

COMUNE DI SALVE

Provincia di Lecce

P.U.T. – PIANO URBANO DEL TRAFFICO

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

Il Sindaco

Avv. Francesco Villanova

Il Vicesindaco

Arch. Giovanni Lecci

Il Responsabile Area Tecnica II

Arch. Andrea Carrozzo

INDICE

Data: Giugno 2019	1
1. Informazioni Generali.....	3
2. La procedura di V.A.S.....	5
2.1. <i>Riferimenti normativi</i>	5
2.1.1. Direttiva Europea	5
2.1.2. Normativa Nazionale	5
2.1.3. Quadro Normativo Regionale	7
2.2. <i>Scopo del documento</i>	9
2.2.1. L'autorità competente	9
3. Descrizione dei contenuti del Piano Urbano del Traffico di Salve.....	11
3.1. <i>Obiettivi generali e specifici del piano del Traffico del Comune di Salve</i>	14
3.1.1. Linee strategiche di intervento	15
3.1.2. Azioni/misure di intervento	17
4. Contesto di riferimento.....	25
4.1. <i>Inquadramento territoriale</i>	25
4.2. <i>Influenza della pianificazione sovraordinata sul PUT</i>	26
4.2.1. Documento Regionale di Assetto Generale- DRAG	26
4.2.2. Piano Paesaggistico Territoriale Regionale-PPTR.....	28
4.2.3. Piano Regionale Dei Trasporti - PRT	31
4.2.4. Piani Attuativi Del Piano Regionale Dei Trasporti	31
4.2.5. Reti Ciclabili In Area Mediterranea	34
4.2.6. Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR).....	34
5. Il PUT nell'ottica dello sviluppo sostenibile del territorio	36
6. Possibili impatti sul territorio	37
6.1. <i>Sistema infrastrutturale</i>	40
7. Sintesi delle motivazioni.....	43

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 Salve” (successivamente denominato “PUT”) del Comune di Salve (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.

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'analogia 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 predisponde 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 precedente, condizione che si intende soddisfatta anche se l'autorità precedente 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 – Salve;***
2. ***Autorità Procedente: Servizio Mobilità e Ambiente –area Tecnica II –Comune di Salve.***

3. DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI SALVE

Lo studio svolto dal Piano Urbano del Traffico (PUT), parte dall'analisi del quadro complessivo dell'attuale stato della mobilità nella cittadina di Salve, per poi spingersi a formulare proposte migliorative nei diversi ambiti con particolare riferimento a quello della mobilità sostenibile.

Il Comune di Salve pur trovandosi con una popolazione compresa tra i quattromila e i cinquemila abitanti e per questo non obbligato a dotarsi del Piano Urbano del Traffico (soglia minima prevista dalla normativa nazionale 30.000 abitanti) ha ritenuto che dotarsi di tale strumento sia comunque fondamentale se si vuole migliorare la qualità della vita degli stessi abitanti, considerato comunque che durante la stagione estiva la presenza turistica nelle località marine del comune di Salve portano ad un incremento eccezionale della popolazione fino a oltre (circa 100.000 abitanti-presenti, ultimi due anni). Come riportato nelle tabelle allegate anni: 2015;2016;2017.

Mese	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
	GENNAIO	8	13	6	15	14
	FEBBRAIO	16	25			16
MARZO	28	54	3	3	31	57
APRILE	46	65	2	6	48	71
MAGGIO	121	206	15	35	136	241
GIUGNO	1.183	6.147	58	288	1.241	6.435
LUGLIO	2.723	19.109	143	1.056	2.866	20.165
AGOSTO	4.627	29.881	108	607	4.735	30.488
SETTEMBRE	737	5.725	63	336	800	6.061
OTTOBRE	21	80	17	87	38	167
NOVEMBRE	27	40			27	40
DICEMBRE	7	13	2	10	9	23
TOTALI	9.544	61.358	417	2.443	9.961	63.801

Report generato il 11/09/2018

Regione Puglia
REPORT MOVIMENTO TURISTICO GENNAIO/DICEMBRE
Dati numerici definitivi - ANNO 2016
Provincia: Lecce
Comune: Salve

Mese	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
GENNAIO	2	2			2	2
FEBBRAIO	4	4			4	4
MARZO			4	10	4	10
APRILE	35	67	13	35	48	102
MAGGIO	110	309	44	112	154	421
GIUGNO	2.367	13.839	150	706	2.517	14.545
LUGLIO	5.224	36.808	330	2.031	5.554	38.839
AGOSTO	5.822	45.438	188	1.129	6.010	46.567
SETTEMBRE	1.016	8.344	137	667	1.153	9.011
OTTOBRE	3	37	21	56	24	93
NOVEMBRE	1	2		2	1	4
DICEMBRE	4	8			4	8
TOTALI	14.588	104.858	887	4.748	15.475	109.606

Report generato il 11/09/2018

Regione Puglia
REPORT MOVIMENTO TURISTICO GENNAIO/DICEMBRE
Dati numerici definitivi - ANNO 2017
Provincia: Lecce
Comune: Salve

Mese	ITALIANI		STRANIERI		TOTALE	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
GENNAIO	3	14			3	14
FEBBRAIO	2	3	1	1	3	4
MARZO			7	18	7	18
APRILE	39	107	33	77	72	184
MAGGIO	114	297	87	303	201	600
GIUGNO	2.362	12.947	149	735	2.511	13.682
LUGLIO	5.012	36.435	334	1.797	5.346	38.232
AGOSTO	5.404	44.839	173	1.132	5.577	45.971
SETTEMBRE	1.565	11.150	181	912	1.746	12.062
OTTOBRE	10	77	47	185	57	262
NOVEMBRE	2	2			2	2
DICEMBRE	9	25	1	7	10	32
TOTALI	14.522	105.896	1.013	5.167	15.535	111.063

Report generato il 11/09/2018

Il P.U.T. redatto, è un piano che si può realizzare in maniera immediata col presupposto di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione.

Per il P.U.T. sono comunque consentiti aggiornamenti successivi a cadenza biennale che rendono lo stesso un cosiddetto piano-processo. Gli obiettivi che la redazione del piano Urbano del Traffico si prefigge di raggiungere ai sensi dell'Art. 36 del Codice della strada sono diversi e molto importanti un elenco di questi prevede:

- la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, il risparmio energetico,
- il rispetto dei valori ambientali,

- il miglioramento della mobilità pedonale
- il miglioramento della circolazione e sosta degli autoveicoli,
- il miglioramento della circolazione dei mezzi di trasporto pubblico, la possibile riduzione degli incidenti stradali.

Il Piano Urbano del Traffico del Comune di Salve rappresenta quindi lo strumento ideale di pianificazione e di gestione della mobilità nel breve termine, con la definizione di una serie coordinata di interventi finalizzati ad ottimizzare l'esistente sistema e a soddisfare le esigenze di mobilità odierne.

Gli interventi riguardano in particolare:

1. il sistema di regolamentazione del traffico (modifiche allo schema di circolazione),
2. il sistema di controllo della sosta,
3. il sistema delle aree pedonali e ambientali,
4. il sistema del trasporto pubblico finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza, a garantire condizioni ambientali accettabili e comunque rispettose degli standards legislativi previsti dalle normative vigenti e a soddisfare le esigenze di sosta delle diverse categorie di utenti.

Le Direttive stesse evidenziano come le criticità possono essere generalmente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico che costituiscono il principale oggetto del piano dei trasporti realizzabile in un lungo periodo di tempo (decennale).

Secondo le direttive stesse i contenuti progettuali del P.U.T sono distinti su tre livelli di progettazione.

Il 1° livello è quello del Piano Urbano del Traffico (P.G.T.U.), inteso come progetto preliminare relativo all'intero centro abitato e indicante la politica intermodale, la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni, le priorità di intervento.

Il livello 2° è quello dei 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;

Il 3° livello è quello 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.

Il Comune di Salve con il presente progetto intraprende un piano generale di 1° livello che definisce le proposte progettuali tenendo conto di tutte le problematiche del territorio, l'architettura, il paesaggio, l'ambiente la storia la microeconomia, in modo da conseguire il recupero e il miglioramento della vivibilità e delle condizioni ambientali.

3.1. Obiettivi generali e specifici del piano del Traffico del Comune di Salve

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

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 Salve 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 Salve città, 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 Salve, 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 Salve 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 Salve 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 ciclopedenale);

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 Salve e Ruggiano e marine)

- 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 ciclopedenale)

- 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:

Interventi da perseguire per il centro urbano di Salve città:

-Istituire Zona Trenta per tutta l'area urbana di Salve (il cui limite di velocità sia di 30 km/orari), con apposita segnaletica verticale, in parte già esistente. *Obiettivo specifico OS 2.1* -

-Istituire tutto il centro storico come zona a Traffico limitato (Z.T.L.: aree in cui il traffico veicolare viene consentito a veicoli di classe e dimensioni limitate, ai veicoli per disabili, alle forze dell'ordine, ambulanze per urgenze, e veicoli merci di piccola e media portata, il divieto invece per veicoli pesanti e molto ingombranti. Limitare il traffico a orari stabiliti a veicoli con specifiche emissioni). *Obiettivo specifico OS 2.1* -

-Rendere piazza Concordia e piazza della Repubblica aree pedonali, per le quali tuttavia resta compresa una modesta area a parcheggio per n. 6/7 posti auto, frontistante il tabaccaio a Piazza Concordia, regolata con disco orario e una corsia di transito sul lato Est delimitata dalla zona pedonale con una serie di paletti in ferro, o da fioriere a distanza di metri due. Sia consentita la sosta/il parcheggio ai residenti eventualmente con pass. *Obiettivo specifico OS 1.1*

-Altra zona a parcheggio la parte superiore di Piazza della repubblica delimitata allo stesso modo, avente una ampiezza pari a ml 6,80 in modo da consentire il doppio senso di circolazione nel breve tratto a lato Est, evidenziato in planimetria; in tal modo si garantisce la continuità veicolare tra le due piazze e le diverse arterie stradali e i nuovi parcheggi da ubicare nell'area ove insiste attualmente la casa dell'acqua fino all'inizio di via fosso, da sistemare previo smobilizzo delle strutture dell'acqua e consentire il traffico in essa a senso unico, tale soluzione consentirebbe di avere a senso unico via Veneri. *Obiettivo specifico OS 1.1*

-ampliamento dei due tratti di strada in cui l'area è compresa, riduzione di ampiezza della stessa area per la realizzazione di una modesta rampa(modifica) ampia 1,5 metri e alta cm.15,00 per consentire il parcheggio in modo agevole a meno che si ritenga di portare meglio l'area a lo stesso livello delle stradine. I due tratti stradali saranno a senso unico intorno a tale area e messa in relazione con il tratto di unione a Piazza Concordia, seguendo il verso di percorrenza indicato in planimetria e dalla relativa segnaletica. A Sud delle due piazze, appena fuori dell'abitato sul lato Est, è presente una zona di mq. 2.500,00 circa che si propone di sistemare a parcheggio al fine di soddisfare il fabbisogno di posti auto (usufruibile subito con modesta spesa tramite apporto e stesura di un rilevato in tufo). *Obiettivo specifico OS 2.1* -

-Le linee autobus, trasporti collettivi e/o pesanti non dovranno attraversare il paese, Il transito su via Roma sarà limitato per detti mezzi fino all'incrocio con via Parini, provenienti da Presicce, proseguendo su detta via Parini verso Nord, fino a via Vittorio Veneto, e per quelli provenienti da Morciano limitatamente all'incrocio con via De Amicis, proseguendo su questa verso Nord fino a immettersi su via Vittorio Veneto fino alla rotatoria e proseguire per Alessano. *Obiettivo specifico OS 1.1 Obiettivo specifico OS 2.3* -

Lo stesso percorso deve essere rifatto in senso inverso. In tal modo il tratto centrale di via Roma sarà più sicuro per i pedoni e con vantaggio anche per le condizioni ambientali (meno inquinamento).

Tali percorsi devono essere indicati con apposita segnaletica verticale e orizzontale con relativi divieti di sosta almeno su un lato di dette vie e con eventuali segnali di obbligo per altre deviazioni.

-Via Nicola De Lecce, sarà per intero a senso unico, da via Roma fino all'incrocio con via Marsini.

Sistemazione di aiuola a esedra , per la via verso il cimitero, Machiavelli, con deviazione del traffico veicolare nelle vicinanze di casa Pedaci, che al momento invece rende pericoloso il tratto stradale in questione, a causa della curva esistente che risulta poco agevole essendo tra l'altro la via in forte pendenza. *Obiettivo specifico OS 2.1*

Apporre segnaletica di relativi stop, sulla via T. campanella e precisamente all'incrocio con via Bixio e con via Pisacane al fine di rallentare la velocità di transito dei veicoli nelle due direzioni. Non si ritengono necessari altri interventi che modificano il resto dell'attuale sistema di traffico esistente. Gli interventi sono visualizzati nella relativa Planimetria di Salve.

Interventi nella frazione di Ruggiano

Rimozione del dosso esistente all'ingresso del paese *Obiettivo specifico OS 2.1*

Istituire Zona Trenta per l'intero sistema stradale in area urbana *Obiettivo specifico OS 2.1*

Deviare Linea autobus transito collettivo e pesante, da in via A. Nuzzo fino alla zona cimiteriale, svolta a sinistra fino all'incrocio con via Barbarano- Ruggiano e poi a destra per via Bergamini e a proseguire per Alessano. *Obiettivo specifico OS 2.1*

Applicare segnale di stop su via S.Antonio con incrocio via Bergamini, sia in uscita da Ruggiano sia in entrata da Barbarano.

senso unico per via Madonna della neve e via Santa Marina dalla piazzetta centrale, e da questa per via S. Antonio verso Barbarano fino alla Cappelletta.

Area pedonale tutta la zona antistante Santa Marina consentendo l'accesso ai soli residenti lasciando loro la facoltà di parcheggio/sosta. *Obiettivo specifico OS 2.1*

Nuova Area da adibire a parcheggio compresa tra via G. Bruno, e via A. Nuzzo, di circa mq. 1.700,00 con inserimento di essenze arboree sempreverdi. *Obiettivo specifico OS 1.1*

Divieto di sosta in via G. Mazzini, per il tratto stradale da via Sforza fino all'incrocio con via Trieste lato destro.

-Viabilità principale di via Trieste per Alessano (provinciale), resta a doppio senso di circolazione per gli autoveicoli in genere. Sono esclusi veicoli pesanti e collettivi *Obiettivo specifico OS 2.1*

Limitare la sosta sul tratto di via Trieste lato bar con disco orario, max 15 minuti, segnare n. due posti macchina per i disabili a debita distanza dal bar. Vietare su detto tratto di strada la sosta ai residenti. *Obiettivo specifico OS 3.2*

Pedonali i vicoli che affacciano su via S. Antonio con assoluto divieto di sosta in essi. *Obiettivo specifico OS 2.1*

Interventi nella marina di Pescoluse

Istituire tutte le strade dell'intero centro urbano - a ZONA TRENTA-, a vantaggio della sicurezza, e dell'incolumità di quanti usufruiscono della località. *Obiettivo specifico OS 2.1*

Nello specifico nella marina di Pescoluse al fine di snellire il flusso veicolare, si è pensato di intervenire, smistando gran parte del traffico della litoranea sin dalla rotatoria principale Pescoluse -Salve, a destra in via Socrate, e la successiva via Quasimodo, con deviazione da entrambe, su via Pitagora, rendendo via Pitagora, a senso unico per Torre Vado fino all'incrocio con via Toscanini. Il tratto finale del percorso fino alla successiva rotatoria a doppio senso.

In tale strada e nell'area prospiciente sono presenti ampi spazi a parcheggio atti ad assorbire una buona parte dei veicoli.

Il tratto di Corso Italia (Litoranea) dalla rotatoria fino all'incrocio con via Toscanini, e doppio senso su via Pitagora fino all'incrocio di via Toscanini. Resta a senso unico il tratto di Corso Italia dall'incrocio di via Toscanini alla rotatoria per Salve-Torre Pali rimane a doppio senso di circolazione provenendo da Torre vado, *Obiettivo specifico OS 3.1*

L'adozione di questa soluzione può essere ritenuta sperimentale per il(periodo estivo); monitorarne la funzionalità e se migliorativa rispetto alla situazione esistente, si può passare all'adozione definitiva. Tale soluzione garantisce inoltre sicuramente senza penalizzazioni anche gli interessi delle attività commerciali esistenti, dal punto di vista numerico delle presenze. In tale tratto di strada sono inoltre ubicati un buon numero di parcheggi tali da poter soddisfare quasi per intero il fabbisogno locale, comprendendo, anche quelli privati a servizio degli stabilimenti balneari e o dei chioschi, che pure hanno ragion d'essere. Le strade perpendicolari alla litoranea verso il mare rimangono a senso unico.

Via Verdi e via Archimede saranno invece rese pedonali. *Obiettivo specifico OS 3.1*

La zona urbanizzata al di sopra della litoranea manterrà l'attuale sistema circolatorio, poiché ritenuta funzionale. Poco al di sopra della litoranea e precisamente in via G.B. è presente una ampia area adibita a parcheggio pubblico che deve essere segnalato con apposita segnaletica.

La zona marina di Pescoluse implica però (per una idonea e definitiva risoluzione) impegni di spesa importanti atti a risolvere le criticità del traffico, nel medio e lungo termine, attraverso il potenziamento della viabilità esistente, con allargamenti o raddoppi della fascia litoranea e con tratti viabili di penetrazione fino quasi al mare, e collegamenti della litoranea con le strade più interne e/o intermedie esistenti sul territorio, e realizzazione di nuovi tratti stradali, (indicati in planimetria, all'interno dell'abitato) che possano scaricare il flusso veicolare attuale (considerevole) secondo quanto riportato nelle schede allegate in termini di presenze turistiche. Inoltre è necessaria la reperibilità di ulteriori aree (pubbliche/private) da destinare a parcheggio.

Interventi a Torre Pali

Rendere ZONA TRENTA l'intero centro urbano di Torre Pali a vantaggio della sicurezza e dell'ambiente(meno inquinamento atmosferico dovuto al traffico). *Obiettivo specifico OS 2.1*

Utilizzare il tratto di strada più esterno di Torre Pali identificata da Corso Genova e da via U. Nobile, con attraversamento della litoranea per raggiungere l'area portuale percorrendo, via Attendolo per intero fino al porto per chi viene da Presicce, litoranea e via Attendolo per chi viene da Gallipoli. Per chi proviene da Leuca, superare la rotatoria e percorrere il tratto di litoranea fino all'incrocio con via Attendolo e da questa al porto. *Obiettivo specifico OS 3.1*

Tale soluzione sposterà gran parte del traffico veicolare decongestionando la principale via Colombo. È necessario, ripristinare piazza Bove, eliminando il tratto di strada che l'attraversa, ridando il giusto valore alla piazza come spazio ricreativo e ambientale e per ogni altra diversa funzione relazionale. *Obiettivo specifico OS 3.1*

Il numero di parcheggi sono inseriti in maniera diversa come riportato in planimetria, parte a lato di via Baracca e la restante parte, il maggior numero, a lato di via DE NOTARIS, previa rimozione dei cartelli di divieto di sosta che sbarrano la strada, riaprire il tratto di strada compreso tra piazza bove e via C. Colombo attualmente chiuso, consentendo da via Colombo l'immissione in via De Notaris solo a senso unico. *Obiettivo specifico OS 1.1*

Rendere via Colleoni a senso unico fino alla rotatoria in modo tale da favorire il flusso di traffico, riservando il lungo lato dell'asse stradale a fianco del canale a un rilevante numero di parcheggi. *Obiettivo specifico OS 3.1*

Rendere a senso unico via Caboto e relative traverse in maniera alterna e in ognuna su di un lato consentire il parcheggio per i residenti. *Obiettivo specifico OS 3.1*

Rendere pedonale il tratto di strada dalla rotatoria a valle del ponte fino a piazza Vanini. *Obiettivo specifico OS 3.1*

Rendere a senso unico il tratto di strada che da piazza C. Colombo passa al tratto di via caboto a fianco del ristorante le Voilier a via Ferrari e a via Duca degli Abruzzi ricollegandosi alle trasversali che si diramano dalla stessa via Caboto. Le traverse anzidette sono atte anche al parcheggio su un solo lato per i residenti. *Obiettivo specifico OS 3.1*

Mobililità lenta nel Comune di Salve

È stata costruita una rete integrata di trasporto per garantire la mobilità dei visitatori nel territorio di Salve, 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 Salve 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 Ruggiano in disuso)

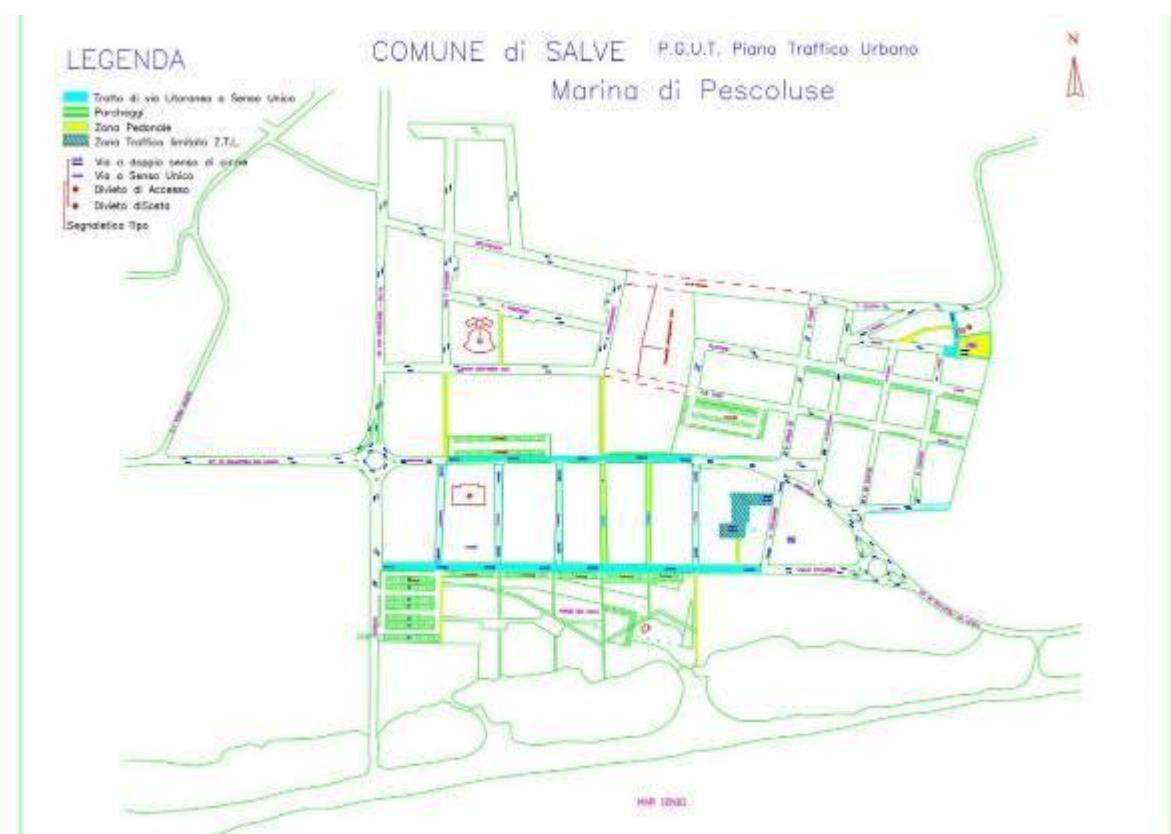
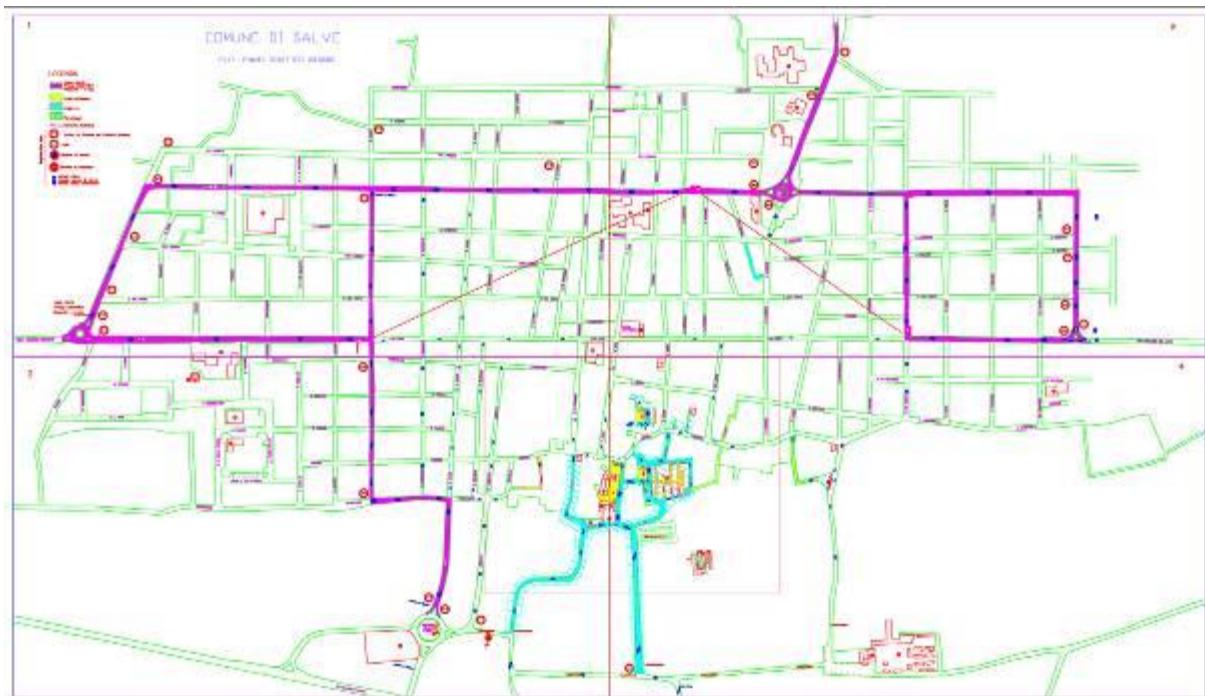
Si prevedono le seguenti realizzazioni:

1. **ASSE RUGGIANO- SALVE** Le rete parte dalla Chiesa di S. MARINA, importante luogo di culto, attraversando l'abitato di Ruggiano incrocia la stazione FSE di SALVE Ruggiano e si sviluppa lungo via Silvio Pellico in sede propria, dopo attraversare via Lame penetra nel territorio rurale di Salve con percorsi promiscui ciclabili e veicolari. La ciclo-via penetra in Salve attraverso via Cavalieri di V.Veneto con una pista ciclabile su corsia riservata fino alla via PP.Cardone.
2. **ASSE URBANO SALVE EST – OVEST** parte da Piazza Mercato e si sviluppa lungo via Carlo Alberto e via Carducci, attraversando il centro abitato (piazza Matteotti) con percorsi promiscui e raggiungendo la colonna di san Nicola Magno in Piazza della Concordia;
3. **ASSE SANTU LASI (SALVE – POSTO VECCHIO)**, raccorda Salve alla marina di Posto vecchio attraverso il nucleo storico (percorsi promiscui), piazza della Concordia, zona "Ortu Masciu" e si porta per via Santo Lasi dopo aver attraversato il sottopassaggio della SS.274 fino ad arrivare alla marina
4. **ASSE CICLOVIA DEI TRE MARI**, che si sviluppa lungo la litoranea seguendo il tracciato della Ciclovia Regionale
5. **ASSE PROMENADE ECOLOGICA DI TORRE PALI**, (variante CICLOVIA REGIONALE DEI TRE MARI) che si sviluppa lungo i canali e il bacino di Torre Pali fino alla zona portuale e al caseggiato della MM. (percorsi promiscui pedonali e ciclabili)
6. **ASSE DEL FANO** si sviluppa lungo Corso Colombo a Torre Pali in sede propria, prosegue per via Anna Magnani intercettando una strada interpoderale si porta al Canale del Fano per portarsi verso l'abitato di Salve come riportato in mappa.

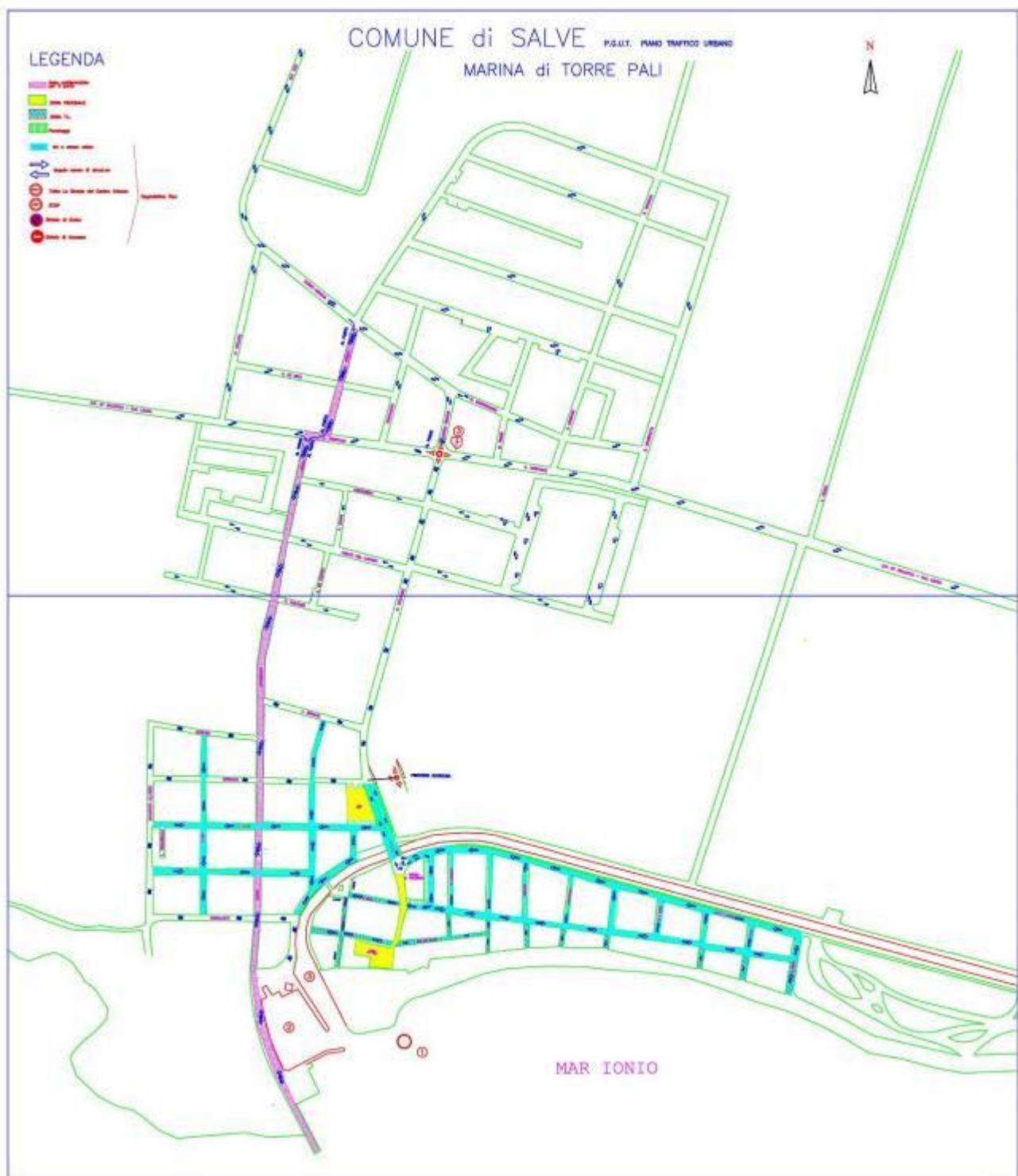
Si osserva in particolare che lungo la rete stradale di distribuzione interna al nucleo storico di Salve l'esiguità degli spazi disponibili e la ricchezza funzionale del contesto sconsigliano la realizzazione di percorsi pedonali o ciclopipedonali separati dalla rete stradale.

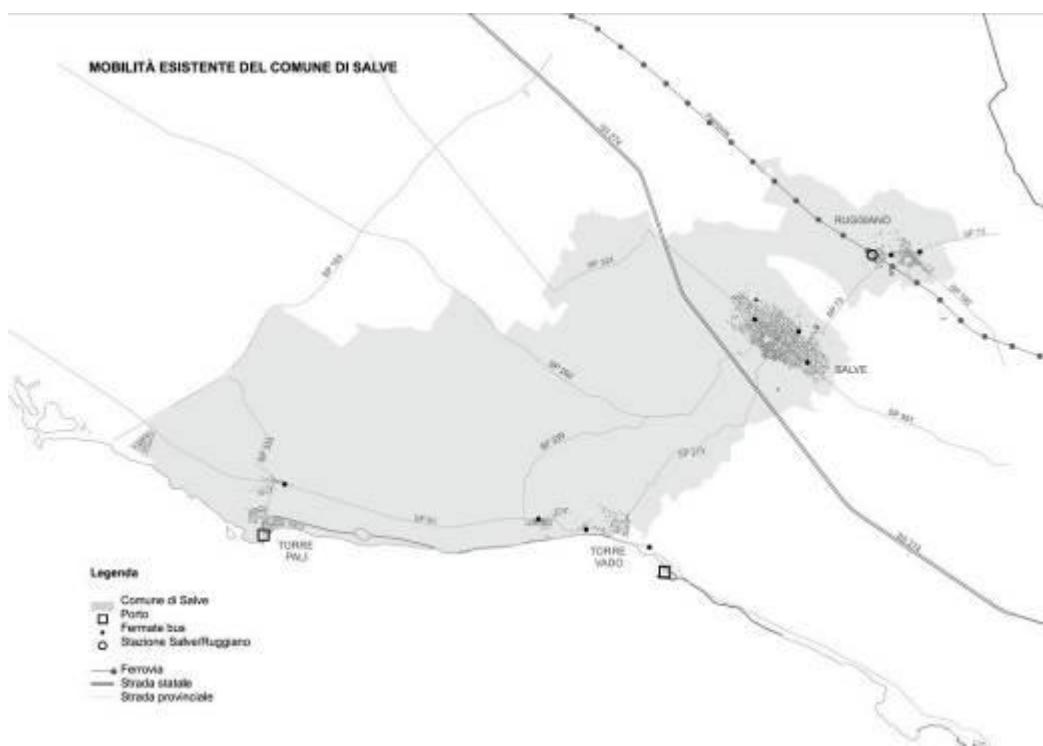
Su tali assi si ammette dunque la coesistenza in carreggiata di ciclisti e mezzi motorizzati.

Il Piano prevede la istituzione di corsie ciclabili contromano entrando a far parte della rete ciclabile «sicura». È prevista la presenza di indicazioni volte ad evidenziare la continuità degli itinerari, anche in assenza di specifici elementi fisici di protezione. Particolare attenzione dovrà essere posta nei punti di maggiore conflitto con le altre componenti di traffico. A tale proposito, i punti di intersezione della rete stradale con la rete ciclabile fondamentale sopra definita saranno sistematicamente verificati e, dove necessario, esplicitamente trattati per recuperare le migliori condizioni possibili agli attraversamenti dei ciclisti. *Obiettivo specifico OS 1.2*

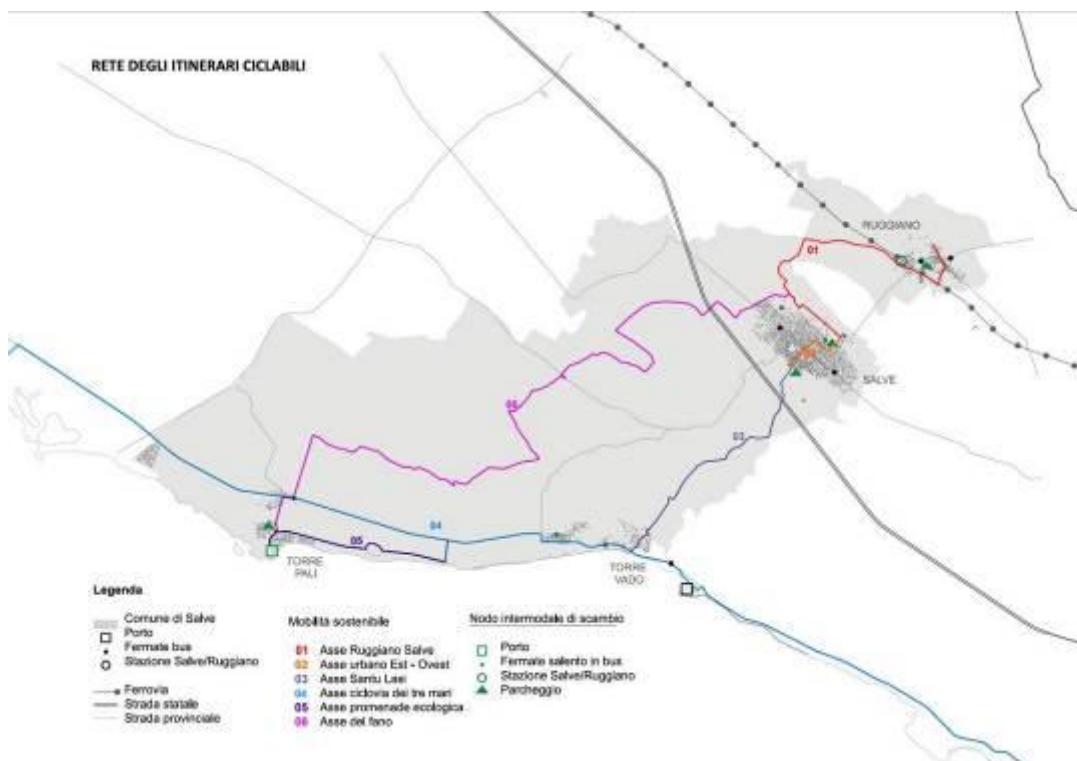








Mobilità lenta nel comune di Salve



4. CONTESTO DI RIFERIMENTO

4.1. Inquadramento territoriale

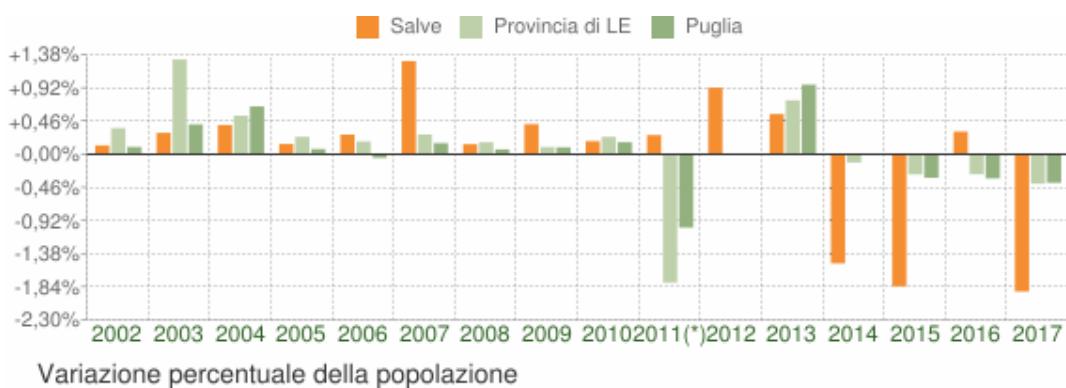
L'inquadramento territoriale e le analisi socio-economiche rappresentano il primo passaggio del processo che, dalla fase dell'analisi conoscitiva e diagnostica, porta alla definizione del piano e delle relative procedure operative. Infatti, l'analisi della mobilità e del sistema dei trasporti trae origine dallo studio del territorio e delle dinamiche insediative e socio-economiche.

Il Comune di Salve è situato in provincia di Lecce, in Puglia, situato nel versante ionico del basso Salento, a circa 60 km dal capoluogo provinciale e a 5 km da Santa Maria di Leuca. Confina a Nord con i comuni di presicce ed Alessano, ad Est con il comune di Morciano di Leuca, a Sud con il Mare Jonio e ad Ovest con il Comune di Ugento.

Con una superficie di 32,8 km², il territorio del comune di Salve sorge su modesti rilievi delle Serre Salentine, fino alla costa del Mare Jonio.

Il Comune di Salve comprende la frazione di **Ruggiano** e le marine di **Pescoluse, Torre Pali, Posto Vecchio e Lido Marini**.

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 rimane in decrescita, con lo stabilizzarsi della popolazione sui 4.650 abitanti ed un numero di famiglie pari a circa 2.300 nuclei.



La Strada Statale 274 rappresenta la principale via di collegamento con il nord Salento e divide trasversalmente il territorio di Salve; le altre arterie stradali importanti sono la S.P.73 che collega il Comune di Salve alla frazione di Ruggiano e proseguendo fino al Comune di Alessano posto a Nord-Est, la strada S.P.339 che collega il centro abitato di Salve con la Marina di Pescoluse e per ultimo la S.P.351 che collega i comuni di Presicce-Acquarica a Morciano di Leuca ed attraversa da est a ovest l'intero centro abitato del Comune di Salve.

La strada ferrata invece, Ferrovie del Sud-Est, attraversa il territorio del Comune di Salve solo nella frazione di Ruggiano dove è posta anche la stazione ferroviaria.

Il patrimonio stradale esistente è costituito per la maggiore da strade comunali e extra comunali, la loro sede ha una larghezza media che varia dai 3,50 m. fino ad una larghezza massima di ca. 10,00 m., sono completamente asfaltate e attualmente il loro utilizzo è riservato al traffico delle automobili. Nei tratti urbani abbiamo strade delimitate da edifici, per la maggiore di tipo residenziale, mentre nei tratti extracomunali incontriamo strade con caratteristiche prettamente rurali, strade delimitate da muretti a secco in buono stato di conservazione, distese di ulivi e essenze arboree tipiche della macchia mediterranea.

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 Salve:

- 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:

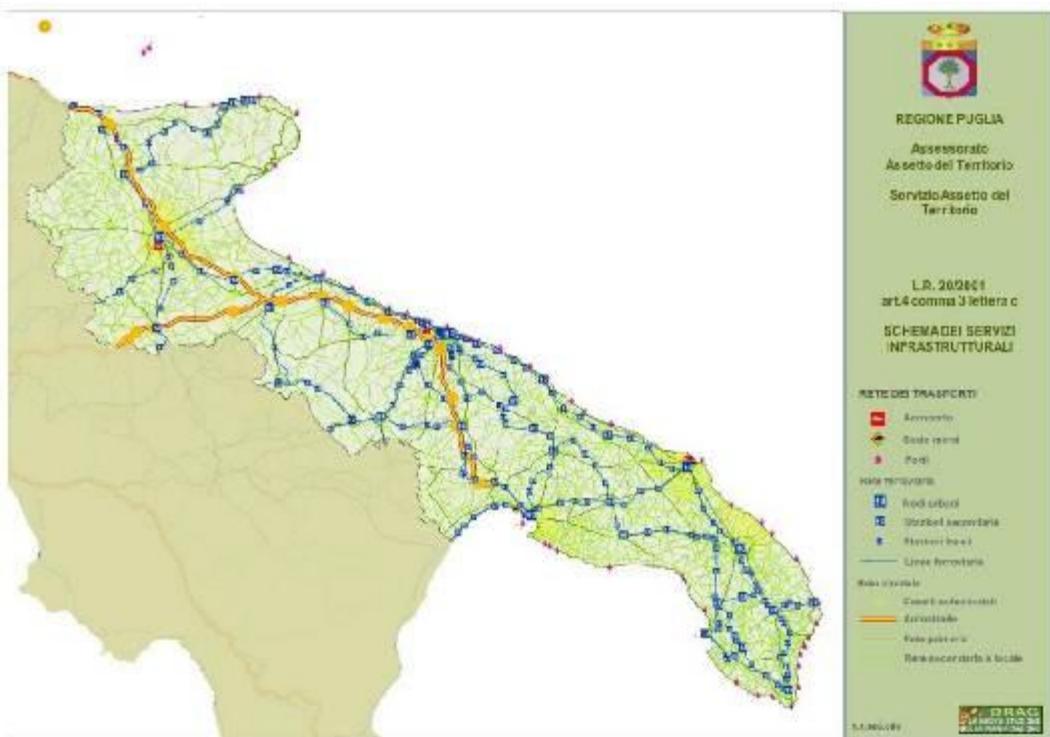
- delle principali infrastrutture della mobilità e dei trasporti;
- delle principali infrastrutture predisposte per l'approvvigionamento idrico ed energetico;
- delle principali infrastrutture predisposte per lo smaltimento e la depurazione delle acque e della raccolta e smaltimento di rifiuti urbani 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 corredata 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-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.

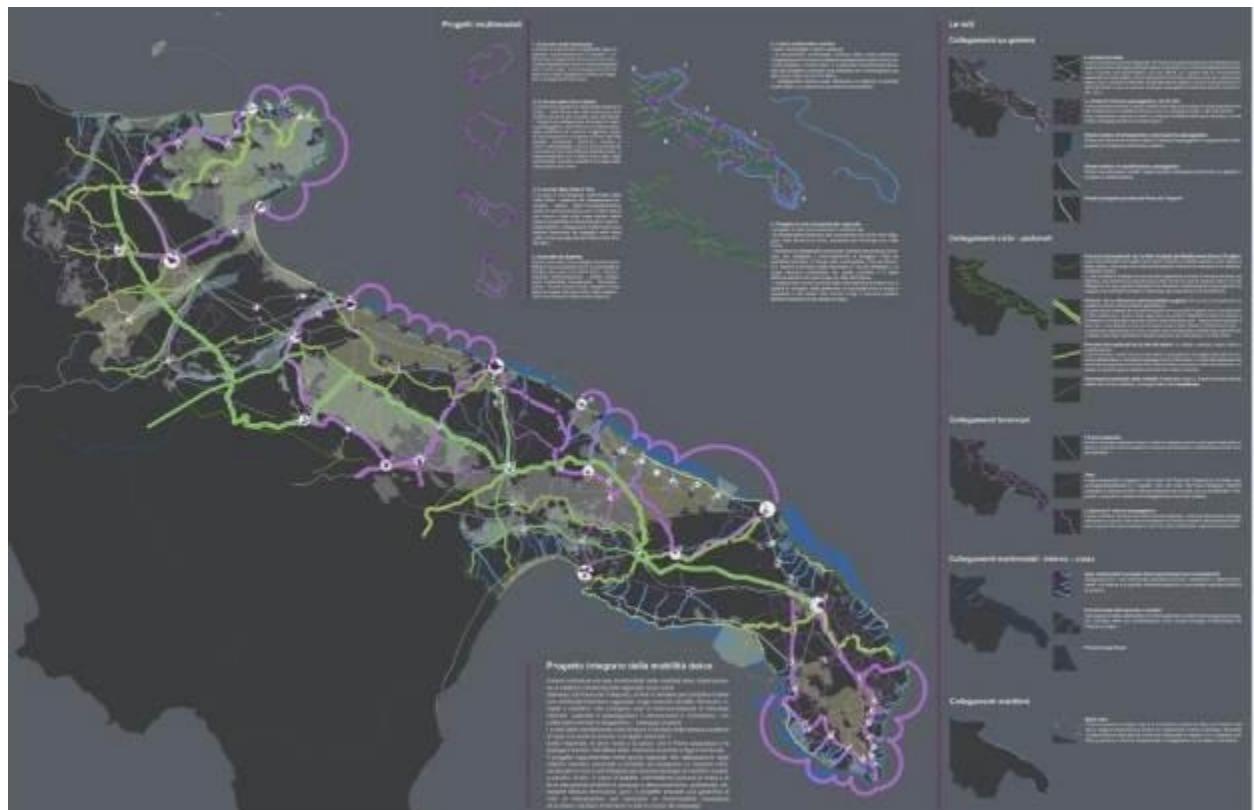
Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia, inoltre promuove la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico auto sostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione 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).

Obiettivi	
PPTR	<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> <ul style="list-style-type: none"> Accesso ferrovia paesaggistica; Accesso ferrovia regionale; Accesso servizio autobus; Accesso servizio ciclopedonale. <p>"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, piste ovvie, 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*

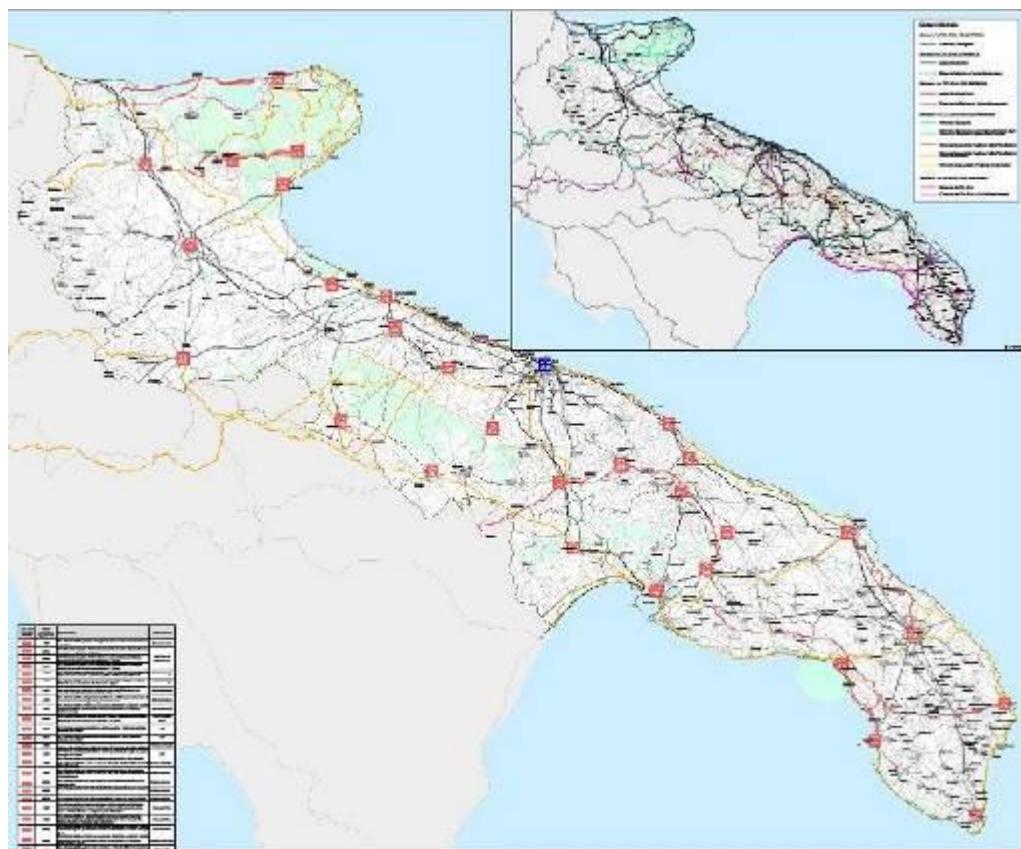
Tipicamente aggiornati ogni quinquennio, costituiscono il principale strumento di pianificazione dell'assetto infrastrutturale per il sistema regionale dei trasporti. I Piani Attuativi del PRT identificano, per ciascuna modalità di trasporto, le scelte infrastrutturali che costituiscono i prerequisiti 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 inquadrate nella strategia di carattere regionale e sovraregionale.

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/fermata 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	
			Potenziare l'offerta di trasporto pubblico e migliorare il servizio in termini di sicurezza, tempi di percorrenza e qualità	
Obiettivi	Obiettivi specifici			
Ridurre le emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane	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		
	Favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile	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		
		Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane		
		Introduzione del "car pooling" e del "car sharing"		
		Sviluppo delle iniziative di Mobility Management		

	<p>Eliminare o ridurre il traffico pesante nelle aree urbane</p>	<p>Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale</p>
		<p>Limitazioni all'accesso dei veicoli pesanti</p>

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>

5. IL PUT NELL'OTTICA DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL TERRITORIO

Le strategie di sviluppo sostenibile definiscono 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:

Mobilità e trasporto	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 sostenibili; sviluppare alternative alla domanda di mobilità; facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza
Qualità dell'aria	Ridurre emissioni di gas climalteranti nel settore dei trasporti; limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale--- generale; migliorare il profilo ecologico del parco veicolare; ridurre le emissioni di gas serra e ridurre consumi energetici
Inquinamento acustico	Ridurre il rumore ambientale laddove necessario o preservare la qualità acustica dell'ambiente quanto questa è buona
Sicurezza salute e Ambiente urbano	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
Aspetti economici	Contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme; migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci; garantire che le soluzioni adottate facciano un uso il più possibile efficiente dei fondi disponibili

6. POSSIBILI IMPATTI SUL TERRITORIO

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

COMPONENTI AMBIENTALI	EFFETTI ATTESI DELLE AZIONI DEL PUT
Aria e fattori climatici	Drastico abbattimento dei livelli di inquinamenti atmosferico ed acustico e ad un sensibile risparmio dei consumi energetici connessi alla mobilità urbana.
Acqua (acque sup.li e consumi idrici)	Non si rilevano aspetti significativi su questa componente ambientale
Suolo	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)
Flora, fauna e biodiversità	Non si rilevano aspetti significativi su questa componente ambientale in quanto il territorio considerato è fortemente antropizzato e non si riscontrano influenze su aspetti già compromessi.
Paesaggio e beni ambientali	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.).
Economia, Società e Salute	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.
Energia	Le azioni del PUT sono indirizzate verso un sensibile risparmio energetico in termini di TEP e MWh/anno.
Rifiuti	Non si rilevano aspetti significativi su questa componente ambientale
Traffico	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.
Rumore	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
OG1 - Vivibilità del centro urbano e di fruibilità di tutte le risorse naturali ed antropiche									
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 Salve nei confronti delle altre località interne al territorio comunale e degli altri comuni limitrofi	+		?	+	-		-	-
OG2 - Miglioramento delle condizioni di circolazione									
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	+			+	-		+	+
OG3 -Miglioramento della sicurezza stradale									
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				+				-
OG4 - Abbattimento dei livelli di inquinamenti atmosferico ed acustico e ad un risparmio dei consumi energ									
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 ciclopedenale)	+			+	-			-

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.:

Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti	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.
Carattere cumulativo degli impatti	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.
Natura transfrontaliera degli impatti	L'intervento non genera impatti di natura transfrontaliera.
Rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti):	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..
Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)	La realizzazione delle previsioni di Piano, non prevede un'estensione nello spazio sia per l'area geografica, che per popolazioni potenzialmente interessate, dunque trattasi d' impatti di entità nulla.
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	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.
Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale	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 perseguità 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 direttive di collegamento con i comuni adiacenti, rispetto al quale costruire i sistemi di adduzione più diffusa da e per i compatti urbanizzati.

6.1. Sistema infrastrutturale

Il PUT del Comune di Salve, 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 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 PUT non ha impatti significativi sull'ambiente, a conserva l'integrità e la qualità del paesaggio.

POSSIBILE MODIFICAZIONE DELL'AREA IN OGGETTO	PRESENTE	ASSENTE	IMPATTO CON IL PAESAGGIO		
			BASSO	MEDIO	ELEVATO
cromatismi della pavimentazione stradale e dell'arredo stradale	X		X		
rapporto vuoto/pieni		X			
sagoma	X		X		
volume	X		X		
aspetto architettonico		X			
copertura		X			
pubblici accessi		X			
impermeabilizzazione del terreno		X			
movimenti di terreno/sbancamenti		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			

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

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



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

1. Riduzione nelle quote di share modale dell'uso dell'automobile privata, favorendo, l'utilizzo della mobilità pedonale, della bicicletta e del mezzo pubblico;
2. Protezione delle zone residenziali dal traffico 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;
3. Riorganizzazione della sosta veicolare, al fine di preservare le aree di maggior pregio storico, ambientale della città di Salve.

Il perseguitamento 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 vizioso, interventi per incentivare pedonalità, ciclabilità eTPL sostengono l'ulteriore riduzione dell'uso dell'auto e dunque dell'inquinamento acustico e ambientale ad esso connessi.

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 Salve riqualificando e potenziando la rete ferroviaria, creando nodi di scambio in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, in modo da facilitare l'intermodalità. I numerosi riferimenti 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.

IL RESPONSABILE DELL'AREA TECNICA II
Arch. Andrea CARROZZO