzare, attribuendo alla dotazione abitativa esistente, anche e soprattutto nei casi di inutilizzo, la capacità di soddisfare nel tempo la domanda di nuovi alloggi. Il comune vanta, inoltre, la presenza di costruzioni importanti dal punto di vista storico e culturale, per quanto riguarda l'edilizia civile sia pubblica che privata.

#### Viabilità e infrastrutture

Le infrastrutture principali che interessano l'area del Comune di Alessano sono essenzialmente gli assi viari che tagliano in senso longitudinale (nord-sud) il Salento, partendo da Lecce e finendo al Capo di Leuca. Nel dettaglio, la rete primaria dei collegamenti è formata da:

Gli assi viari della SS. 275 e della SS. 476 che collegano il territorio alla SS. 16 Maglie-Leuca;  
Le strade provinciali SP79 per Presicce, SP80 per Corsano, SP210 per Marina di Novaglie e SP 242 per Specchia.

La viabilità si presenta essenzialmente su gomma e il trasporto privato copre la quasi totalità del fabbisogno di mobilità. La cittadina è servita dalla stazione ferroviaria Alessano-Corsano posta sulla linea Maglie-Gagliano del Capo delle Ferrovie del Sud Est.

## **4.2. Influenza della pianificazione sovraordinata sul PUT**



Il PUT è elaborato secondo gli indirizzi strategici del P.R.T. 2015--2019 ed in coerenza con gli strumenti di pianificazione vigenti. In particolare la verifica di coerenza e congruità è stata effettuata rispetto a quei piani che definiscono una strategia di sviluppo e trasformazione del territorio di Alessano :

- ❑ DRAG
- ❑ Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR)
- ❑ Piano Regionale dei Trasporti 2015--2019 (PA. 2015--2019 fa esplicito riferimento alle azioni per la Mobilità dolce)
- ❑ Piano regionale di qualità dell'aria ed in particolare è coerente con gli obiettivi esplicitati al punto d)) del D.Lgs. 155/2010
- ❑ LR 16/2008 ("Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti"), in coerenza con gli obiettivi generali (art.5) e con le strategie previste nell'art.7

#### **4.2.1. Documento Regionale di Assetto Generale- DRAG**

Il DRAG (Documento Regionale di Assetto Generale) è un insieme di atti amministrativi e di pianificazione, 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.

Il DRAG, previsto dalla Legge regionale n. 20/2001, rappresenta pertanto lo strumento che definisce le linee generali dell'assetto del territorio; in particolare il DRAG determina: a) il quadro degli ambiti territoriali rilevanti al fine della tutela e conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale della Regione; b) gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, nonché i criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE) di cui all'art. 15; c) lo schema dei servizi infrastrutturali di interesse regionale.

infrastrutturali di interesse regionale" che assume i caratteri di quadro territoriale di riferimento per le pianificazioni di settore competenti alla definizione:

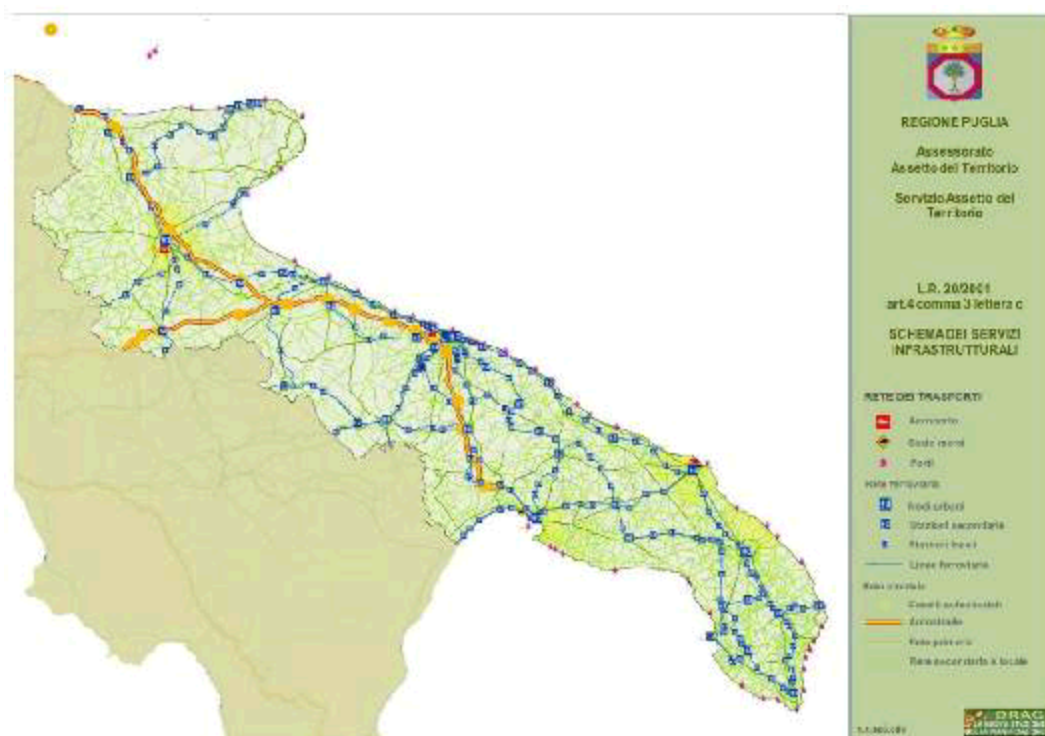
- delle principali infrastrutture della mobilità e dei trasporti;
- delle principali infrastrutture predisposte per l'approvvigionamento idrico ed energetico;
- delle principali infrastrutture predisposte per lo smaltimento e la depurazione delle acque e della raccolta e smaltimento di rifiuti urbani e speciali;
- delle infrastrutture di livello regionale predisposte per l'istruzione e la cura della salute;
- delle infrastrutture di livello regionale predisposte per la distribuzione commerciale e il tempo libero.

Lo Schema fornisce:

un quadro analitico e di sintesi delle norme vigenti e dei Piani, la cui utilità risiede da un lato nell'obiettivo di fornire archivi e dati consolidati, utili alla pianificazione provinciale e locale, e dall'altro nel tentativo di individuare il "punto di fuga" dell'insieme delle politiche di settore, descrivendone il quoziente di organicità e le possibili oggettive "frizioni";

un quadro descrittivo delle dotazioni infrastrutturali esistenti, organizzato a livello provinciale, utile a giudicare le politiche in rapporto all'evoluzione delle dotazioni; il quadro descrittivo è corredato da una esaustiva elencazione degli archivi e dei dati disponibili, organizzati nel SIT o comunque reperibili;

un leggero apparato di "indirizzi", inteso a fornire da un lato indicazioni ai Comuni sugli obblighi discendenti dalle leggi e dai Piani di settore, nonché sulle condizioni del loro rispetto (tematica molto "sofferta" dai Comuni, che spesso lamentano la disorganicità degli indirizzi), e dall'altro fornire alla Regione stessa qualche utile indirizzo procedurale (proposta di omologazione dei procedimenti di formazione dei Piani, e delle procedure di partecipazione, format consigliati per la rappresentazione cartografica, ecc.).



*Cartografia DRAG lettera c - Schema dei servizi infrastrutturali – Rete dei Trasporti*

Nella tabella seguente si riporta la selezione degli obiettivi e delle politiche, azioni o misure (qualora presenti) inerenti al tema della mobilità che potrebbero interferire con il PUT e con i quali lo stesso PUT si dovrà confrontare.

DRAG	Obiettivi
	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;

#### 4.2.2. Piano Paesaggistico Territoriale Regionale-PPTR

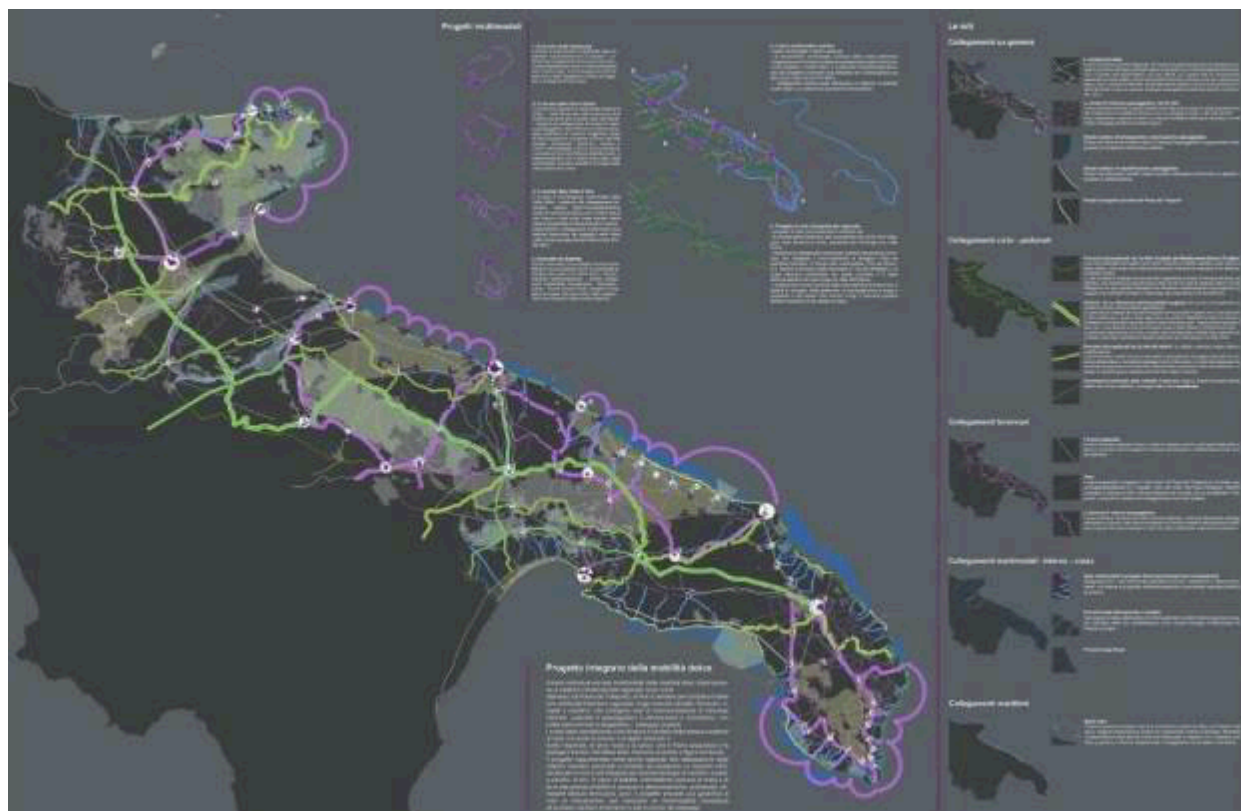
Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 39 del 23.03.2015, è un piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del Codice, con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.R. 7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica". Esso è rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati, e, in particolare, agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio.

Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia, inoltre promuove la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico auto sostenibile 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.

Il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia è definito da tre componenti:

- ♣ l'Atlante del Patrimonio Ambientale, Paesaggistico e Territoriale che descrive l'identità dei tanti paesaggi della Puglia e le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo delle trasformazioni storiche;
- ♣ lo Scenario Strategico, che consente di prefigurare il futuro di medio e lungo periodo del territorio della Puglia e contiene una serie di immagini, che rappresentano i tratti essenziali degli assetti territoriali desiderabili. Lo Scenario contiene inoltre le Linee Guida Regionali, documenti di carattere più tecnico, rivolti soprattutto ai pianificatori e ai progettisti, che hanno la finalità di guidare le attività di trasformazione del territorio. Lo scenario contiene infine una raccolta di Progetti Sperimentali integrati di Paesaggio definiti in accordo con alcune amministrazioni locali, associazioni ambientaliste e culturali, che riguardano aspetti di riproduzione e valorizzazione delle risorse territoriali relativi a diversi settori;
- ♣ le Norme Tecniche di Attuazione individuano diversi gradi e forme di cogenza: dalle "Prescrizioni" che fissano norme vincolanti per i beni paesaggistici; alle "Direttive", rivolte agli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, per l'attuazione delle regole statutarie contenute in ciascun ambito; agli "Indirizzi" per la gestione dei processi.

Con riferimento al tema della mobilità, il nuovo Piano Paesaggistico attraverso lo “Scenario della





rete delle infrastrutture e della mobilità lenta” mette a sistema, in maniera coerente ed integrata, la rete infrastrutturale esistente in tutta la regione con le figure territoriali e paesaggistiche individuate, alla cui fruizione, le infrastrutture e i nodi di scambio intermodale, sono finalizzate. Lo Scenario contiene inoltre le “Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture” che forniscono una classificazione delle infrastrutture (strade parco, strade panoramiche, viali monumentali alberati, strade di mobilità dolce-rete ciclabile, sentieri, ippovie, tratturi), azioni di mitigazione o valorizzazione, indicazioni progettuali (in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti).

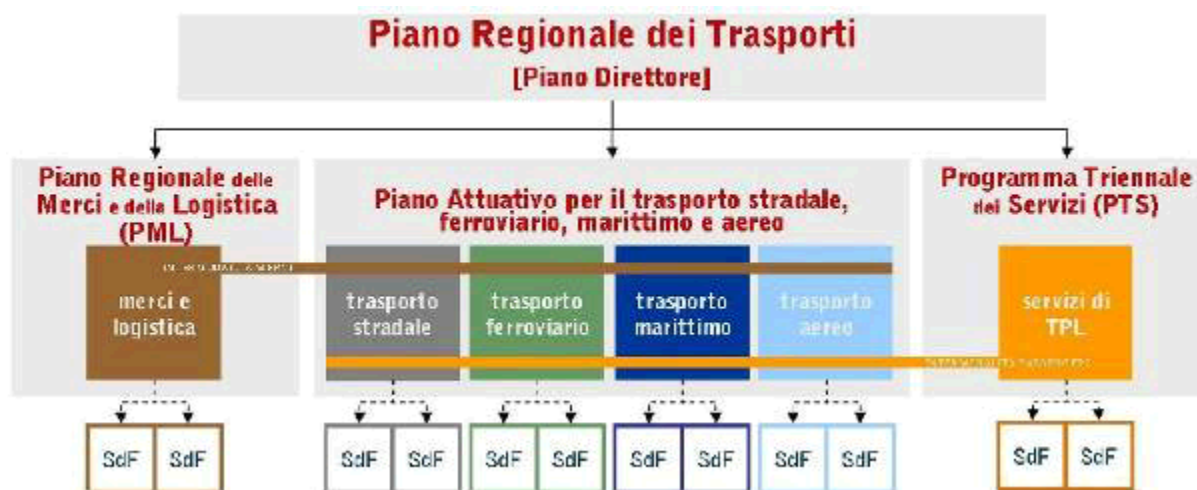


PPTR	Obiettivi
	<p>lo “Scenario della rete delle infrastrutture e della mobilità lenta” mette a sistema, in maniera coerente ed integrata, la rete infrastrutturale esistente in tutta la regione con le figure territoriali e paesaggistiche individuate, alla cui fruizione, le infrastrutture e i nodi di scambio intermodale, sono finalizzate come nodo intermodale di primo livello con:</p> <p>Accesso ferrovia paesaggistica;  Accesso ferrovia regionale;  Accesso servizio autobus;  Accesso servizio ciclopedonale.</p>
	<p>“ Linee guida per la qualificazione e paesaggistica e ambientale delle infrastrutture” che forniscono una classificazione delle infrastrutture (strade parco, strade panoramiche, viali monumentali alberati, strade di mobilità dolce -rete ciclable, sentieri, ipovie, tratturi), azioni di mitigazione o valorizzazione, indicazioni progettuali (in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti)</p>

#### 4.2.3. Piano Regionale Dei Trasporti - PRT

La L.R. n. 16/2008 identifica in sé il Piano Regionale dei Trasporti per la regione Puglia. La stessa legge, inoltre, prevede strumenti attuativi dedicati alle scelte di dettaglio in materia di infrastrutture, logistica, trasporti e mobilità nonché di servizi di trasporto.

*Schema del processo di pianificazione regionale dei trasporti. (fonte: PA-PRT 2015-2019)*



#### 4.2.4. Piani Attuativi Del Piano Regionale Dei Trasporti

Tipicamente aggiornati ogni quinquennio, costituiscono il principale strumento di pianificazione dell'assetto infrastrutturale per il sistema regionale dei trasporti. I Piani Attuativi del PRT identificano, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte infrastrutturali che costituiscono i prerequisiti e le condizioni per strutturare in maniera efficiente ed efficace le politiche strutturali e i servizi la cui programmazione ed attuazione è demandata rispettivamente al Piano Triennale

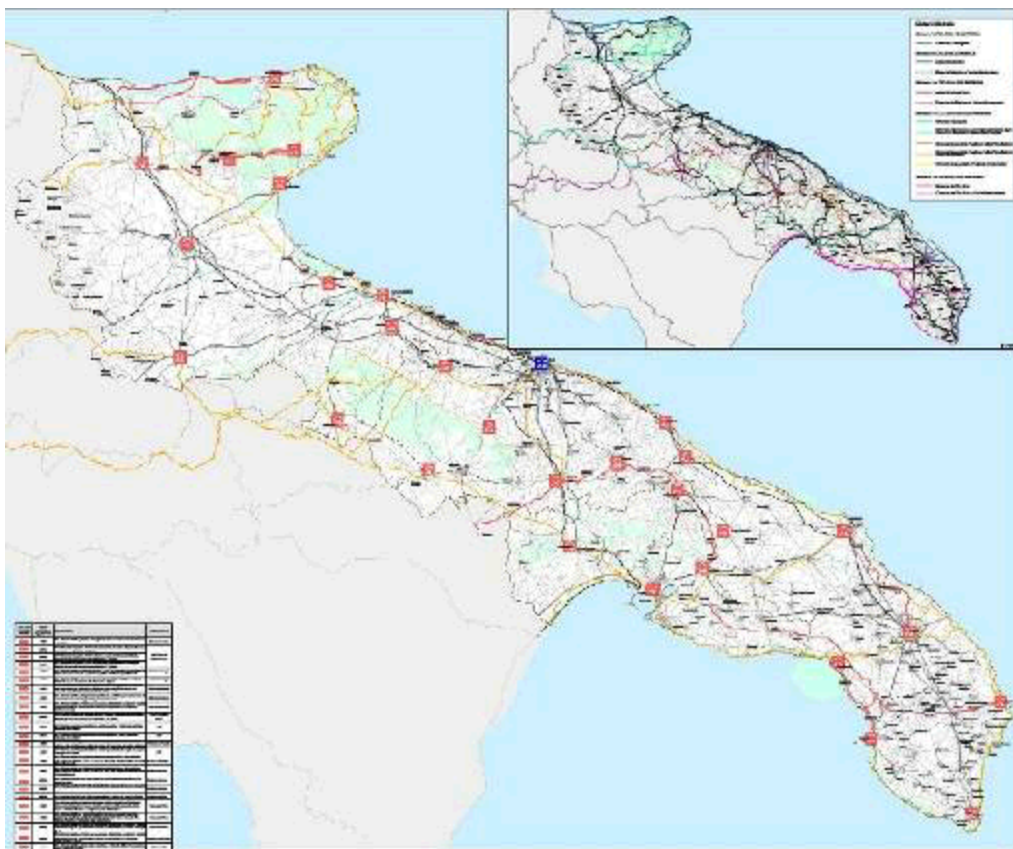
dei Servizi (PTS) e al Piano regionale delle Merci e della Logistica, inquadrati dalla LR 16/2008.

Trattandosi di uno strumento di pianificazione a scala regionale, gli obiettivi e le azioni progettuali proposte, sia pure, in alcuni casi, di interesse locale, sono inquadrati nella strategia di carattere regionale e sovregionale.

Fra i temi utili al raccordo delle strategie urbane dedicate a favorire la mobilità sostenibile con i Piani Attuativi del PRT si possono riconoscere:

la previsione dei “nodi di scambio modale” quali hub di accesso alla rete multimodale del trasporto pubblico regionale e locale verso i quali sono concentrate le politiche di adeguamento infrastrutturale del nodo stesso, della rete stradale urbana di accessibilità e della rete del trasporto pubblico cittadino;

*Estratto della tavola “Mobilità ciclistica” del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti. E’ possibile riconoscere (in rosso) la previsione delle velostazioni nei pressi delle stazioni/fermate ferroviaria*



PRT-PA -PTS	Macro Obiettivi		Obiettivi specifici	
	Promuovere e rendere efficiente il sistema di infrastrutture e servizi a sostegno delle relazioni di traffico multimodale di persone e merci in coordinamento con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socioeconomico del sud Italia;;		Potenziare e rendere più efficienti i collegamenti interregionali	
	Rispondere alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale attraverso un'opzione preferenziale a favore del trasporto collettivo e della mobilità sostenibile in generale, per garantire uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.		Migliorare l'accessibilità dalle e verso le aree interne oltre che verso le risorse territoriali: parchi, siti di interesse naturalistico, grandi attrezzature, ecc...	
			Potenziare i collegamenti tra i nodi della rete regionale e con i principali poli urbani	
Obiettivi		Obiettivi specifici	Potenziare l'offerta di trasporto pubblico e migliorare il servizio in termini di sicurezza, tempi di percorrenza e qualità	



	Ridurre le emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane	Introduzione di un sistema generalizzato di verifica periodica dei gas di scarico (bollino blu) dei veicoli ciclomotori e motoveicoli
		Estensione delle zone di sosta a pagamento / incremento della tariffa di pedaggio / ulteriore chiusura dei centri storici
		Introduzione del pedaggio per l'accesso ai centri storici o per l'attraversamento di strade
		Limitazione della circolazione dei motoveicoli immatricolati antecedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano
		Introduzione della sosta a pagamento per ciclomotori e motoveicoli
		Acquisto/ incremento numero di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale
		Interventi nel settore del trasporto pubblico locale (filtro per particolato, filobus, riqualificazione del trasporto pubblico di taxi tramite conversione a metano) Incremento / introduzione dei parcheggi di scambio mezzi privati – mezzi pubblici
	Favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile	Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane
		Introduzione del “car pooling” e del “car sharing”
		Sviluppo delle iniziative di Mobility Management
	Eliminare e o ridurre il traffico pesante nelle aree urbane	Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale
		Limitazioni all'accesso dei veicoli pesanti

#### **4.2.5. Reti Ciclabili In Area Mediterranea**

Si tratta di un “manuale di progettazione della mobilità ciclistica”, non solo dedicato alle piste ciclabili in senso stretto, che l'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia ha prodotto nel 2008, all'interno delle attività del progetto CY.RO.N.MED. (CYcle ROute Network of the MEDiterranean) PIC Interreg IIIB ArchiMed – Asse II – Misura 2.1., con il supporto tecnico-specialistico della FIAB onlus – Federazione Italiana Amici della Bicicletta.

Il vademecum raccoglie in maniera puntuale molteplici aspetti della mobilità in bicicletta (normativa, pianificazione, progettazione, analisi ai diversi livelli di scala, segnaletica), mettendo a disposizione del lettore anni di studi, ricerche ed esperienze consolidate nel settore da parte della stessa FIAB. Di particolare interesse sono le buone pratiche presentate sui temi “comunicare la mobilità ciclistica” e “l'abaco delle intersezioni” che potrebbero rappresentare un riferimento fondamentale nella fase operativa di un PUMS. .

#### 4.2.6. Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)

La Regione Puglia è dotata di uno strumento programmatico, il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR), adottato con Delibera di G.R. n.827 del 08-06-07, che contiene indirizzi e obiettivi strategici in campo energetico in un orizzonte temporale di dieci anni.

Il PEAR concorre pertanto a costituire il quadro di riferimento per i soggetti pubblici e privati che, in tale campo, hanno assunto ed assumono iniziative nel territorio della Regione Puglia.

Con Deliberazione della Giunta Regionale 28 marzo 2012, n. 602 sono state individuate le modalità operate per l'aggiornamento del Piano Energetico Ambientale Regionale affidando le attività ad una struttura tecnica costituita dai servizi Ecologia, Assetto del Territorio, Energia, Reti ed Infrastrutture materiali per lo sviluppo e Agricoltura. Con medesima DGR la Giunta Regionale, in qualità di autorità procedente, ha demandato all'Assessorato alla Qualità dell'Ambiente, Servizio Ecologia – Autorità Ambientale, il coordinamento dei lavori per la redazione del documento di aggiornamento del PEAR e del Rapporto Ambientale finalizzato alla Valutazione Ambientale Strategica.

La revisione del PEAR è stata disposta anche dalla Legge Regionale n. 25 del 24 settembre 2012 che ha disciplinato agli artt. 2 e 3 le modalità per l'adeguamento e l'aggiornamento del Piano e ne ha previsto l'adozione da parte della Giunta Regionale e la successiva approvazione da parte del Consiglio Regionale;

	Obiettivi
PEAR	<p>Operare una spinta vigorosa verso la produzione da fonti rinnovabili, ponendosi l'obiettivo del raggiungimento in dieci anni del 18% di produzione di energia da rinnovabile;</p> <p>Diversificare il mix energetico con strumenti ed azioni distribuiti atti a favorire tutti i campi del rinnovabile eolico, biomasse, solare termico e fotovoltaico;</p> <p>Diminuire l'utilizzo del carbone e dell'olio combustibile, mirando ad una progressiva sostituzione con il vettore gas;</p> <p>Favorire la mobilità sostenibile;</p> <p>Raggiungere la crescita zero dei consumi e delle emissioni rispetto alla quota attuale, anche a fronte di aumenti di insediamenti e relativa volumetria;</p> <p>Potenziare gli strumenti amministrativi considerati necessari per il contenimento degli usi finali dell'energia;</p> <p>Retrofit del parco edilizio esistente, controllo di impianti termici e controllo manutenzione caldaie.</p>

#### 4.3. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

La Provincia di Lecce ha provveduto ad adottare con Deliberazione del Consiglio Provinciale n.

39 del 15 giugno 2007 lo schema, nella sua forma aggiornata, del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Obiettivo generale del Piano è “la costruzione di un quadro di coerenze entro il quale singole Amministrazioni ed Istituzioni possono definire, eventualmente attraverso specifiche intese, le politiche per il miglioramento della qualità e delle prestazioni fisiche, sociali e culturali del territorio provinciale. Più in particolare i principali obiettivi del Piano sono quelli di uno sviluppo del benessere e dei redditi individuali e collettivi, dell’espansione delle attività produttive e dell’occupazione coerentemente alla diffusione della naturalità, del miglioramento dell’accessibilità e della mobilità nel Salento, di un’articolazione dei modi di abitare nelle diverse situazioni concentrate e disperse, della salvaguardia e recupero dei centri antichi e di un immenso patrimonio culturale diffuso, di uno sviluppo turistico compatibile”.

I documenti costitutivi del Piano sono:

1. la Relazione;
2. le Norme tecniche di attuazione;
3. n° 54 tavole relative a
4. Welfare;
5. Mobilità;
6. Valorizzazione;
7. Politiche insediative;
8. Quadro di unione;
9. PTCP 1-16 (n.16 tavole del progetto di PTCP)

Allegati.

Ai fini della verifica di compatibilità del progetto con le priorità e gli obiettivi del Piano è stata visionata:

la Tavola V.5.1.A – Vincoli e salvaguardia;

la Tavola PTCP 13 di Progetto del Piano

Il piano è compatibile

## **5. IL *PUT* NELL’OTTICA DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO**

Le strategie di sviluppo sostenibile definisce il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali di cui al D.lgs 152/2006. Dette strategie, definite coerentemente ai diversi livelli territoriali, attraverso la partecipazione dei cittadini e delle loro associazioni, in rappresentanza delle diverse istanze, assicurano la dissociazione fra la crescita economica ed il suo impatto

sull'ambiente, il rispetto delle condizioni di stabilità ecologica, la salvaguardia della biodiversità ed il soddisfacimento dei requisiti sociali connessi allo sviluppo delle potenzialità individuali quali presupposti necessari per la crescita della competitività e dell'occupazione.

Il presente rapporto preliminare contiene l'individuazione degli obiettivi ambientali specifici per il PUT in oggetto, che derivano dagli obiettivi generali di sostenibilità ambientale contestualizzati rispetto agli aspetti ambientali interessati dal PUT 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 ed 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. POSSIBILI IMPATTI SUL TERRITORIO

Di seguito si offre un quadro sinottico dei possibili impatti delle azioni del PUT sulle componenti ambientali:

<b>COMPONENTI AMBIENTALI</b>	<b>EFFETTI ATTESI DELLE AZIONE DEL PUT</b>
<b>Aria e fattori climatici</b>	Drastico abbattimento dei livelli di inquinamenti atmosferico ed acustico e ad un sensibile risparmio dei consumi energetici connessi alla mobilità urbana.
<b>Acqua (acque sup.li e consumi idrici)</b>	Non si rilevano aspetti significati su questa componente ambientale

<b>Suolo</b>	Riqualificazione del suolo attraverso una riorganizzazione funzionale e razionalizzazione della rete viaria esistente, delle intersezioni viarie critiche e una regolamentazione della sosta e parcheggi. Possibilità di reperire aree da rinaturalizzare eliminando le superfici impermeabili.(piazzale della stazione di Ruggiano )
<b>Flora, fauna e biodiversità</b>	Non si rilevano aspetti significati su questa componente ambientale in quanto il territorio considerato è fortemente antropizzato e non si riscontrano influenze su aspetti già compromessi.
<b>Paesaggio e beni ambientali</b>	Le azioni previste dal PUT non interferiscono con aree con valenza ambientale (Sic, Riserve Naturali, aree tutelate per legge-ex L. 431/85 Galasso), né con elementi ad esse connessi (canali, fossi, ecc.).
<b>Economia, Società e Salute</b>	L'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico, il miglioramento della sicurezza stradale (con la conseguente riduzione degli incidenti) ed il risparmio energetico prodotto dal miglioramento dell'efficienza del TPL, contribuiranno ad un miglioramento della qualità della vita in termini di relazioni sociali, salute e benessere.
<b>Energia</b>	Le azioni del PUT sono indirizzate verso un sensibile risparmio energetico in termini di TEP e MWh/anno.
<b>Rifiuti</b>	Non si rilevano aspetti significati su questa componente ambientale
<b>Traffico</b>	Risparmio dei consumi energetici connessi alla mobilità urbana, con un incremento delle opportunità per la mobilità lenta. Ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti, per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità; incentivare forme alternative di mobilità che consentano una minore presenza di veicoli circolanti (car sharing, car pooling) e che utilizzino energie alternative.
<b>Rumore</b>	Drastico abbattimento dei livelli di inquinamento acustico

Nella tabella successiva sono riportati i possibili impatti generati dalle azioni derivate dagli obiettivi generali e specifici del PUT in relazione ad ogni singola componente ambientale:

Stime di variazione	Valutazioni
(+) aumento	Effetto positivo
(-) diminuzione	Effetto neutro
( ) nessuna variazione	Effetto negativo
(?) effetti non definibili	Effetto critico

Obiettivi generali e specifici del PUT	Componenti e Tematiche Ambientali								
	Aria	Acqua	Suolo	Paesaggio	Economia, Società e Salute	Energia	Rifiuti	Traffico	Rumore
<b>OG1 - Vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche</b>									

OS 1.1	Riduzione della pressione del traffico veicolare e della presenza dei veicoli nelle aree centrali e nelle marine	+				+	-		-	-
OS 1.2	Incremento delle opportunità per la mobilità lenta	+		?		+	-		-	-
OS 1.3	Incremento dell'accessibilità della città di Alessano nei confronti delle altre località interne al territorio comunale e degli altri comuni limitrofi	+		?		+	-		-	-
<b>OG2 - Miglioramento delle condizioni di circolazione</b>										
OS 2.1	Contenimento delle situazioni di congestione veicolare lungo le arterie cittadine principali e in corrispondenza dei nodi critici	+				+			-	-
OS 2.2	Ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali			+		+			-	
OS 2.3	Aumentare l'efficienza del trasporto pubblico	+				+	-		+	+
<b>OG3 - Miglioramento della sicurezza stradale</b>										
OS 3.1	Ridurre gli incidenti stradali e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti					+				-
OS 3.2	Migliorare le condizioni di spostamento per gli utenti deboli e in particolare per quelli a ridotta mobilità					+				-
<b>OG4 - Abbattimento dei livelli di inquinanti atmosferico ed acustico e ad un risparmio dei consumi energ</b>										
OS 4.1	Promozione di sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità ambientale ed energetica, alternativi ai mezzi di trasporto individuali (trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e mobilità ciclopeditone)	+				+	-			-

Con riguardo alla previsione di eventuali impatti significativi sull'ambiente ed in applicazione della griglia di valutazione degli elementi previsti dall'Allegato I, punto 2, del D.Lgs 152/06 e s. m. i.:

<b>Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti</b>	Le previsioni di Piano, in rapporto al contesto ambientale cui è inserito, in un arco temporale di breve/medio periodo potrebbe comportare una trasformazione non duratura nel tempo e reversibile, senza pregiudicare l'equilibrio ambientale esistente.
<b>Carattere cumulativo degli impatti</b>	La proposta genera un pressoché nullo impatto cumulativo sul patrimonio edilizio esistente, in quanto si inserisce nell'ambito di un contesto già urbanizzato e consolidato, e non andrebbe a sommarsi ad altri, eventuali, problematiche ambientali insistenti sull'ambito d'intervento.
<b>Natura transfrontaliera degli impatti</b>	L'intervento non genera impatti di natura transfrontaliera.
<b>Rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti):</b>	nell'ambito interessato dal piano non sono state riscontrate criticità ambientali. In tale contesto i problemi ed i rischi ambientali e per la salute umana dovuti dall'attuazione del Piano possono considerarsi nulli..
<b>Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)</b>	La realizzazione delle previsioni di Piano, non prevede un'estensione nello spazio sia per l'area geografica, che per popolazioni potenzialmente interessate, dunque trattasi di impatti di entità nulla.
<b>Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo</b>	L'area in progetto non interessa aree con speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale e non supera valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo.
<b>Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale</b>	L'area in progetto non interessa aree protette

Riguardo l'integrazione delle considerazioni ambientali (punti 1a e 1b), gli obiettivi e le linee strategiche del PUT (vd par. 3.1 e 3.2) si trovano perfettamente in linea con la finalità di promuovere lo sviluppo sostenibile in quanto intendono fornire all'Amministrazione Comunale una prospettiva di intervento nel settore dei trasporti di breve periodo e modesto onere economico, con interventi su traffico e mobilità che migliorino le condizioni ambientali, ma anche di sicurezza e di efficientamento del sistema urbano. In particolare il Piano perseguirà i seguenti obiettivi:

- migliorare le condizioni della circolazione stradale, nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, ovvero soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile,

- nel rispetto dei vincoli economici, urbanistici ed ambientali;
- migliorare la sicurezza stradale e quindi la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze mediante la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico e attraverso l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi tecniche (difesa delle utenze deboli);
- contribuire all'incremento del livello di qualità della vita dell'ambiente urbano e alla fruibilità delle risorse naturali, storiche e commerciali anche col ricorso di sistemi di mobilità “dolce” e a misura d'uomo;
- conseguire la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi esistenti di marcia lenta, discontinua ed episodica e di condizioni meteorologiche particolari;
- pervenire ad un sensibile risparmio nei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati, tramite la fluidificazione del traffico e la conseguente riduzione dei tempi di viaggio.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, le strategie generali di intervento da adottare devono perseguire:

- il miglioramento dell'offerta di trasporto, sia in termini di riorganizzazione della rete stradale urbana attraverso un'idonea classifica funzionale delle strade, che di incremento della capacità del sistema di trasporto tramite l'eliminazione della sosta veicolare dalla viabilità principale e l'adeguamento della capacità delle intersezioni ai flussi veicolari in transito;
- l'orientamento ed il controllo della domanda di mobilità verso modi di trasporto che richiedano minori disponibilità di spazi stradali rispetto alla situazione esistente.

Il PUT, inoltre, riconosce alla ciclabilità la funzione di “telaio portante” della mobilità sostenibile con il preciso scopo di realizzare un sistema di percorsi ciclabili capace di connettere tutti i principali poli attrattori e le direttrici di collegamento con i comuni adiacenti, rispetto al quale costruire i sistemi di adduzione più diffusa da e per i comparti urbanizzati.

## **7. SINTESI DELLE MOTIVAZIONI**

Come illustrato nella presente relazione, Il PUT rappresenta uno strumento attivo di tutela e valorizzazione dell'ambiente volto al miglioramento delle condizioni del traffico urbano e di conseguenza dell'ambiente stesso.

La natura degli interventi del PUT, tutti rivolti a migliorare la sicurezza della circolazione e a favorire sia direttamente che indirettamente le modalità di trasporto a ‘impatto zero’, porta a concludere circa la complessiva positività di tutte le azioni proposte dal Piano. e, al contrario, circa la sostanziale insussistenza di impatti negativi complessivi.

Come descritto negli obiettivi (par. 3), il piano mira ad una riduzione della pressione del traffico veicolare con un conseguente incremento delle opportunità per la mobilità lenta, e un incremento dell'accessibilità della città di Alessano qualificando e potenziando la rete ferroviaria, creando nodi di scambio in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, in modo da facilitare l'intermodalità. I numerosi criteri di salvaguardia della popolazione e dell'inquinamento, prevedono anche un'ottimizzazione dell'offerta di sosta a servizio delle aree centrali e un miglioramento della sicurezza di tutti gli spostamenti.



Infine, in ogni caso, i risultati attesi dalle azioni del piano puntano a preservare e tutelare l'ambiente e la popolazione, garantendo e promuovendo sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità ambientale ed energetica, alternativi ai mezzi di trasporto individuali.