



Città di
CASTRIGNANO DEL CAPO
Provincia di Lecce



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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

COMMITTENTE
RUP

Comune di Castrignano del Capo (LE)
Ing. Gregorio Curri

Area Tecnica Progettisti

Metamor
architetti associati

Gruppo di progetto:
arch. Juri Battaglini
arch. Gaetano Fornarelli
arch. Mauro Lazzari
arch. Marco Lazzari

Timbri ed Approvazioni



elaborazioni! S.r.l.

Gruppo di progetto:
ing. Maurizio Difronzo, Direttore Tecnico
ing. Rita Alessandra Aquilino
ing. Stefano Marino
ing. Germana Pignatelli
arch. Giorgia Floro
ing. Roberta Gentile

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

ELAB./TAV.

RPA

**RAPPORTO PRELIMINARE PER LA VERIFICA DI
ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE
STRATEGICA (VAS) DEL PUMS DI CASTRIGNANO DEL CAPO**

REDAZIONE

SETTEMBRE 2021

ADOZIONE

APPROVAZIONE

SOMMARIO

Sommario	3
PREMESSA	5
1 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE	5
1.1 Riferimenti normativi	6
2 Le Linee Guida Regionali per la redazione del PUMS	7
2.1 Iter procedurale	8
3 La procedura di Verifica di Assoggettività a V.A.S. (Art. 8 della L.R. 44/2012)	10
3.1 Autorità competente e autorità procedente	10
4 LA PARTECIPAZIONE NEL PUMS DI CASTRIGNANO DEL CAPO	12
5 DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO ED ASPETTI PROGRAMMATICI	15
5.1 Il PUMS	15
5.2 Schema della relazione di Piano	16
5.3 Descrizione dei contenuti del Piano	17
6 RISORSE AMBIENTALI E ANALISI DEI VINCOLI	22
6.1 I vincoli del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)	23
6.2 I vincoli del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)	27
6.3 I vincoli del Piano di Tutela delle Acque (PTA)	29
6.4 I vincoli del Piano del Parco Naturale Regionale Otranto – S. Maria di Leuca	29
7 ANALISI DI COERENZA	33
7.1 Coerenza esterna	33
7.1.1 Piano Regionale dei Trasporti (PRT)	34
7.1.2 Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA)	34
7.1.3 Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)	38
7.1.4 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)	40
7.1.5 Piano Regionale della Mobilità Ciclistica	41
7.1.6 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Lecce	41
7.1.7 Programma di Fabbricazione e il Documento Preliminare di P.U.G.	42
7.1.8 Piano Comunale delle Coste (PCC)	43
7.1.9 Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	44
7.1.10 Il Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopeditone (PMCC) e parcheggi di interscambio	45

7.2	Coerenza interna.....	47
8	INDIVIDUAZIONE PRELIMINARE DEI POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO	48
9	MONITORAGGIO DEL PIANO	51
10	PROPOSTA DI ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE E DEGLI ENTI TERRITORIALI INTERESSATI DA CONSULTARE	53
11	VALUTAZIONI CONCLUSIVE	54

PREMESSA

Il **Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile** è un **piano strategico** con un orizzonte temporale di 10 anni che riguarda il tema della mobilità nell'ottica del raggiungimento di obiettivi in materia di tutela ambientale, contenimento di emissioni inquinanti, si propone di ridurre la congestione stradale e il carico di traffico veicolare favorendo altre forme di mobilità diverse dal trasporto individuale motorizzato.

La stessa Regione Puglia, attraverso le Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS scrive:

“è auspicabile che gli enti locali redigano i propri PUMS adottando l’approccio integrato per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva”¹

e prosegue:

La Regione Puglia intende quindi dare continuità alle politiche di mobilità sostenibile intraprese per perseguire l'obiettivo primario di **miglioramento della qualità della vita** nelle aree urbane e metropolitane, avviando una concreta attività di collaborazione con gli Enti Locali anche attraverso la promozione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile che si propongono *“di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione”².*

Il Comune di Castignano del Capo ha deciso di dotarsi di un PUMS, nonostante non rientri tra i comuni che hanno l'obbligo di redigere tale Piano, (ovvero quelli con popolazione superiore a 100.000 abitanti come stabilito dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 4 agosto 2017 di approvazione delle Linee Guida Nazionali per la redazione dei PUMS).

Il presente documento rappresenta il **Rapporto Preliminare per la Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (art.8 L.R. 44/2012 ss.mm.ii.)** del PUMS di Castignano del Capo.

1 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE

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”.

Il processo di valutazione risponde alle indicazioni della Convenzione Internazionale firmata ad Aarhus in Danimarca nel 1998 e fondata su tre pilastri:

- Diritto alla informazione;
- Diritto alla partecipazione alle decisioni;

¹ Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS

² LG regionali per la redazione dei PUMS, a sua volta riprese dalla definizione delle Linee Guida ELTIS (“Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” approvate nel 2014 dalla Direzione generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea).

- Accesso alla giustizia.

La finalità della valutazione 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.

1.1 Riferimenti normativi

La **Direttiva 2001/42/CE** del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la Valutazione degli Effetti di determinati Piani e Programmi sull'Ambiente "ha l'obiettivo **di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente** e di contribuire **all'integrazione di considerazioni ambientali** all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile".³

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** (Testo Unico Ambientale) e successivamente con il più dettagliato **Decreto Legislativo n°4 del 16/1/2008** (Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale).

All'Art.4 co.3 del DL 4/2008 si riporta: "la valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di **assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile**, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione".⁴

A livello regionale, la valutazione ambientale strategica è disciplinata dalla **L.R. 14 dicembre 2012, n.44**, in attuazione della direttiva 2001/42/Ce del Parlamento europeo e in coerenza con le disposizioni del D. Lgs 152/06 (Norme in materia ambientale) con specifico riferimento alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). La valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi; favorire le condizioni per uno sviluppo sostenibile e assicurare che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non comprometta la qualità della vita e le opportunità delle generazioni future.

³ Direttiva 2001/42/CE Art.1

⁴ Art.4 co 3 D.L. 4/2008

2 LE LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEL PUMS

In ausilio a coloro che sono impegnati nello sviluppo e nell'implementazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, la Regione Puglia ha redatto le **Linee Guida Regionali** sulla base ed in continuità delle Linee Guida ELTIS, approvate nel 2014 e dalle Linee Guida Nazionali, introducendo approfondimenti e valutazioni afferenti alla specificità del contesto regionale.

Al punto 4.4. delle Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS (Integrazione della Valutazione Ambientale Strategica nel processo di Pianificazione dei PUMS) si esplicita che “Il PUMS, sulla base dell'analisi delle criticità e del processo partecipativo avviato, individua e definisce la strategia, gli obiettivi da perseguire e le azioni da mettere in campo per il loro raggiungimento. In considerazione delle ricadute di una efficace pianificazione della mobilità su numerosi aspetti/componenti ambientali è necessario che gli **obiettivi posti dal PUMS** riguardino non solo gli aspetti della mobilità ma anche **quelli trasversali** relativi all'**ambiente ed al territorio**.⁵

A tal riguardo la VAS costituisce un importante strumento di accompagnamento e di indirizzo della pianificazione verso una **maggiore qualità del PUMS stesso**.

Con riferimento all'ambito di applicazione della disciplina VAS nazionale e regionale, in relazione alle caratteristiche ed ai contenuti del Piano, le Linee Guida Regionali identificano:

- I PUMS da sottoporre a Valutazione Ambientale Strategica;
- I PUMS da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a VAS.

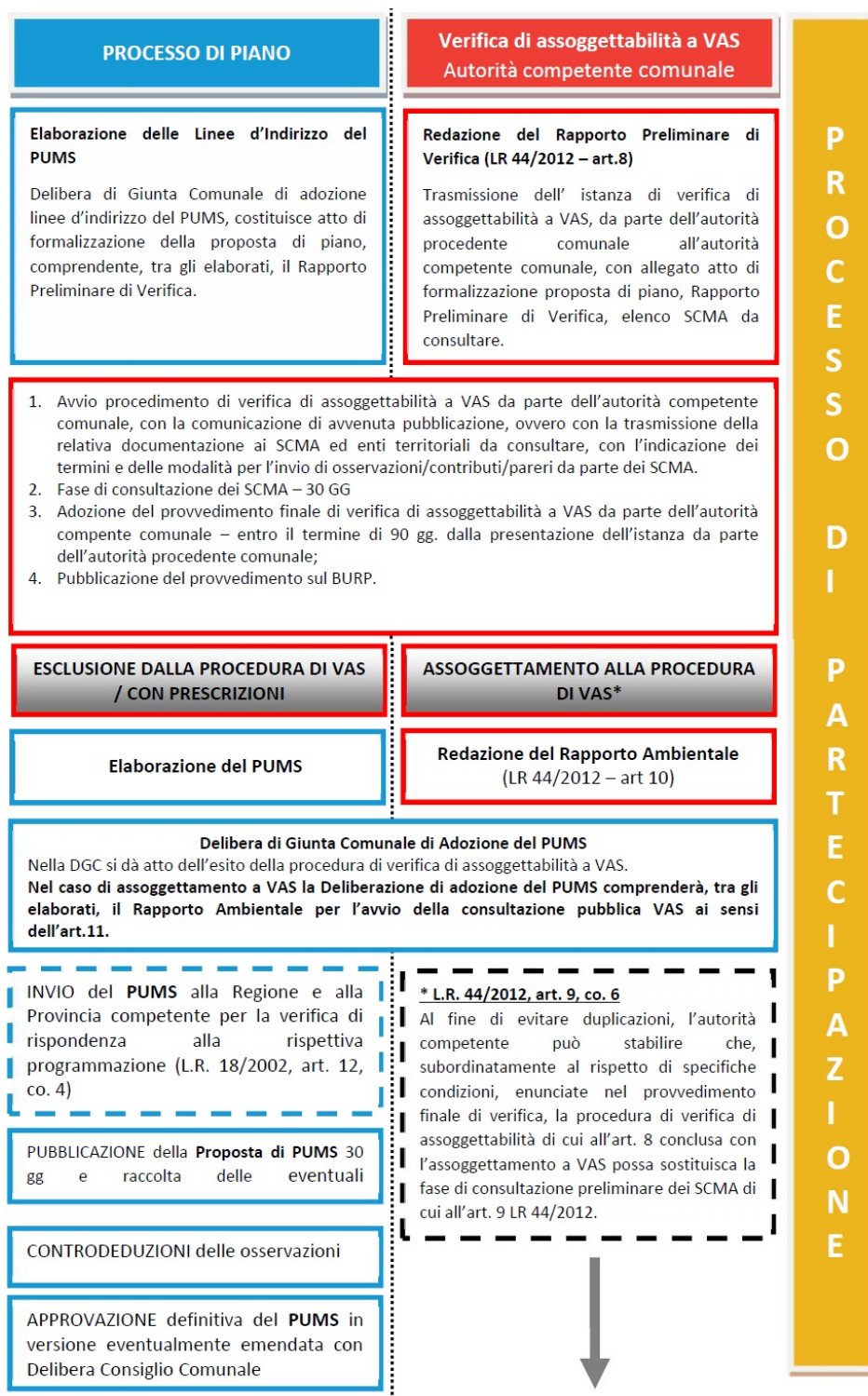
I PUMS da sottoporre direttamente a VAS sono quelli da sottoporre a Valutazione d'Incidenza appropriata ai sensi dell'art.5. D.P.R. 357/1997 ss.mm.ii, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come Zone di Protezione Speciale (ZPS) per la conservazione degli uccelli selvatici e di quelli classificati come Siti di Importanza Comunitaria (SIC) per la protezione degli habitat naturali e della flora e fauna selvatica; ovvero nel caso in cui il PUMS costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

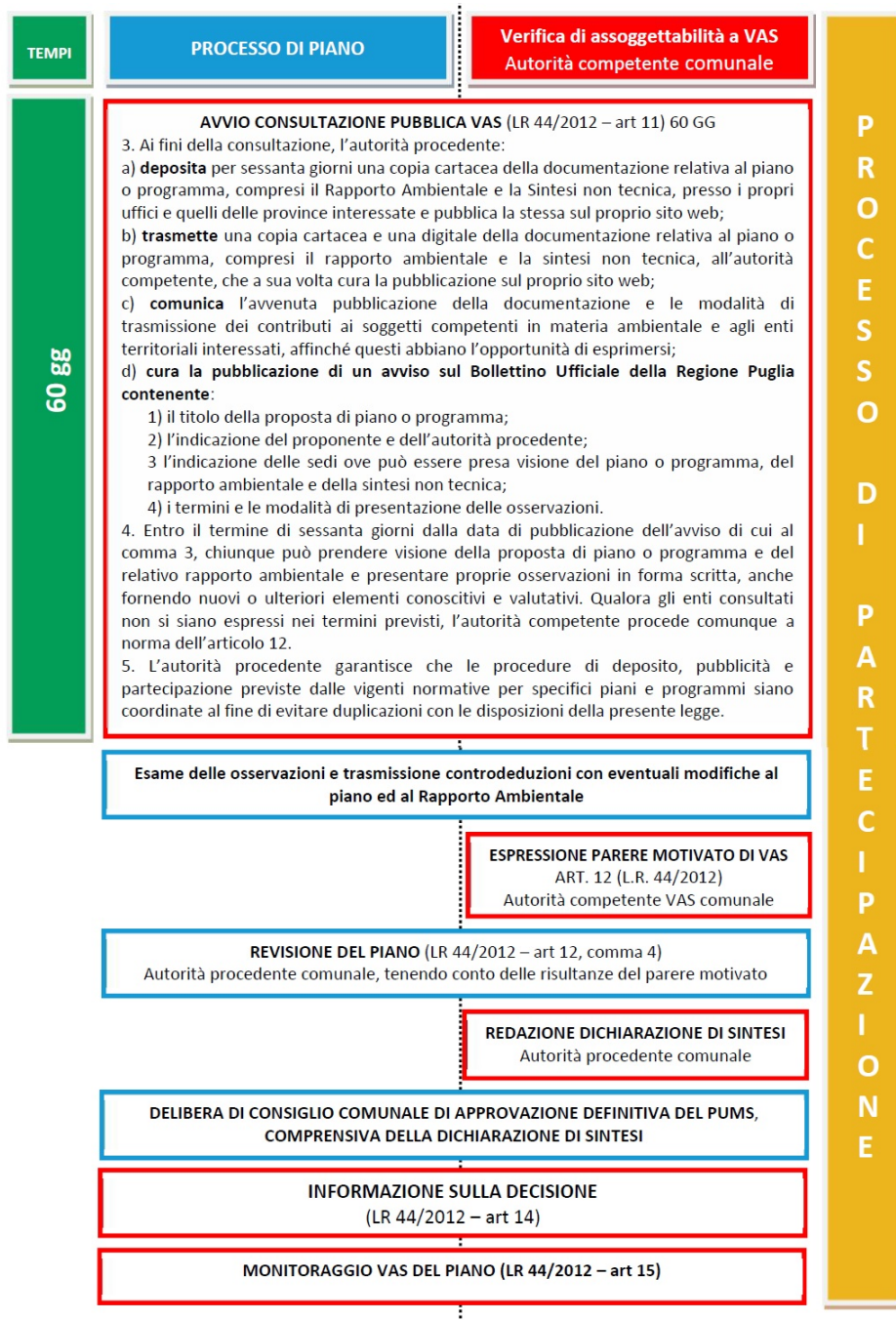
I PUMS sono da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a VAS nel caso in cui il PUMS determina l'uso di piccole aree a livello locale la cui definizione è stata chiarita dalla Corte di Giustizia EU con sentenza 21 dicembre 2016 C.444.15: in particolare **il PUMS di Castignano del Capo rientra nei casi di piano adottato da un'autorità locale**.

⁵4.4. L.G. Regionali per la redazione del PUMS.

2.1 Iter procedurale

Si riporta la schematizzazione dell'iter procedurale proposta dalle Linee Guida Regionali nel caso di PUMS con autorità competente comunale.





3 LA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.A.S. (ART. 8 DELLA L.R. 44/2012)

La verifica di assoggettabilità viene definita come la verifica attivata allo **scopo di valutare**, ove previsto, se **piani, programmi ovvero le loro modifiche, possano avere effetti significativi sull'ambiente** e debbano essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni della legge regionale, considerato il diverso livello di sensibilità ambientale delle aree interessate.⁶

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

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

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

3.1 Autorità competente e autorità procedente

Ai sensi dell'art.4.3. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. ai Comuni è delegato l'esercizio delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS per i piani/programmi da approvarsi in via definitiva dai Comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS rinvenienti da provvedimenti di assoggettamento a VAS dei suddetti piani/programmi.⁷

Pertanto, trattandosi di un Piano da approvarsi in via definitiva da parte del Comune, l'autorità competente all'espletamento della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS del PUMS di cui all'art.8 della L.R. 44/2012 è individuata in sede comunale.

L'art. 2 della L.R. 44/2012 definisce:

- **autorità competente**⁸: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;

⁶ Art 2 c h) LR 44/2012

⁷ Punto 4.4.3. Linee Guida Regionali per la redazione del PUMS

⁸ Art.2 c. e) LR 44/2012

- **autorità procedente**⁹: la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, il soggetto che predispose il piano o programma.

L'art. 10 della L.R. 4/2014 modifica ed integra l'articolo 4 della LR 44/2012, in particolare viene specificato che: "Ai comuni è delegato l'esercizio, anche nelle forme associative disciplinate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, (...), 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 rinvenienti da provvedimenti di assoggettamento di piani e programmi di cui sopra."¹⁰

Al comma 1 dell'art.4 della L.R. 44/2012 viene specificato che: l'autorità competente per la VAS è individuata nel rispetto dei principi generali stabiliti dalla normativa statale. Essa deve possedere i seguenti requisiti:

- a) separazione dall'autorità procedente, condizione che si intende soddisfatta anche se l'autorità procedente e quella competente sono diversi organi o articolazioni della stessa amministrazione;
- b) adeguato grado di autonomia amministrativa;
- c) opportuna competenza tecnica e amministrativa in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale.

L'autorità procedente e competente per il **PUMS di Castignano del Capo** si individuano in:

- **Autorità Procedente:** Ufficio Tecnico settore IV - Urbanistica e Assetto del Territorio – Demanio Marittimo - Ing. Gregorio Curri
- **Autorità Competente:** Unione dei Comuni Terra di Leuca, Piazza Concordia c/o Palazzo Ramirez - 73050 Salve - Responsabile Architetto Chiarello Donatello

⁹ Art.2 c. f) LR44/2012

¹⁰ Art.10 LR 4/2014

4 LA PARTECIPAZIONE NEL PUMS DI CASTRIGNANO DEL CAPO

La **partecipazione** si configura come la chiave fondamentale della strategia amministrativa dell'Ente locale, deve essere considerata come l'elemento fondante, non trasversale dell'iter procedurale di formazione del PUMS che inverte i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale. Deve essere, pertanto, intesa come uno **strumento di coinvolgimento** di cittadini e stakeholder da un lato e dall'altro di **comprensione**, per le Amministrazioni Pubbliche, delle esigenze territoriali, alle diverse scale, nonché dell'elaborazione di politiche coerenti e adeguate alle vocazioni e criticità locali. In altri termini, la prospettiva condivisa è orientata a soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci in ambito urbano/periurbano e, contestualmente, a intraprendere soluzioni e scelte amministrative strettamente correlate ai concreti bisogni della collettività.¹¹

Il percorso di partecipazione, nell'ambito dell'elaborazione di un PUMS, è, quindi, emblemizzato da momenti di **confronto e approfondimento con la cittadinanza**. Partendo quindi, dall'acquisizione di importanti informazioni sulla propensione dei cittadini, mediante apposite indagini, si riesce a stabilire il grado di interesse e l'effettiva disponibilità a contribuire alla sua stesura.

Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve, inoltre, acquisire valore e significato anche nella fase successiva all'attuazione delle misure di Piano, in modo da **contribuire alla valutazione degli effetti**, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste. Anche in questa fase (monitoraggio) deve dunque innescarsi un percorso di ascolto e partecipazione, per verificare l'effettiva concretezza delle previsioni del Piano.

La natura processuale del PUMS deve, infatti, essere accompagnata, dalla fase di formazione a quella di realizzazione, dell'attività partecipativa dei cittadini per consentire, tra l'altro, la **comprensione in itinere dell'effettiva percezione delle azioni poste in essere** e poter **apportare**, al contempo, in relazione a queste ultime, **eventuali correttivi alle politiche avviate**.¹²

Il processo partecipativo del PUMS di Castignano del Capo include da un lato l'interlocuzione con **l'Amministrazione, assessori e consiglieri** oltre alla **parte tecnica** costituita dagli **uffici competenti** su diversi aspetti della mobilità a livello comunale e della pianificazione e dall'altra il **confronto con i cittadini e i principali stakeholders**.

Sono stati realizzati due **incontri**: il primo mirato a definire le linee di indirizzo insieme all'Amministrazione Comunale e ad alcuni soggetti Strategici come GAL e associazioni di settore, ed il secondo volto a condividere indirizzi e proposte con i cittadini, quest'ultimo tenutosi presso la sala Consiliare del Comune di Castignano del Capo. Da entrambi gli incontri è emersa una forte **volontà di decongestionare il nucleo turistico di Santa Maria di Leuca, fortemente attrattivo nei 3 mesi estivi**, mediante il reperimento di una o più aree di **parcheggio intermodale di scambio**, per facilitare l'accesso alla zona urbanizzata e servita mediante mezzi più sostenibili dell'auto o dei mezzi motorizzati: la **bicicletta**, i **bus navetta** e, laddove possibile per le distanze, anche i piedi. Intorno a queste prime indicazioni e considerazioni si è proceduto ad individuare le prime linee strategiche di sviluppo.

¹¹ 4.3 Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS

¹² Ibidem.

Il coinvolgimento degli attori interessati si è rivelato fondamentale perché, in quanto city – user, oltre ad avere una conoscenza diffusa delle criticità attuali e ad essere i futuri attuatori delle strategie utili alla costruzione della visione di piano, rappresentano i soggetti su cui lavorare per prevedere e limitare i conflitti nello sviluppo dei sistemi di mobilità sostenibile.



Figura 1 – Incontro interno all'Amministrazione Comunale (immagine a sinistra) ed incontro pubblico (immagine a destra) per il Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale dell'11 Dicembre 2018

Una seconda fase di interazione con la cittadinanza si è svolta attraverso le interviste ai turisti e ai residenti, realizzate ad agosto 2019.

Dalle interviste è emerso come le principali criticità siano legate alla totale assenza del servizio di trasporto pubblico locale. **I turisti e i residenti non hanno alternative all'uso dell'auto privata**, il che genera ripercussioni anche sull'economia. I turisti sprovvisti di auto non possono infatti raggiungere Santa Maria di Leuca e Castignano del Capo, in quanto i collegamenti con la stazione di Gagliano del Capo e con l'aeroporto di Brindisi sono quasi inesistenti. I residenti, inoltre, non possono spostarsi agevolmente da e verso altri comuni a causa dell'inefficienza, dell'esiguo numero di linee del trasporto pubblico locale e della scarsa frequenza.

Altra criticità emersa è legata **all'assenza di aree destinate alla sosta a Santa Maria di Leuca durante il periodo estivo**. Gli stalli non sono sufficienti a soddisfare la domanda e, inoltre, i residenti segnalano la necessità di riorganizzare la regolamentazione della sosta, in quanto gli stessi non sono esentati dal pagamento degli stalli nella Zona a Sosta Regolamentata.

Lo stato della rete viaria non risulta essere soddisfacente, molti utenti segnalano presenza di **pavimentazione dissestata, scarsa sicurezza nel percorrere la rete ed un elevato livello di congestione stradale**. La quasi totalità degli intervistati utilizza l'automobile, ma sono disponibili ad utilizzare il bus per gli spostamenti.

Gli intervistati **propongono di realizzare nuove aree destinate alla sosta, implementare un servizio di trasporto a chiamata, effettuare manutenzione sul manto stradale e aumentare la frequenza del trasporto pubblico locale**.

Durante il mese di agosto 2019 il comune di Castignano del Capo ha promosso un questionario rivolto a tutti i cittadini per comprendere le modalità di spostamento, i bisogni di chi vive, studia e lavora in città e il punto di vista degli avventori.

Il numero dei questionari rientranti è **128**, che, in termini assoluti rispetto ad una popolazione di poco più di 5000 abitanti, fornisce una indicazione rappresentativa seppur limitata delle esigenze e criticità rilevate.

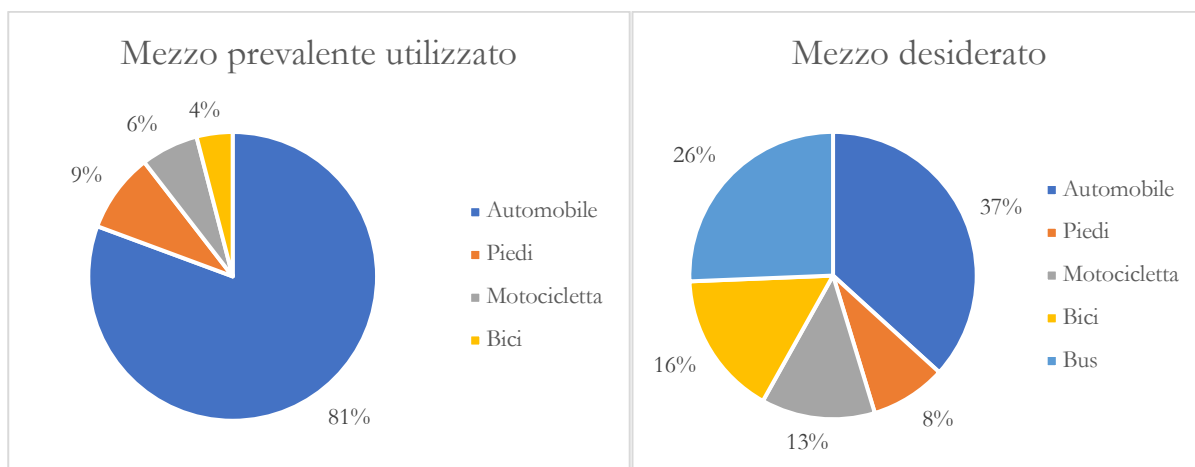


Figura 2 - Mezzo prevalente utilizzato e mezzo desiderato per gli spostamenti (fonte: PUMS Castignano del Capo)

I grafici sopra riportati mostrano che, nonostante attualmente l'auto sia il mezzo utilizzato prevalentemente per effettuare gli spostamenti, gran parte degli intervistati sia **disponibile ad utilizzare altri mezzi quali bus, bici e motocicletta**. Resta quasi invariata la percentuale degli intervistati che si sposta attualmente e sposterebbe in futuro a piedi.

È quindi utile analizzare le criticità indicate da chi si è reso disponibile ad utilizzare un mezzo diverso da quello attuale. Tra le risposte, in generale si registra la **mancanza di un sistema di trasporto pubblico**, la **mancanza di piste ciclabili** e **problemi legati alla sicurezza dei percorsi**, come anche lo stato delle strade. Altre criticità della mobilità emerse dai questionari riguardano, oltre quelle citate, la **mancanza di parcheggi e zone di sosta adeguate**.

Infine è stato richiesto di indicare eventuali **proposte** per migliorare il sistema di mobilità. Le proposte registrate sono strettamente legate alle criticità emerse precedentemente, quindi riguardano, in generale, **l'individuazione di zone pedonali e zone a traffico limitato**, **l'individuazione di aree a parcheggio dotate di servizio di navetta**, **la chiusura del traffico sul lungomare**, **il potenziamento del trasporto pubblico**, **la sistemazione e cura del manto stradale**.

5 DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO ED ASPETTI PROGRAMMATICI

5.1 Il PUMS

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile contribuisce in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi climatici ed energetici fissati dai leader europei. Per questo motivo i PUMS sono stati promossi dalla Commissione europea, ad esempio con il Piano d'azione sulla mobilità urbana (2009) e con il Libro bianco sui trasporti (2011), come **strumenti di pianificazione di nuova concezione**, in grado di affrontare le sfide poste dai trasporti e le criticità che interessano le aree urbane in un'ottica maggiormente integrata e sostenibile, caratteristiche che fanno prevedere una permanenza stabile e duratura dei PUMS sull'agenda politica della Commissione europea e degli stati membri.

La Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea, ha approvato ed adottato nel 2014 ed aggiornato nel 2019, il documento “*Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*”, comunemente conosciuto come “Linee Guida ELTIS”.

Al contrario di quanto avviene con gli approcci più tradizionali alla pianificazione dei trasporti, il nuovo concetto introdotto dai PUMS pone particolare enfasi sul coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse, sul coordinamento delle politiche e degli strumenti di piano tra settori (trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, servizi sociali, salute, sicurezza, energia, etc.), tra enti, tra livelli diversi al loro interno e sul territorio e tra istituzioni confinanti. I PUMS si basano su una visione di lungo periodo e su un **approccio volto alla “sostenibilità”** in senso lato per un'area urbana, che prenda in considerazione anche costi e benefici sociali, nell'intento di internalizzarli, sottolineando l'importanza di una loro seria valutazione.

Queste linee guida, risultato di una consultazione portata a termine per conto della Commissione europea tra il 2010 e il 2013 con il coinvolgimento di diversi esperti del settore, definiscono il PUMS come “**piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita**”.

Con la redazione del PUMS, Castignano del Capo fa proprio il nuovo paradigma introdotto dalle Linee Guida Europee e recepito da quelle Italiane e regionali: non l'ennesimo piano settoriale, piuttosto un documento strategico che deve comprendere ed integrarsi con gli strumenti esistenti, valorizzando i principi di **integrazione, partecipazione, valutazione e monitoraggio** e guardando a ciò che rende sostenibile la mobilità:

- Opzioni di trasporto disponibili per tutti i cittadini e che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave;
- Migliori condizioni di sicurezza;
- Minore inquinamento atmosferico e acustico, ridotti consumi energetici ed emissioni di gas serra;
- Maggiore efficienza ed economicità dei trasporti di persone e merci.

Un approccio integrato non può poi prescindere dal contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

5.2 Schema della relazione di Piano

SCHEMA RELAZIONE GENERALE DI PIANO DEL PUMS DI CASTRIGNANO DEL CAPO		
Numero paragrafo	Titolo	Descrizione sintetica dei contenuti
	Premessa	
1	Quadro normativo	Il quadro normativo europeo, nazionale, regionale e provinciale e gli obiettivi della pianificazione sovraordinata
2	Piani e altri strumenti vigenti a livello comunale	Il Programma di Fabbricazione, il Documento preliminare di P.U.G.; il Piano Comunale delle Coste; il Piano Generale del Traffico Urbano, Il Piano della Mobilità Ciclistica e Ciclopeditoneale
3	Il sistema di Mobilità Esistente e le Previsioni	Il contesto territoriale, la rete viaria, l'analisi di incidentalità, l'offerta di sosta, il sistema di mobilità pedonale, le reti ciclabili esistenti e previste, le progettualità in corso, l'offerta del Trasporto Pubblico Locale
4	La domanda di mobilità	Indagini dati ISTAT, Indagini ASSET, la domanda turistica, i rilievi del traffico
5	La partecipazione nel PUMS di Castrignano del Capo	Gli incontri pubblici, le interviste, il questionario alla cittadinanza
6	La strategia e gli obiettivi condivisi	L'analisi SWOT, obiettivi e strategie, sviluppo delle azioni, lo scenario di Piano, Monitoraggio
7	La valorizzazione dei nuclei urbani dell'entroterra	Il disegno del PUMS per le aree urbane di Castrignano del Capo, i centri urbani dell'entroterra, limitazioni del traffico in corrispondenza dei poli di interesse: le aree scolastiche, le Zone 30, Interventi di moderazione specifici a Santa Maria di Leuca
8	La ricucitura sostenibile tra entroterra e costa	La rete ciclabile interconnessa, interventi puntuali, la sosta delle biciclette, la mobilità elettrica
9	La riduzione del carico veicolare sulla rete stradale costiera	Il sistema intermodale di accesso alla zona costiera, il Trasporto Pubblico (Stazione- Frazioni-Costa), il Park&Ride a Santa Maria di Leuca, il servizio di trasporto su richiesta (DTR), intermodalità (bici + TPL)
10	Misure immateriali e attuazione di best practice + servizi	Il PEBA, Responsabile di Piano per il Monitoraggio del PUMS, il Mobility Management d'Area (con focus sul turismo); Campagne di sensibilizzazione, incentivo, educazione
11	Indicazione di costi stimati per l'attuazione	I finanziamenti per la mobilità sostenibile ed i costi stimati per breve, medio e lungo periodo
12	Conclusioni	

5.3 Descrizione dei contenuti del Piano

Il territorio comunale di Castignano del Capo si estende su una superficie di 20,27 kmq ed è ubicato nell'estrema propaggine della Penisola Salentina, affacciandosi sulla costa tra il Mar Adriatico ed il Mar Ionio. La morfologia generale di tale territorio, che peraltro contraddistingue gran parte del Salento Leccese, è caratterizzata da strette dorsali che si estendono in direzione NNO-SSE, intervallate da aree pianeggianti. Le dorsali costituiscono degli altopiani che si elevano diverse decine di metri sul livello del mare e corrispondono alle sopracitate "Serre Salentine".

In un ambito così trasformato da nuove polarità insediative, emerge la distinzione tra tessuti a maglia larga e vecchie città che hanno perso il ruolo di centralità urbana. I processi di ampliamento urbano hanno inoltre omologato grosse parti di città: i centri antichi sono circondati da un tessuto compatto costruito per isolati densi che si distribuiscono lungo le principali radiali di accesso alla città.

La struttura policentrica del sistema del costruito del territorio Castignanense è articolata tra entroterra e versante costiero, nei quattro nuclei di Giuliano, Castignano del Capo, Salignano, e Santa Maria di Leuca. Ad eccezione di Santa Maria di Leuca, dove la struttura insediativa assume nelle parti moderne consolidate una chiara ed evidente forma, scandita da un impianto viario ortogonale alla costa a prevalente sviluppo N-S, le parti di città antica e moderna dei centri mostrano un carattere poco chiaro e instabile dovuto alla presenza di forti discontinuità e cesure, al carattere spesso incompiuto della struttura della maglia viaria, oltre alla mancanza diffusa di unitarietà degli organismi architettonici, a causa delle ripetute frammistioni di differenti tipologie insediative, che raramente consentono di individuare insediamenti omogenei.

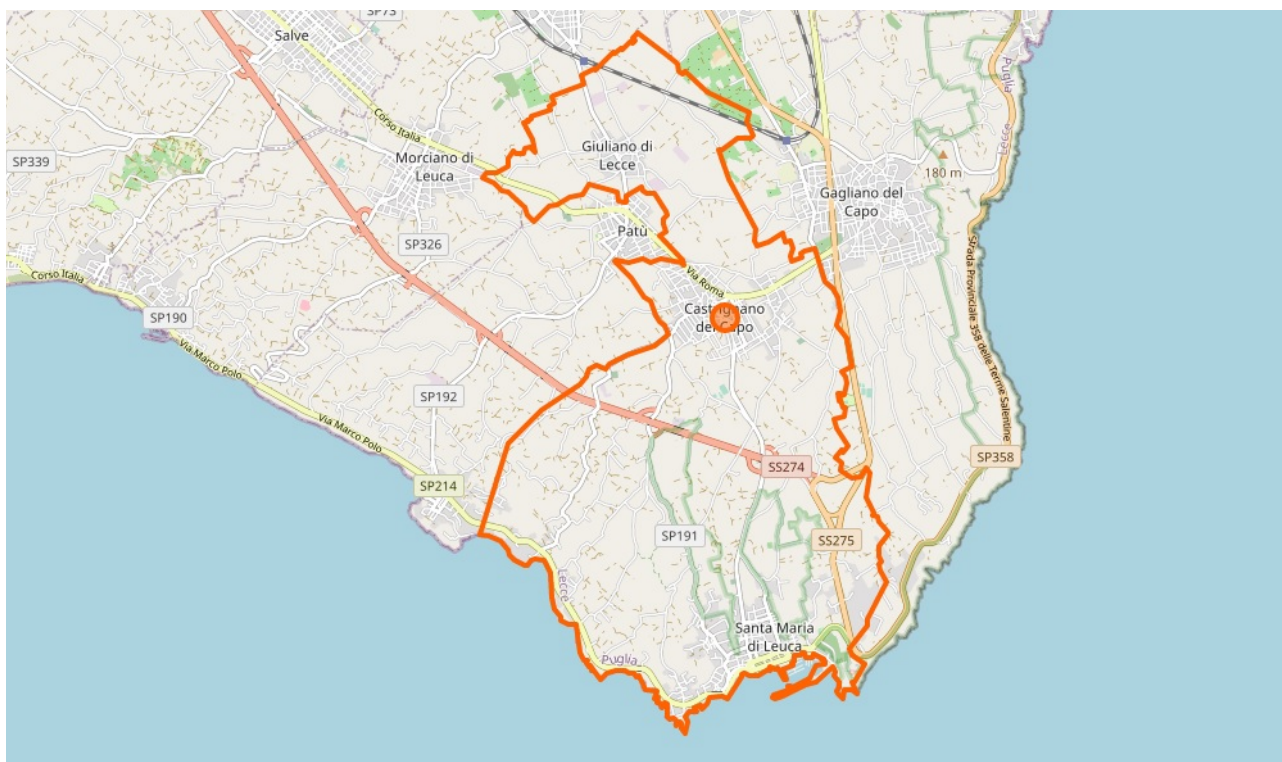


Figura 3 - Il Comune di Castignano del Capo su Open Street Map

Per quanto riguarda il contesto di Castignano del Capo, la crescita dell'attrattività turistica (in particolare rivolta alla marina di Santa Maria di Leuca) e la scarsa accessibilità del territorio dal resto della regione, specie dagli hub del trasporto quali Aeroporto di Brindisi e stazione di Lecce, favoriscono una forte presenza di automobili in città durante il periodo estivo, supportata dalla crescita del ricorso al noleggio a scopo turistico.

Ciò ha comportato l'insorgere crescente di diverse criticità periodiche per circolazione e sosta, che costituiscono un grande freno per la fruibilità della città e, approssimandosi alla capacità limite (soprattutto della zona marina), potrebbero danneggiare anche l'appeal turistico del "Capo".

I risultati delle analisi per la costruzione del quadro conoscitivo del PUMS di Castignano del Capo sono sintetizzati in una Matrice SWOT, uno strumento utile a valutare i punti di forza (Strengths), le debolezze (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) del sistema, in questo caso rispetto all'obiettivo generale della Sostenibilità della Mobilità. L'analisi guarda l'ambiente interno (analizzando punti di forza e di debolezza) ed esterno (analizzando minacce ed opportunità).

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> Ad eccezione del periodo estivo, la domanda di stalli di parcheggio risulta soddisfatta. Elevata percentuale di spostamenti a piedi all'interno dei nuclei urbani. Patrimonio naturalistico e culturale diffuso sul territorio. Offerta del trasporto pubblico a chiamata Sud Salento FSE. 	<ul style="list-style-type: none"> Infrastruttura viaria non adeguata ai flussi di traffico attuali. Sezioni stradali urbane ristrette. Tasso di motorizzazione più elevato della media nazionale. Elevato utilizzo dell'automobile. Assenza di infrastruttura a servizio della mobilità ciclabile. Trasporto pubblico urbano scarsamente utilizzato e poco rispondente alle necessità. Dipendenza dai Comuni limitrofi per motivi di studio e di lavoro. Marginalità dell'area (intesa come distanza dagli hub della mobilità, aeroporti e porti principali, e dalla sede di alcuni servizi di livello territoriale).
OPPORTUNITÀ	RISCHI
<ul style="list-style-type: none"> Distanze ridotte e percorribili a piedi all'interno degli agglomerati urbani. Fitta pianificazione sovralocale degli itinerari ciclabili e dei cammini. Pianificazione di aree parcheggio all'esterno dell'abitato di Santa Maria di Leuca. Richiesta di utilizzo del trasporto pubblico da parte della cittadinanza. 	<ul style="list-style-type: none"> Oscillazione dei flussi di mobilità legata al fenomeno del turismo. Incremento della disparità tra i centri interni e la costa. Abbandono delle aree interne.

Il PUMS intende per questo migliorare l'uso dello spazio stradale, pianificare interventi dedicati alla **mobilità attiva**, disegnare una serie di **servizi pubblici** che, da subito e per i prossimi 10 anni, **migliorino la fruibilità del territorio**, costiero e dell'entroterra, senza lederne la **tutela** e inducano di conseguenza un **miglioramento della qualità della vita** di cittadini e turisti.

In un quadro di riferimento che vede Castignano del Capo lavorare sull'accesso ai servizi, sul miglioramento della qualità della vita e delle caratteristiche ambientali e sull'attivazione dell'economia locale anche attraverso il turismo, il PUMS propone una strategia non solo a breve e medio termine (2-5 anni), ma con un orizzonte di riferimento al 2030, ipotizzando i passi successivi da compiere per ridurre la componente degli spostamenti di breve raggio con mezzo motorizzato proprio, migliorare l'accessibilità ciclo-pedonale dei punti strategici della città (uffici, stazione, centri culturali) e incentivare infrastrutture e servizi per il turismo lento.

In particolare il PUMS costruisce una soluzione per il sistema di mobilità che integra pedonalità, ciclabilità, TPL e gestione della sosta in una visione che guarda a 3 obiettivi specifici:

1. **La valorizzazione dei nuclei urbani dell'entroterra per rafforzarne l'appeal recettivo e contribuire a migliorare la qualità urbana e la qualità della vita per i residenti.**
2. **La ricucitura sostenibile tra entroterra e costa, in tutto il suo sviluppo, e tra area urbanizzata e campagna.**
3. **La riduzione del carico veicolare sulla rete stradale della costa, con ripercussioni sulla vivibilità e sicurezza dell'aggregato urbano di Santa Maria di Leuca.**

Per lavorare in tale direzione, il PUMS costruisce una strategia di integrazione delle componenti della mobilità che, attraverso la sinergia con il comune di Gagliano del Capo, potenzia la connessione con la Stazione di riferimento con alternative di connessione in bici e bus, rafforza e moltiplica gli scambi sostenibili tra entroterra e costa, induce e incentiva la scelta della mobilità dolce all'interno delle frazioni urbane e lungo la costa.

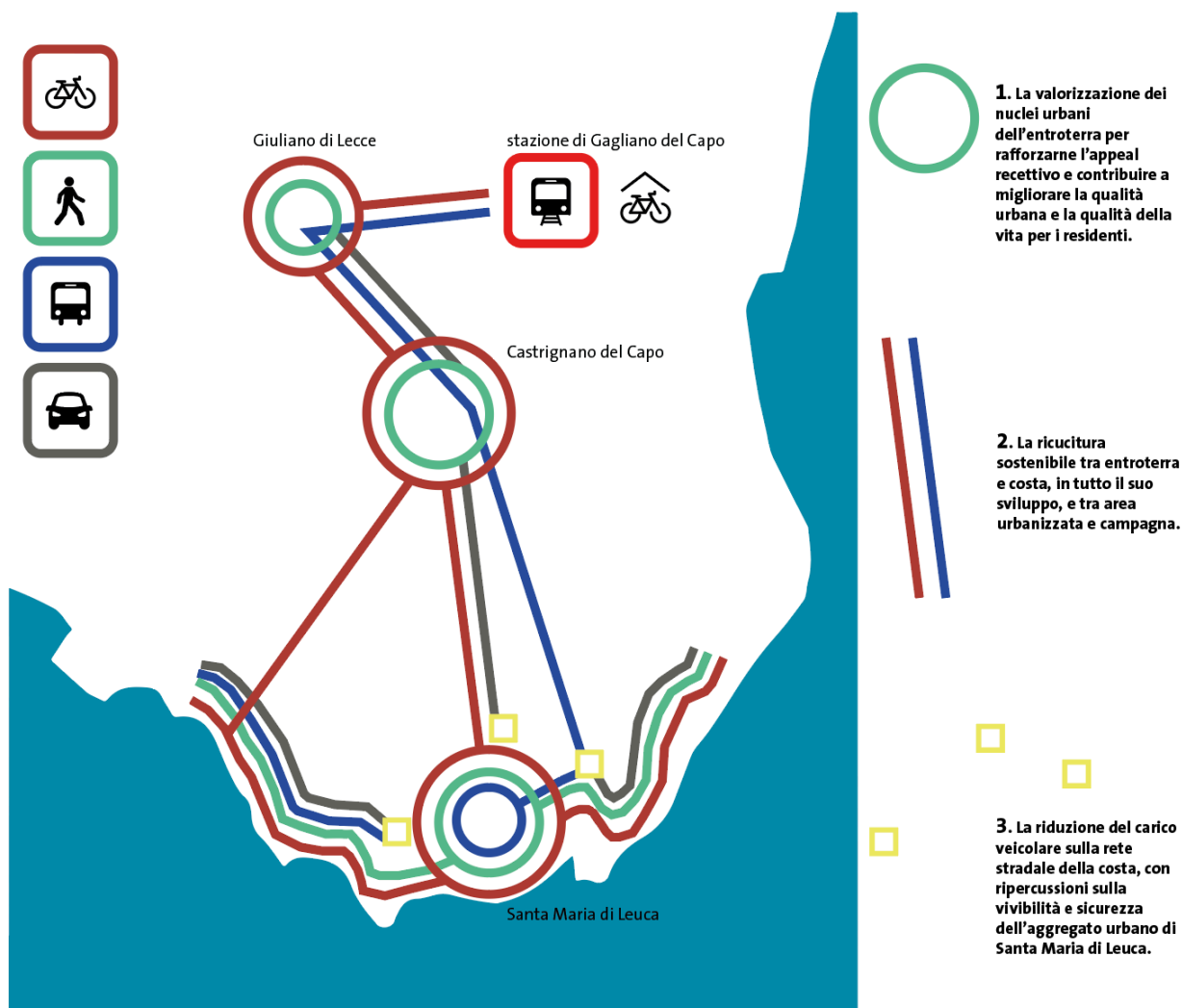


Figura 4 – Schema e obiettivi della proposta di PUMS per Castrignano del Capo

Un elemento che non va trascurato nelle strategie di piano e progetto della mobilità, in particolare nel caso di Castrignano del Capo, è anche quello della percezione: la potenzialità percettiva di un sistema di mobilità sostenibile esteticamente di qualità elevata e integrato all'interno del contesto paesaggistico e naturale comporta una maggiore predisposizione da parte dell'utente a decidere per modalità pedonale o ciclabile piuttosto che il mezzo motorizzato per vivere il territorio.

Tabella 1 - Sviluppo delle azioni nel breve, medio e lungo periodo (fonte: PUMS Castignano del Capo)

CATEGORIA	BREVE PERIODO	MEDIO PERIODO	LUNGO PERIODO
CIRCOLAZIONE	Introduzione del limite dei 30 km nel centro urbano (esclusa la viabilità appartenente ad itinerari di scorrimento) e interventi di moderazione nei pressi dei poli attrattori più sensibili (Scuole, Municipio).	Estensione degli interventi di moderazione alle aree con maggiore concentrazione di attrattori nell'area 30 km.	Eventuale estensione delle Zone 30 e potenziamento dei dispositivi di moderazione sull'intera rete.
	Installazione colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli.	ZTL - Santa Maria di Leuca.	Eventuale estensione ZTL.
	Interventi di valorizzazione del tessuto urbano, in particolare quello di interesse storico, riqualificando le pavimentazioni, i fronti strada e gli spazi di prossimità ai beni antropici.	Interventi di riqualificazione mediante l'attrezzamento di aree urbane con sistemi per la ricarica dei mezzi elettrici (pubblici e privati) e rilevamento qualità dell'aria in prossimità dei luoghi di scambio tra le mobilità	Interventi di riqualificazione del bordo urbano, ridefinendo i confini della città: restituendo forma compiuta ai fronti urbani verso lo spazio rurale creando permeabilità tra lo spazio urbano e quello della campagna attraverso la collocazione sui margini di ampie fasce alberate, promuovendo percorsi di attraversamento.
SOSTA	Realizzazione parcheggio di scambio - Santa Maria di Leuca.	Dotazione di biglietteria automatica e ciclo-posteggi dell'area BUS.	
	Riorganizzazione ZSR.		
	Istituzione parcheggi ad uso pubblico e gestione privata di quelli a ridosso del centro urbano di Leuca.		
MOBILITÀ CICLISTICA	Realizzazione parcheggio Via Sandro Pertini.	Realizzazione parcheggio Strada Statale 275.	Realizzazione parcheggi Via S. Giuseppe, Strada Statale 275.
	Approvazione PMCC.	Realizzazione della rete del PMCC prevista nel breve-medio periodo.	Completamento della rete urbana PMCC.
	Sperimentazione bicibus.	Istituzionalizzazione Buoni mobilità e voucher bici (anche a pedalata assistita).	
MOBILITÀ PEDONALE	Installazione ciclo-posteggi presso scuole, uffici e fermate bus principali.	Convenzione con aziende TPL per trasporto biciclette e portabici.	Integrazione completa tra TPL e bicicletta.
	PEBA.	Adeguamento al PEBA dei percorsi pedonali con priorità elevata (Adeguamento larghezza marciapiedi e rampe di accesso, Rimozione Ostacoli).	Adeguamento al PEBA di tutti i percorsi pedonali con priorità media e bassa.
	Piano di Mobilità Scolastica.	Strade Scolastiche e sperimentazione Piedibus.	Interventi per le scuole superiori.
	Chiusura periodica delle aree pedonali.	Interventi di riqualificazione in favore della pedonalità.	Monitoraggio ed eventuali ulteriori interventi.
TPL	Messa in sicurezza delle principali intersezioni (per utenza debole).	Completamento della messa in sicurezza di tutte le intersezioni con percorsi pedonali a priorità alta e media.	Messa in sicurezza di tutte le intersezioni con percorsi pedonali a priorità bassa.
	Interventi per sicurezza e comfort dell'utente (pensiline, aree di attesa in ambito extraurbano); riordino TPL 3 centri.	Piano di riordino del TPL, in particolare durante il periodo estivo.	Web/app per infomobilità (Informazioni all'utente).
	Azioni sulle fermate e sull'inter scambio ferroviario.	Aumento frequenza delle linee del TPL extraurbano su gomma e revisione dei percorsi.	
ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE GESTIONE DELLA MOBILITÀ	Miglioramento connessione stazione Gagliano del Capo.	Servizi di trasporto su richiesta o Demand-Responsive Transport (DRT).	Monitoraggio ed eventuali ulteriori interventi.
	Attivazione di un ufficio di Mobility Management Comunale/PUMS.	Sperimentazioni scolastiche.	Altre iniziative di incentivo casa-lavoro/casa scuola.
	Campagna di sensibilizzazione Casa-Lavoro e attivazione di un percorso con le imprese della ZI.	Istituzione di Mobility Manager Aziendali.	Attivazione di misure concertate tra aziende ed eventuale gestore del TPL a chiamata.
	Istituzione di Mobility Manager Scolastici.	Istituzione di un tavolo di concertazione intercomunale.	

6 RISORSE AMBIENTALI E ANALISI DEI VINCOLI

La strategia di sviluppo sostenibile definisce il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali di cui al **D. Lgs 152/2006**. Dette strategie, definite coerentemente ai diversi livelli territoriali, attraverso la partecipazione dei cittadini e delle loro associazioni, in rappresentanza delle diverse istanze, assicurano la dissociazione fra la crescita economica ed il suo impatto sull'ambiente, il rispetto delle condizioni di stabilità ecologica, la salvaguardia della biodiversità ed il soddisfacimento dei requisiti sociali connessi allo sviluppo delle potenzialità individuali quali presupposti necessari per la crescita della competitività e dell'occupazione.¹³

Il presente rapporto preliminare contiene l'individuazione degli obiettivi ambientali specifici per il PUMS in oggetto, che derivano dagli obiettivi generali di sostenibilità ambientale contestualizzati rispetto agli aspetti ambientali interessati dal PUMS 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 e ai servizi chiave; migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci; incoraggiare la scelta della modalità di trasporto più sostenibile; sviluppare alternative alla domanda di mobilità; facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza
Qualità dell'aria	Ridurre emissioni di gas climalteranti nel settore dei trasporti; limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale-generale; migliorare il profilo ecologico del parco veicolare; ridurre le emissioni di gas serra e ridurre consumi energetici
Inquinamento acustico	Ridurre il rumore ambientale laddove necessario o preservare la qualità acustica dell'ambiente 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

¹³ Art.34, comma 5, del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

6.1 I vincoli del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)

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

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

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

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

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

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

6.1. Struttura idro geomorfologica

- 6.1.1 Componenti geomorfologiche
- 6.1.2 Componenti idrologiche

6.2. Struttura eco sistemica e ambientale

- 6.2.1 Componenti botanico vegetazionali
- 6.2.2 Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici

6.3. Struttura antropica e storico-culturale

- 6.3.1 Componenti culturali e insediative
- 6.3.2 Componenti dei valori percettivi

Struttura idrogeomorfologica

Nel territorio di Castignano del Capo, per quanto concerne la struttura idrogeomorfologica, sono presenti:

Componenti geomorfologiche

- UCP – Versanti
- UCP – Lane e gravine
- UCP – Grotte (100m)
- UCP – Inghiottitoi (50m)

Componenti idrologiche

- BP – Territori Costieri (300m)
- UCP – Reticolo idrografico di connessione della R.E.R. (100m)
- UCP – Sorgenti (25m)
- UCP – Aree soggette a vincolo idrogeologico

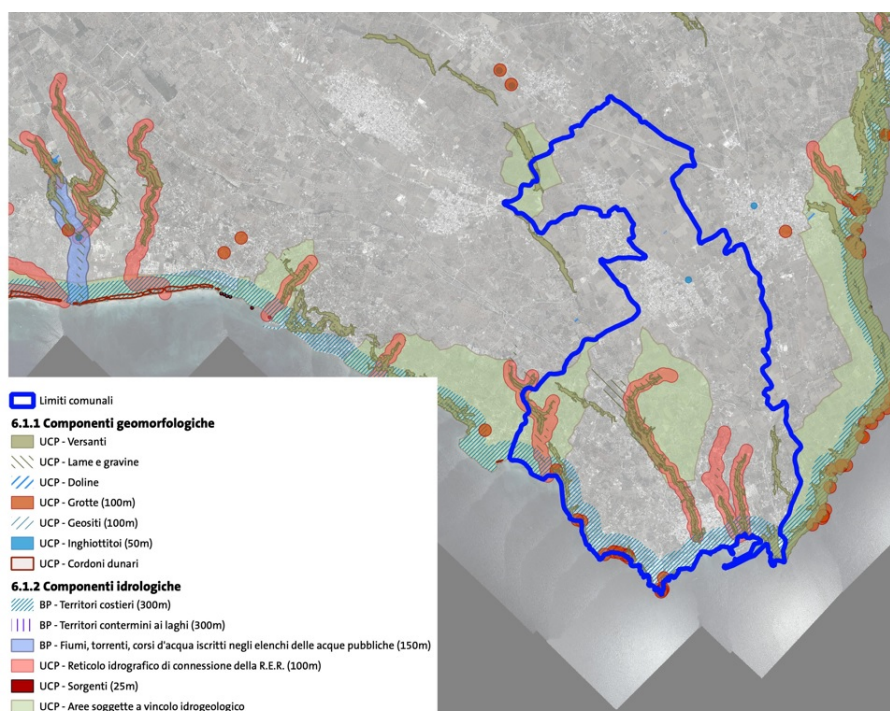


Figura 5 - Castignano del Capo e la Struttura Idrogeomorfologica del PPTR (fonte: Tavola I.1 PUMS Castignano del Capo)

Tra gli indirizzi delle NTA del PPTR, si esplicita quanto segue:

All'Art 43 delle NTA del PPTR "Indirizzi per le componenti idrologiche" al c.1 punto e) si definisce che gli interventi che interessano le componenti idrologiche devono tendere a **garantire l'accessibilità e la fruibilità delle componenti idrologiche, anche attraverso interventi di promozione della mobilità dolce (ciclo-pedonale etc.)**.

All'art 51 "indirizzi per le componenti geomorfologiche" si indica che: gli interventi devono tendere a valorizzare le qualità paesaggistiche assicurando la salvaguardia del territorio sotto il profilo idrogeologico e sismico e prevenirne la pericolosità e rischi nel rispetto delle caratteristiche paesaggistiche dei luoghi. Inoltre l'insieme dei solchi erosivi deve essere oggetto di interventi di riqualificazione ecologico – naturalistica che di ricostruzione delle relazioni tra insediamenti e valori di contesto che ne consentano la ricostruzione delle complesse relazioni ecologiche e paesaggistiche, garantendo **l'accessibilità e la fruibilità esclusivamente attraverso la mobilità dolce (ciclo-pedonale etc.)** con limitato impatto paesaggistico e ambientale.

Struttura ecosistemica ambientale

Nel territorio di Castignano del Capo, per quanto concerne la struttura ecosistemico – ambientale, sono presenti:

Componenti botanico – vegetazionali

- BP - Boschi
- UCP – Prati e pascoli naturali
- UCP – Formazioni arbustive in evoluzione naturale
- UCP – Aree di rispetto dei boschi

Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici

- BP – Parchi e riserve (Parco Otranto – Leuca)
- UCP – Siti di rilevanza naturalistica – SIC, SIC Mare
- UCP – Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (100m)

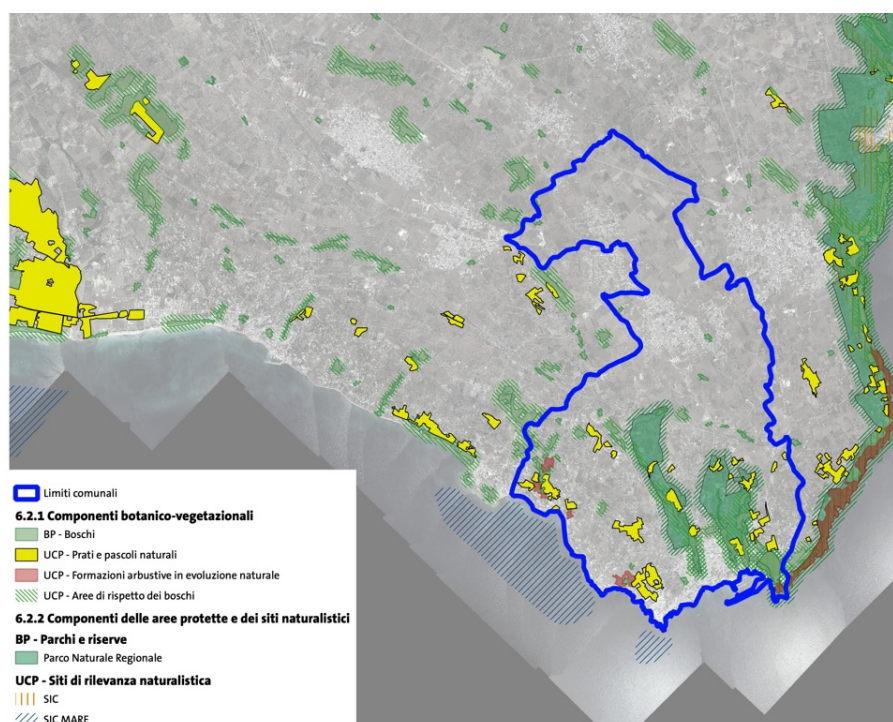


Figura 6 - Castignano del Capo e la Struttura Ecosistemica Ambientale del PPTR (fonte: Tavola I.1 PUMS Castignano del Capo)

Fermo restando il rispetto delle prescrizioni puntuali previste dalle NTA del PPTR e, nel rispetto delle norme per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi di realizzazione di percorsi di **mobilità dolce** su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

Struttura antropica – storico culturale

Per quanto concerne la struttura antropica – storico culturale, nel territorio di Castignano del Capo sono presenti:

Componenti culturali e insediative

- BP – Immobili e aree di notevole interesse pubblico
- BP – Zone gravate da usi civici (validate)
- BP – Zone di interesse archeologico
- UCP – Città Consolidata
- UCP – Testimonianza della stratificazione insediativa – Segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche
- UCP – Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (100m – 30m)
- UCP – Paesaggi rurali

Componenti dei valori percettivi

- UCP - Luoghi panoramici
- UCP – Strade panoramiche
- UCP – Strade a valenza paesaggistica
- UCP – Coni visuali

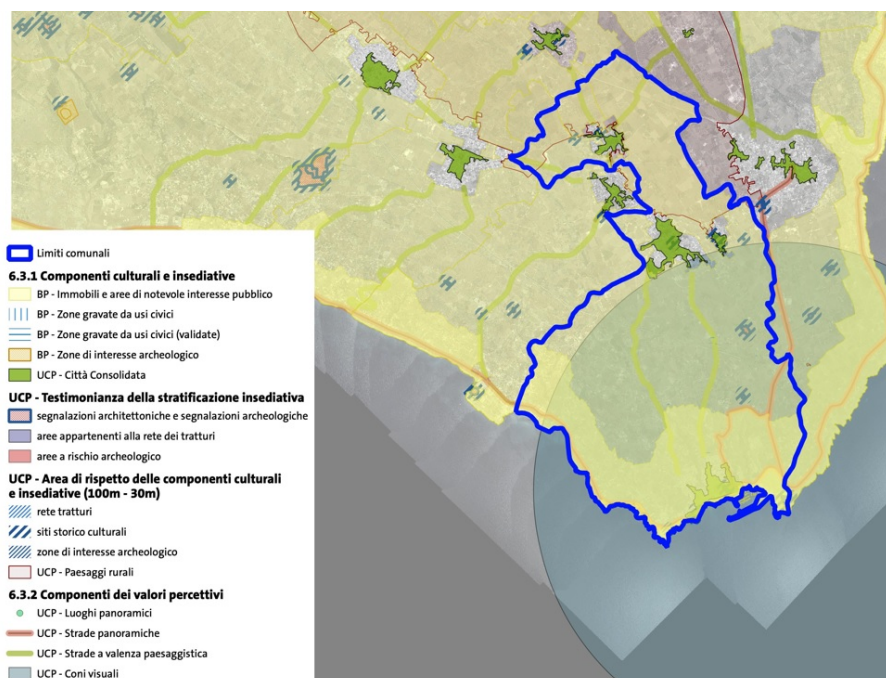


Figura 7 - Castignano del Capo e la Struttura Antropica - storico culturale del PPTR (fonte: Tavola I.1 PUMS Castignano del Capo)

L'Art 82 "Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'area di rispetto delle componenti culturali insediative" indica che sono ammissibili piani che promuovano attività che consentano la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto e **fruizione pubblica del bene paesaggio** o incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi.

L'art. 86 "Indirizzi per le componenti dei valori percettivi": gli interventi devono tendere, tra l'altro, a salvaguardare e valorizzare strade, ferrovie e percorsi panoramici e fondare una nuova geografia percettiva legata ad una **fruizione lenta (carrabile, rotabile, ciclopedonale e natabile)** dei paesaggi.

Per tutti gli interventi del Piano che, in fase attuativa, dovessero ricadere all'interno di un vincolo del PPTR, si dovrà provvedere, qualora previsto, alla richiesta della relativa autorizzazione.

6.2 I vincoli del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)

Il Piano di Bacino è lo strumento di governo del bacino idrografico, che si configura quale documento di carattere conoscitivo, normativo e tecnico operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla **conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque**, sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato.

Le finalità del PAI della Regione Puglia sono:

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

Le finalità sono perseguite mediante:

- La definizione del quadro del rischio idraulico ed idrogeologico in relazione ai fenomeni di dissesto evidenziati;
- L'adeguamento degli strumenti urbanistico - territoriali;
- L'apposizione di vincoli, l'indicazione di prescrizioni, l'erogazione di incentivi e l'individuazione delle destinazioni d'uso del suolo più idonee in relazione al diverso grado di rischio,
- L'individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico ed ambientale, nonché alla tutela ed al recupero dei valori monumentali ed ambientali presenti;
- L'individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinano rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione;

- La sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture con modalità di intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del terreno;
- La difesa e la regolazione dei corsi d'acqua, con specifica attenzione alla valorizzazione della naturalità dei bacini idrografici;
- Il monitoraggio dello stato dei dissesti.

Nel territorio di Castignano del Capo sono presenti aree ad Alta, Media o Bassa pericolosità idraulica e Alta, Media o Bassa pericolosità frane.

Tutti gli interventi previsti dal Piano che dovessero, nella fase attuativa, ricadere all'interno delle aree vincolate dal PAI, dovranno richiedere il parere favorevole dell'Autorità di Bacino sulla compatibilità degli stessi con il PAI.

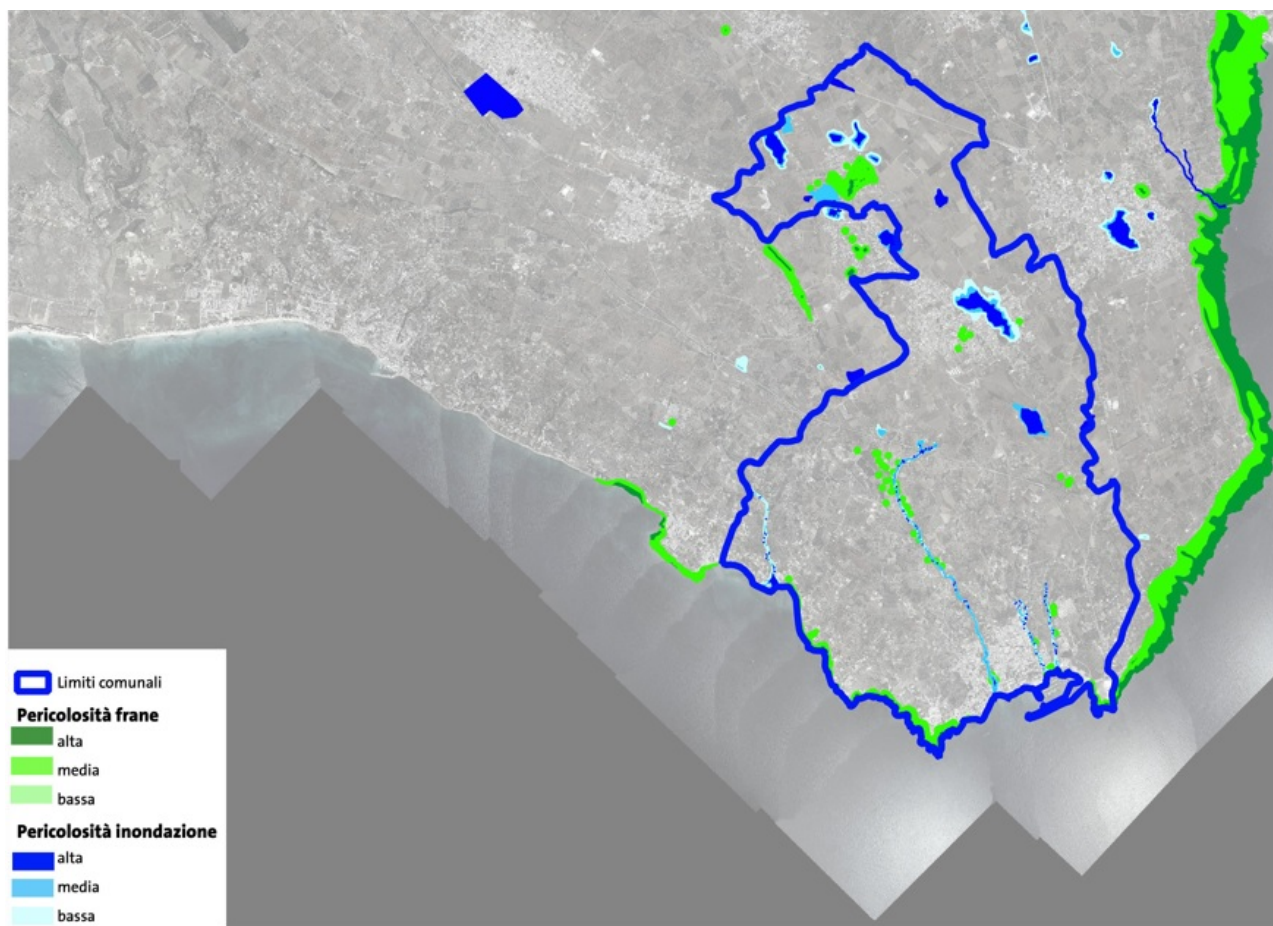


Figura 8 - Le aree di pericolosità individuate dal PAI vigente a Castignano del Capo

6.3 I vincoli del Piano di Tutela delle Acque (PTA)

Si analizzano i vincoli del Piano di Tutela delle Acque.

Nel territorio di Castignano del capo non ricadono aree ZPSI. Invece le “aree interessate da contaminazione salina” e aree di “tutela quali quantitativa”, non prevedono particolari limitazioni in quanto le misure specifiche, definite all’interno degli art. 53 e 54 delle NTA si riferiscono alla disciplina dei prelievi di acque.

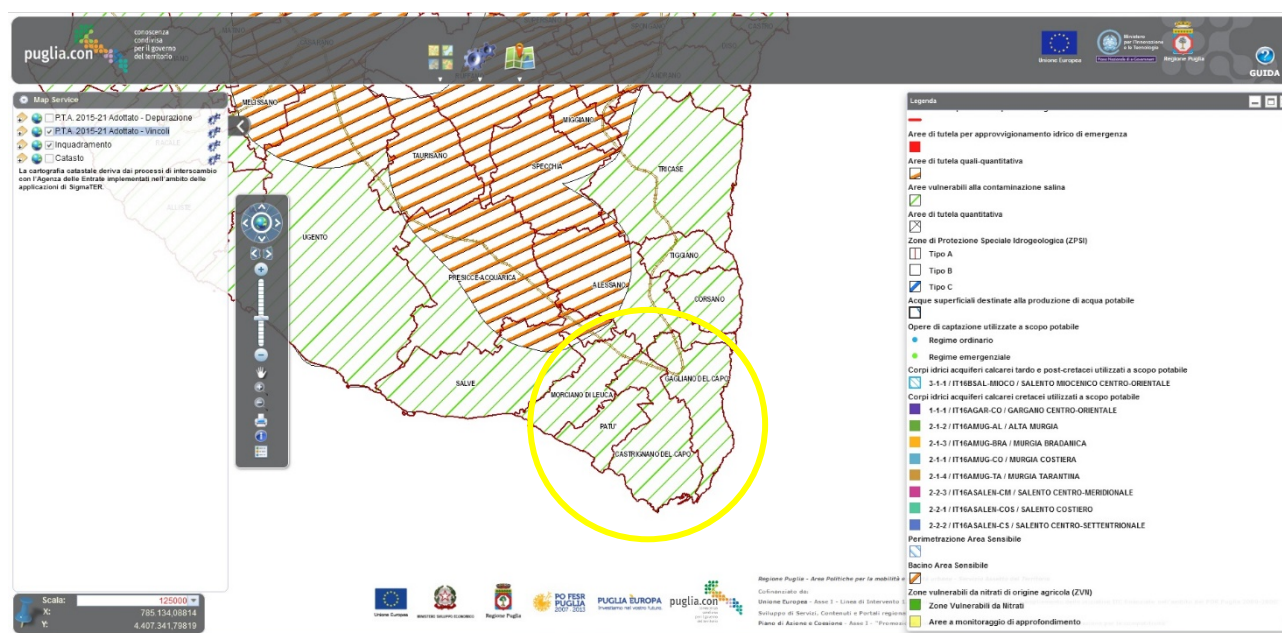


Figura 9 - I vincoli del Piano di Tutela delle Acque a Castignano del Capo

6.4 I vincoli del Piano del Parco Naturale Regionale Otranto – S. Maria di Leuca

Con la L.R. 30 del 26 ottobre 2006 viene istituito il Parco Naturale Regionale Costa Otranto – S. Maria di Leuca e Bosco di Tricase. Tra le finalità istitutive del Parco Naturale Regionale vengono inserite:

- Allestire infrastrutture per la mobilità lenta;
- Promuovere attività di educazione, di formazione e di ricerca scientifica, nonché attività ricreative sostenibili;
- Promuovere e riqualificare le attività economiche al fine di migliorare la qualità della vita delle popolazioni residenti.¹⁴

¹⁴ L.R. n.30 del 26 ottobre 2006 art.2 c. e); f); g).

L'articolo 4. Norme generali, indica il divieto di effettuare opere di movimento terra tali da modificare consistentemente la morfologia del terreno, vieta la costruzione di nuove strade e l'ampliamento delle esistenti ad esclusione di quelle in funzione delle attività agro silvo pastorali e delle attività di fruizione naturalistica.

All'articolo 6 la Legge precisa che il Piano territoriale dell'area naturale protetta deve tra l'altro definire la zonizzazione ed il sistema di mobilità interna dell'area¹⁵, definire le misure per la riduzione degli impatti ambientali¹⁶.

Il rilascio di concessioni e autorizzazioni relative a interventi, impianti e opere ricadenti all'interno dell'area naturale protetta è subordinato al preventivo nulla osta dell'Ente di gestione, che deve essere rilasciato entro sessanta giorni dalla data di ricezione della documentazione richiesta, completa in ogni sua parte.¹⁷

Il rilascio del nulla osta è subordinato alla conformità delle opere da realizzare con il Piano territoriale e con il Regolamento ovvero, in assenza di questi devono comunque essere compatibili con le finalità di cui all'articolo 2¹⁸(della stessa legge)

Nel documento di analisi preliminare e indirizzo metodologico del Parco Naturale Regionale, viene riportato quanto segue in riferimento alla mobilità e accessibilità: "necessità di guardare a sistemi che **riducano la domanda di spostamenti con mezzi motorizzati** e veloci e agevolino, al contrario, **la mobilità lenta e dolce**, l'uso di **veicoli ecologici** e della **bicicletta** in modo più esteso." E prosegue: " il parco è attraversato longitudinalmente dalla strada litoranea: come un nastro flessibile e sinuoso si adagia sulle linee del terreno, assumendo a tratti la forma di una grande terrazza dalla quale si aprono ampie e suggestive viste panoramiche che guardano verso il mare e verso la campagna (...) la lunga strada costituisce, per altro verso, una barriera materiale che interrompe la continuità degli habitat, ostacola il passaggio sicuro delle specie che nel tentativo di attraversarla il più delle volte subiscono l'abbattimento (...). Da qui l'idea di costruire, sulla sede della strada litoranea, una grande **"autostrada" delle biciclette connessa alle tante stazioni della ferrovia locale e da qui ai percorsi urbani e ai sentieri rurali che collegano i centri antichi con il parco attraversando la grande campagna olivetata costellata da beni storici architettonici e della tradizione, fino a giungere a mare.** (...).¹⁹

Nell'Atlante del Parco viene riportato quanto segue in riferimento alla mobilità: Il Piano del Parco organizza un sistema di **mobilità sostenibile** orientato ad annullare e/o ridurre gli impatti ambientali, economici e sociali generati dai veicoli a motore che transitano all'interno dell'area protetta quali: inquinamento atmosferico e acustico, impermeabilizzazione del suolo, consumo di suolo e di vegetazione, variazione degli habitat consolidati, disturbo alla fauna soprattutto stanziale, effetti causati principalmente dalla costruzione di strade per agevolare gli spostamenti con i veicoli a motore. Il nuovo sistema è incentrato sulla riduzione della superficie asfaltata e sulla possibilità di utilizzare differenti modalità di spostamento a seconda dei contesti che si intende attraversare e delle mete che si vuole raggiungere: auto + bicicletta, treno + bicicletta, bus + bicicletta, bicicletta, a cavallo, a piedi. (...) Dai nodi di scambio si potrà procedere all'interno dell'area protetta esclusivamente con le biciclette, a cavallo e a piedi utilizzando percorsi e sentieri abilitati allo scopo."²⁰

¹⁵ L.R. n30 del 26 ottobre 2006 art.6 p.1 c. i).

¹⁶ L.R. n30 del 26 ottobre 2006 art.6 p.1 c. k).

¹⁷ L.R. n30 del 26 ottobre 2006 art.9 p.1.

¹⁸ L.R. n30 del 26 ottobre 2006 art.9 p.2

¹⁹ Documento di analisi preliminare e indirizzo metodologico del Parco Naturale Regionale

²⁰ Atlante del Parco Naturale Regionale

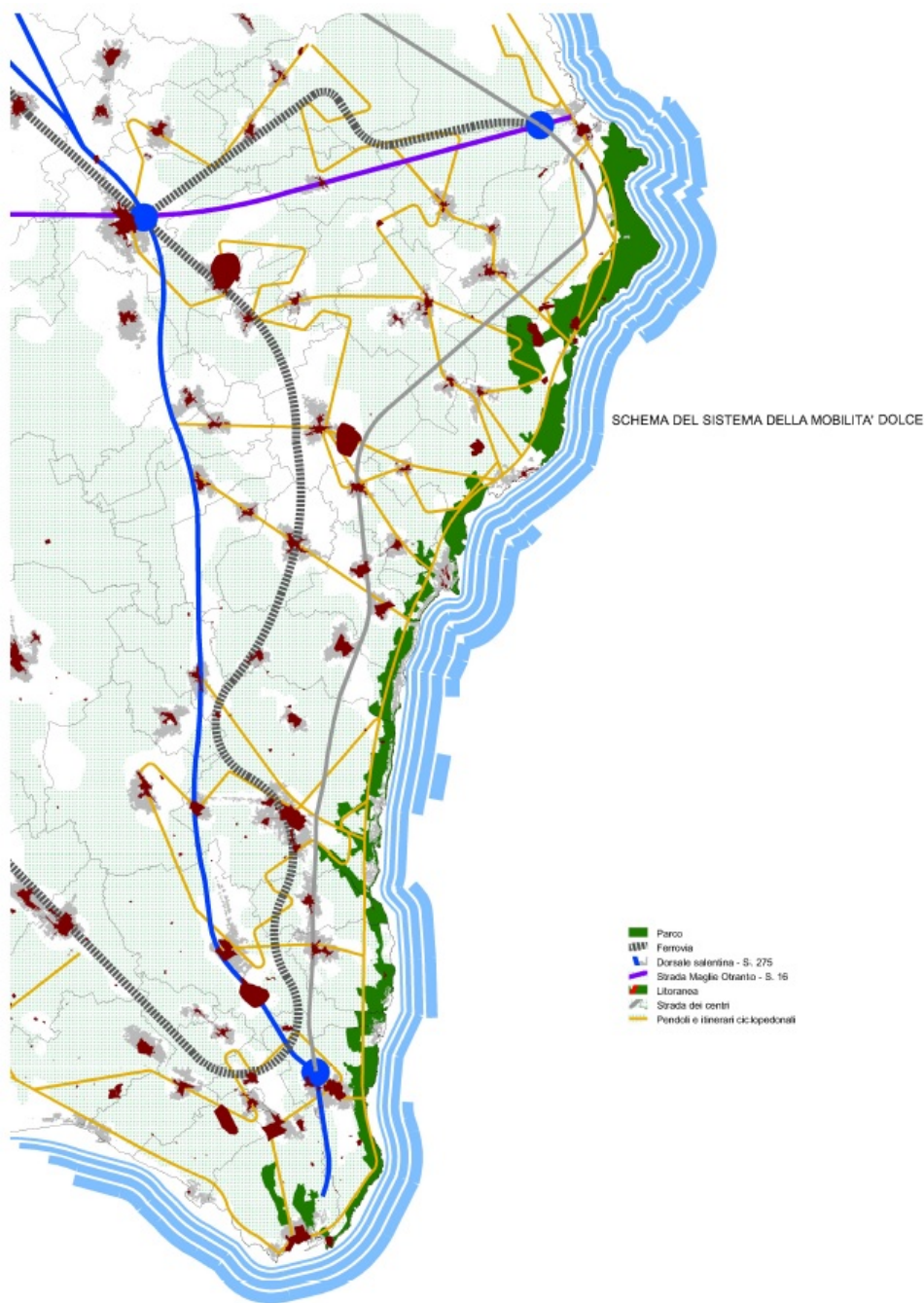


Figura 10 - Schema del sistema di mobilità dolce del Parco Naturale Regionale Otranto - S. Maria di Leuca

Le Norme Tecniche di attuazione del Piano del Parco indicano all'articolo 3 gli obiettivi generali del piano, tra cui quello di tutela dell'ambiente, di fruizione turistico ricreativa eco compatibile, riqualificazione del sistema di mobilità e di accesso alla costa, allestimento di infrastrutture per la mobilità lenta, realizzazione di sistemi di accessibilità veicolare e pedonale adatti a tutti, con particolare riguardo ai percorsi, agli accessi ed alle strutture

destinate ad anziani, bambini e portatori di differenti abilità. Altri obiettivi connessi al sistema della mobilità e accessibilità sono: l'adozione dei principi dell'Universal design nella realizzazione di opere e infrastrutture, promozione di attività di educazione, formazione e di ricerca scientifica anche interdisciplinare, promozione della libera fruizione della costa, anche attraverso la conservazione e/o il ripristino degli antichi camminamenti.

Un capitolo delle NTA è dedicato interamente al sistema della mobilità del Parco²¹, in cui si esplicita che:

“Il Piano del Parco organizza un sistema di **mobilità sostenibile** orientato ad annullare e/o ridurre gli impatti ambientali, economici e sociali generati dai veicoli a motore che transitano all'interno dell'area protetta. Il sistema della mobilità sostenibile tende alla riduzione della superficie asfaltata e mira alla possibilità di utilizzare differenti modalità di spostamento secondo i contesti che s'intende attraversare e delle mete che si vuole raggiungere: auto + bicicletta, treno + bicicletta, bus + bicicletta, solo bicicletta, a cavallo, a piedi. Le tavole del piano dedicate al sistema della mobilità, identificano i differenti percorsi e i punti di snodo nei quali si possono effettuare gli opportuni scambi di mezzo. Le autovetture e i bus provenienti dalle diverse origini giungono e si fermano in prossimità delle stazioni delle ferrovie Sud- Est o in aree, diversamente identificate dal Piano, attrezzate per la sosta e il noleggio di biciclette pubbliche (bike sharing); dai **nodi di scambio** si potrà procedere nelle aree più interne dell'area protetta esclusivamente con le biciclette, a cavallo e a piedi utilizzando percorsi e sentieri abilitati allo scopo.

Il PUMS di Castignano del Capo è coerente con gli obiettivi di sostenibilità indicati dal Parco Naturale Regionale Otranto – S. Maria di Leuca. Inoltre gli interventi previsti sono compatibili con gli stessi obiettivi di sostenibilità del sistema della mobilità. **Gli interventi eventualmente ricadenti all'interno del perimetro del Parco, occorre richiedere il nulla – osta dell'ente, come stabilito dal Piano del Parco.**

²¹ NTA Piano del Parco, articolo 41

7 ANALISI DI COERENZA

L'analisi di coerenza ha la finalità di verificare l'esistenza di coerenze o incoerenze in relazione alla successiva attuazione del Piano oggetto di valutazione. L'analisi di coerenza include la coerenza esterna e quella interna.

L'analisi di coerenza esterna verifica la compatibilità degli obiettivi e delle strategie generali del Piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale dei Piani e programmi sovraordinati e da quelli desunti da piani programmi locali.

L'analisi di coerenza interna serve a rendere chiaro il legame operativo tra azioni ed obiettivi del Piano.

Occorre inoltre valutare la compatibilità dei vincoli presenti all'interno di specifici piani settoriali e la coerenza delle azioni di PUMS con essi, considerando che solo in fase attuativa sarà possibile scendere nell'analisi del dettaglio progettuale.

7.1 Coerenza esterna

Gli indirizzi e le azioni per l'attuazione delle previsioni delle strategie del PUMS, secondo quanto anticipato in merito all'inquadramento normativo, sono coerenti con gli obiettivi definiti dagli strumenti sovraordinati e che definiscono una strategia di sviluppo e trasformazione del territorio di Castignano del Capo.

- Libro Bianco dei Trasporti della UE, Libro Verde, Piani d'azione per la mobilità urbana
- Direttiva Europea 2008/50/CE sulla qualità dell'aria Ambiente Recepita dal D. Lgs 155/2010
- Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima
- Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile
- Linee guida Nazionali e Regionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile
- Legge 2/2018 denominata "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica",
- Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia, Piano Attuativo regionale dei Trasporti, Piano Triennale dei Servizi
- L.R. 1/2013 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)
- Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)
- Piano Strategico del Turismo della Regione Puglia
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Lecce (P.T.C.P.)
- Programma di Fabbricazione e documento preliminare di PUG
- Piano comunale delle Coste
- Piano Generale del Traffico Urbano
- Piano per la Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale

7.1.1 Piano Regionale dei Trasporti (PRT)

Il Piano Regionale dei Trasporti, la L.R. 16/2008 “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti”, definisce tra gli obiettivi generali all’art.5:

- comma a): “adottare un approccio improntato alla co-modalità nella definizione dell’assetto delle infrastrutture e dell’organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;”
- comma c): “configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistica ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;”
- comma d): “strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori”.

All’art.6 “Obiettivi specifici”

- comma f): “garantire un’efficiente interconnessione tra le reti di rango sovraregionale e quella regionale” e per quanto attiene la mobilità ciclabile e pedonale,
- comma m), prevedono la promozione di forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica.

Gli interventi previsti dal P.A. del P.R.T per il Comune di Castignano del Capo sono inerenti alla Ciclovia dei Tre Mari (BI 14) tratto Nardò-Otranto e l’installazione della velostazione presso il vicino Comune di Gagliano del Capo.

Il PUMS di Castignano del Capo risulta coerente con gli obiettivi di sostenibilità del PRT.

7.1.2 Piano Regionale della Qualità dell’Aria (PRQA)

Il Piano Regionale di Qualità dell’Aria (PRQA) è stato redatto con la collaborazione dell’ARPA per ottemperare all’obbligo della Regione Puglia di fornirsi di uno strumento di monitoraggio della **qualità dell’aria** e pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazione superiore ai valori limite.

L’obiettivo principale del Piano è il conseguimento del rispetto dei limiti di legge per gli inquinanti – PM10, NO2, ozono - per i quali nel periodo di riferimento sono stati registrati superamenti.

Inoltre il PRQA si pone l’obiettivo di innescare un meccanismo virtuoso che coinvolga i più larghi settori possibili di popolazione e categorie e che permetta un approccio alla problematica dell’inquinamento atmosferico inclusivo, fondato non solo sulla politica del comando e controllo, ma piuttosto sul dialogo, nella certezza che solo un maggiore livello di consapevolezza e responsabilità ambientale possa condurre a risultati positivi e duraturi.²²

Il sistema della mobilità influenza notevolmente lo stato della qualità dell’aria, tanto che risulta essere una delle quattro linee di intervento generali studiate ed individuate nel Piano. Il Piano mira al:

²² Piano Regionale della Qualità dell’Aria

1. **Miglioramento delle mobilità nelle aree urbane;**
2. Riduzione delle emissioni da impianti industriali;
3. Sviluppo delle politiche di educazione e comunicazione ambientale;
4. Interventi per l'edilizia.

Il territorio regionale è stato suddiviso in 4 zone con l'obiettivo di distinguere i comuni in funzione della tipologia di emissione a cui sono prevalentemente soggetti e delle conseguenti diverse misure di risanamento da applicare.

Castrignano del Capo ricade in zona D ovvero zona di Mantenimento "Comuni nei quali non si rilevano valori di qualità dell'aria critici, né la presenza di insediamenti industriali di rilievo".

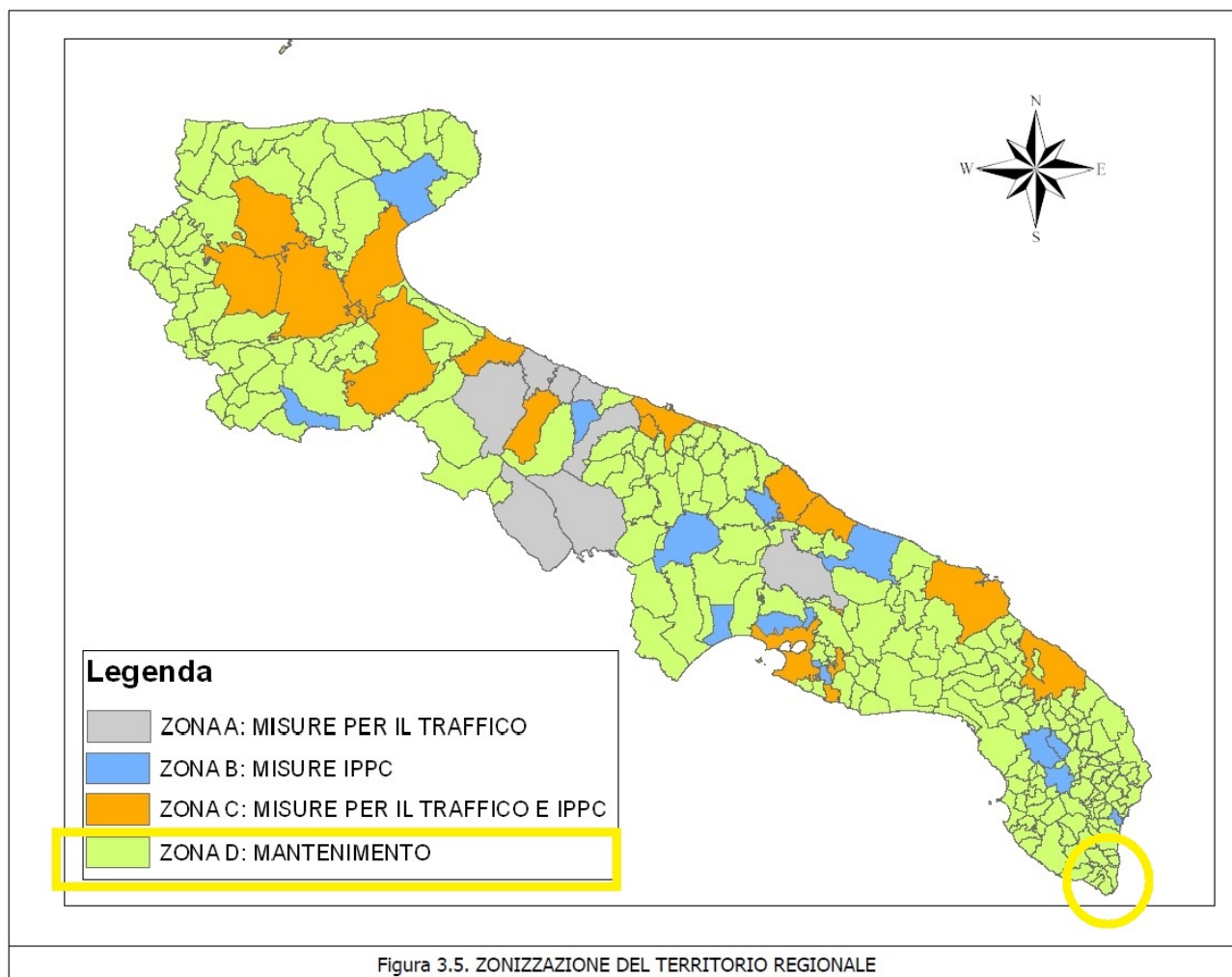


Figura 11 - La zonizzazione del PRQA con evidenziato Castignano del Capo (fonte: PRQA)

Occorre fare alcune considerazioni:

- Il PRQA è stato adottato con Regolamento Regionale n. 6/2008 e redatto sulla base di dati disponibili nel 2005, pertanto occorre tenere in considerazione il gap temporale in corso;
- La metodologia ed i dati disponibili sono limitati. Nello stello Piano si esplicita che “alla mancanza di uno strumento legislativo di indirizzo²³, si aggiunge l’oggettiva impossibilità di conoscere i livelli di qualità dell’aria di tutti i comuni della regione, sia per la disomogenea distribuzione territoriale delle cabine, sia per il carattere puntuale delle rilevazioni da stazioni fisse”
- I dati relativi al parco veicolare a Castignano del Capo utilizzati (anno 2005) hanno subito un aumento nel tempo, è infatti aumentata a livello nazionale, ma anche nello specifico per il comune di Castignano del Capo, il tasso di motorizzazione dal 2005 ad oggi. Occorre inoltre considerare il cambiamento (in positivo) relativo alla presenza di maggiori veicoli a gas in circolazione rispetto al 2005.

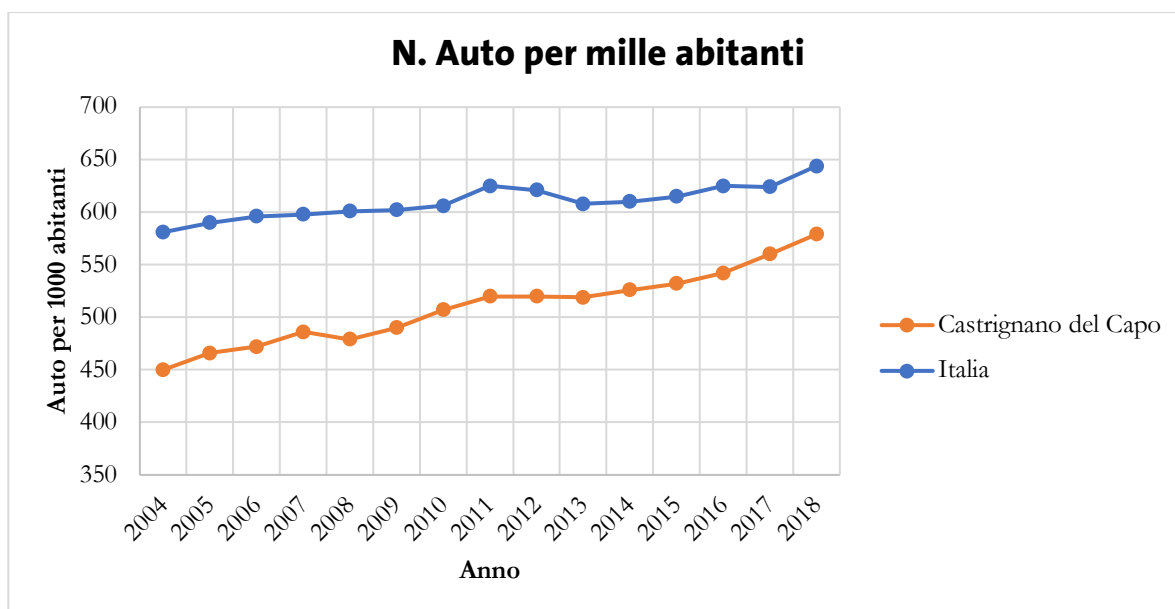


Figura 12 - Tasso di Motorizzazione: numero di automobili immatricolate per mille abitanti a Castignano del Capo e in Italia dal 2004 al 2018 (Fonte: ACI)

Unitamente a quanto riportato, occorre considerare il carattere stagionale del traffico a Castignano del Capo, ed unitamente al traffico, un aumento delle emissioni. Pertanto, il **PUMS di Castignano del Capo** è uno strumento che potrebbe produrre dei cambiamenti positivi in termini di riduzione delle emissioni.

Nel PRQA il tema della mobilità è fondamentale: “**Ripensare la mobilità appare oggi un obiettivo prioritario**, da perseguire con tutti gli strumenti normativi e tecnologici a disposizione: città e vie di comunicazione sovraccariche di mezzi di trasporto provocano, infatti, oltre all’immissione di sostanze inquinanti in atmosfera, un insieme di fenomeni negativi, dall’inquinamento acustico al peggioramento complessivo dei livelli di qualità della vita della popolazione. Le misure per il miglioramento previste dal PRQA hanno l’obiettivo principale di ridurre le emissioni inquinanti da traffico nelle aree urbane. Le misure di carattere finanziario sono volte principalmente allo

²³ Il riferimento è al D.gs.351/99 che introduce l’obbligo della zonizzazione per le Regioni ma non ne indica le procedure di realizzazione.

snellimento del traffico autoveicolare nelle aree urbane, con l'incentivazione del trasporto pubblico e la riduzione del traffico merci.”²⁴ La tabella seguente sintetizza il settore d'intervento e le misure previste dal PRQA.

Tabella 2 - Misure di risanamento per la mobilità (fonte: PRQA)

	SETTORE D'INTERVENTO	MISURA	MOTIVAZIONE	SOGGETTI RESPONSABILI	RISORSE DESTINATE
T.1	TRASPORTO PRIVATO	Introduzione di un sistema generalizzato di verifica periodica dei gas di scarico (bollino blu) dei veicoli ciclomotori e motoveicoli	RIDURRE LE EMISSIONI DA TRAFFICO AUTOVEICOLARE NELLE AREE URBANE	REGIONE/COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.2		Estensione delle zone di sosta a pagamento/ incremento della tariffa di pedaggio/ulteriore chiusura dei centri storici		COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.3		Introduzione del pedaggio per l'accesso ai centri storici o per l'attraversamento di strade		COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.4		Limitazione della circolazione dei motoveicoli immatricolati precedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano		COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.5		Introduzione della sosta a pagamento per ciclomotori e motoveicoli		COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.6	TRASPORTO PUBBLICO	Acquisto/incremento numero di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale	INCREMENTARE LA QUOTA DI TRASPORTO PUBBLICO	REGIONE/COMUNE	2.000.000 €
T.7		Interventi nel settore del trasporto pubblico locale (filtro per particolato, filobus, riqualificazione del trasporto pubblico di taxi tramite conversione a metano etc)		REGIONE/COMUNE	1.500.000 €
T.8		Incremento/introduzione dei parcheggi di scambio mezzi privati-mezzi pubblici		COMUNE	4.000.000 €
T.9	MOBILITA' SOSTENIBILE	Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane	FAVORIRE E INCENTIVARE LE POLITICHE DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REGIONE/COMUNE	2.000.000 €
T.10		Introduzione del "car pooling" e del "car sharing"		REGIONE/COMUNE	1.000.000 €
T.11		Sviluppo delle iniziative di Mobility Management		REGIONE/COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto
T.12	TRASPORTO DI MERCI	Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale	ELIMINARE O RIDURRE IL TRAFFICO PESANTE NELLE AREE URBANE	COMUNE	4.000.000 €
T.13		Limitazioni all'accesso dei veicoli pesanti		COMUNE	Nessun impegno finanziario richiesto

TABELLA 6.1. MISURE DI RISANAMENTO PER LA MOBILITÀ

²⁴ Piano Regionale della Qualità dell'Aria, par. 6.1.1. Misure per la mobilità

7.1.3 Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)

Con Delibera della G.R. n. 827 del 08/06/2007 è stato adottato il *Piano Energetico Ambientale Regionale* che contiene indirizzi e obiettivi strategici in campo energetico in un orizzonte temporale di dieci anni.

I consumi energetici finali complessivi in Puglia sono stati stimati, al 2004, pari a 8.937 ktep espressi in energia finale. Nel 1990 erano pari a 7.491 ktep. Come si può notare dal grafico, i consumi in Regione conoscono un trend di crescita sostanzialmente costante. La ripartizione settoriale dei consumi si caratterizza per una prevalenza del settore industriale, seguito da quello **dei trasporti**.

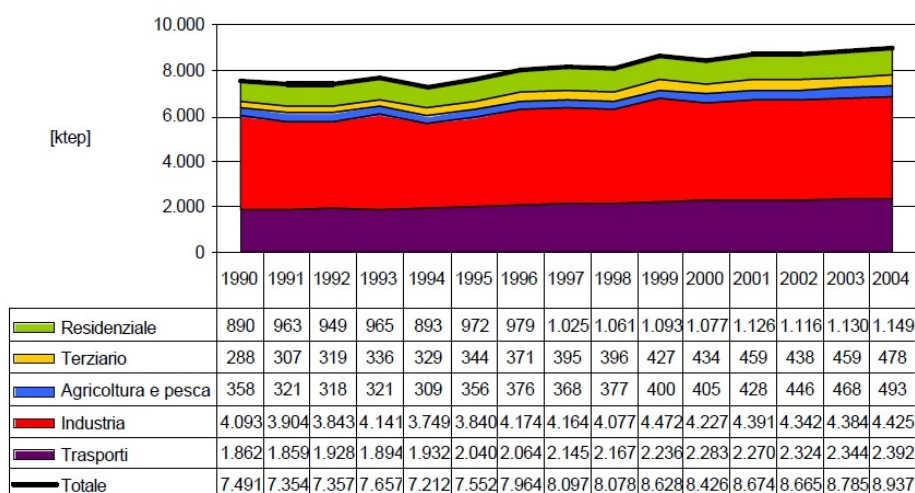


Figura 13 - Consumi energetici per settore dal 1990 al 2004 (fonte: Piano Energetico Ambientale Regionale - Puglia)

I consumi associati al settore dei trasporti sono stati stimati in 2.392 ktep al 2004. La quasi totalità dei consumi è da attribuire alla **benzina e al gasolio**, una piccola parte al GPL e quasi del tutto trascurabili risultano i contributi di gas metano e energia elettrica. Il dato interessante è il considerevole incremento rispetto al 1990, si assiste infatti ad una crescita complessiva del 29%.

Le principali evidenze che hanno caratterizzato l'evoluzione del settore dei trasporti tra gli anni 1990 e 2004 indicano un notevole consumo a livello urbano, dove meno influenti sono i miglioramenti tecnologici dei veicoli e dove, quindi, secondo il PEAR andrebbero indirizzati i principali sforzi di riduzione dei consumi anche per gli effetti ambientali disastrosi che questi comportano. In generale, gli elevati tassi di incremento della mobilità prevalgono sull'evoluzione tecnologica che dovrebbe portare verso motori più efficienti.

Per il settore dei trasporti, il PEAR definisce interventi che riguardano sia le caratteristiche tecniche dei veicoli che le modalità di trasporto. Nello specifico un obiettivo prevede una sensibile **riduzione** (50%) degli incrementi dei **consumi** relativi al trasporto delle merci e che non vi sia un ulteriore incremento derivante dal trasporto di persone; un secondo obiettivo è quello di incrementare dell'1% annuo la quota di impiego di **biocombustibili** rispetto ai combustibili tradizionali.

Gli interventi ipotizzabili per il settore dei trasporti riguardano le caratteristiche dei convertitori energetici finali (parco veicolare circolante) e i modi d'uso dei convertitori (ripartizione modale, coefficienti di occupazione, cicli di marcia, ecc.)

Si definiscono poi le **strategie per il settore dei trasporti** che possono essere perseguite a livello regionale e locale:

- **trasporto di persone:** per promuovere la mobilità urbana sostenibile attraverso lo spostamento di quote significative di traffico motorizzato privato verso forme di trasporto alternative e sostenibili, è necessario prevedere la predisposizione di programmi, a livello locale, tali da favorire **l'interscambio** tra mezzo privato e mezzo pubblico. I siti di interscambio dovranno essere individuati prevalentemente all'ingresso delle città e presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo. Dovranno inoltre essere previste misure di integrazione del trasporto collettivo a vari livelli, a partire dall'interscambio tra i diversi sistemi (ferrovie, autobus urbani ed extraurbani), prevedendo anche una **integrazione delle tariffe**. Si dovrà valutare l'introduzione di forme di tariffazione per l'accesso alle aree urbane per gli autoveicoli, destinando i proventi a misure per la mobilità sostenibile, per i mezzi pubblici, per tariffe sociali. Tali forme di tariffazione potranno basarsi sulle caratteristiche energetico/ambientali dei veicoli. **Si dovranno estendere le aree ciclopedonali, le zone a traffico limitato e le corsie riservate e protette per i mezzi pubblici e per le piste ciclabili.** Dovrà essere promossa l'introduzione di sistemi di **carsharing, carpooling e taxi collettivi**. Si dovrà inoltre rilanciare, a livello cittadino e degli uffici/aziende con più di 300 dipendenti, la figura del **Mobility manager** con poteri reali sull'adozione di misure volte a ridurre l'impatto della mobilità sistemica.
- **trasporto pubblico:** molto importanti sono le azioni nei confronti dei mezzi pubblici, con interventi sulla loro efficienza. È quindi necessario favorire **l'innovazione e il miglioramento** delle caratteristiche energetico-ambientali delle **flotte di trasporto pubblico**, attraverso l'incentivazione all'acquisto dei mezzi ad alimentazione non convenzionale ed a **basso impatto ambientale**, come pure lo svecchiamento del parco autobus circolante. Un altro aspetto da tenere in considerazione è l'analisi dei percorsi. Nella scelta dei percorsi può essere utile introdurre un fattore di consumo specifico che consenta di monitorare i consumi energetici in funzione dei passeggeri trasportati e dei chilometri percorsi. Queste indicazioni consentono di definire una classe di efficienza energetica del tragitto e, di conseguenza, permettono di pianificare i percorsi basando su una analisi collettiva del parco veicoli pubblico. L'incentivazione all'uso del mezzo pubblico può essere raggiunta anche mediante interventi mirati a migliorare la qualità del servizio pubblico percepita rendendolo più competitivo rispetto all'uso del mezzo privato.
- **sistema ferroviario:** un impulso al trasporto su mezzo pubblico potrà essere fornito dal potenziamento del sistema ferroviario attraverso **l'ammodernamento e l'interconnessione** delle reti regionali e nazionali. Per migliorare l'offerta e l'efficienza del trasporto ferroviario risulta necessario migliorare gli standard operativi, recuperare la capacità della rete ferroviaria locale ed incrementare la qualità del servizio.
- **trasporto merci:** a livello urbano si rende necessario razionalizzare le attività di distribuzione delle merci ottimizzandone gli aspetti ambientali. Ciò può essere fatto incentivando forme di distribuzione effettuate da imprese dotate di un parco veicoli a bassi consumi ed emissioni. A livello extraurbano è necessario incentivare il **trasferimento di quote di traffico delle merci da strada a ferrovia**, mediante il potenziamento della rete ferroviaria, il completamento della rete interportuale e la promozione della **logistica integrata**.

Il PUMS di Castignano del Capo risulta coerente con gli obiettivi di sostenibilità del PEAR in relazione al settore dei trasporti.

7.1.4 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

L'attuazione delle previsioni del PUMS rientra tra gli obiettivi previsti nel progetto territoriale per il paesaggio regionale denominato: "Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce", definito dal P.P.T.R. poiché favoriscono **l'integrazione e interoperabilità delle infrastrutture di trasporto esistenti con gli itinerari e i percorsi ciclabili di fruizione del paesaggio**. Tale progetto fa parte di quelli previsti dal PPTR sul l'intero territorio regionale, interessando tutti gli ambiti paesaggistici come definiti dall'art. 7 comma 4 e individuati all'art. 36, denominati:

- a) La Rete Ecologica regionale
- b) Il Patto città-campagna
- c) Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce**
- d) La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri
- e) I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici

Gli obiettivi indicati nel progetto "**Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce**" sono:

- Salvaguardare e valorizzare le **strade di interesse paesaggistico** costituite dalle reti di città;
- Promuovere ed incentivare una **fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica**;
- Salvaguardare, riqualificare e **valorizzare le relazioni funzionali**, visive ed ecologiche fra l'infrastruttura e il contesto attraversato;
- Promuovere ed incentivare una **fruizione paesistico percettiva ciclo-pedonale**;
- Valorizzare e adeguare la rete ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori;
- Valorizzare ed adeguare i collegamenti interno – costa con modalità di **spostamento sostenibili**, multimodali e di alta qualità paesaggistica;
- **Promuovere ed incentivare l'intermodalità** (tariffazione unica, realizzazione di servizi; attuazione di politiche di **Mobility Management** finalizzate a ridurre l'uso individuale dell'auto a vantaggio del trasporto pubblico collettivo, della ciclo pedonalità)

Il PUMS risulta coerente con gli obiettivi proposti dal PPTR per quanto riguarda il sistema della mobilità dolce e la valorizzazione e connessione delle risorse paesistico – ambientali e storico - culturali, attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova "geografia fruitivo-percettiva" del territorio.

7.1.5 Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia (PRMC) assume come obiettivo generale l'impostazione di una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio, definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico.

Considerando i tronchi ciclabili già pianificati dalla Regione Puglia nello scorso decennio, il Piano analizza in dettaglio tutti i percorsi e le dorsali inserite nelle indicazioni della rete ciclabile europea e nazionale, in modo da ottenere un unico sistema ciclabile che permetta di collegare in modo continuo la Regione.

In questa maniera il PRMC si propone di:

- creare una rete **ciclabile sicura, accessibile e diffusa**;
- **aumentare lo share modale ciclistico**;
- promuovere e diffondere il **cicloturismo**;
- **ridurre le velocità di percorrenza** sulle strade secondarie, sia extraurbane che urbane;
- migliorare la **qualità di vita** nel territorio.

Sul tema della ciclabilità il Comune di Castignano del Capo si è dotato di un Piano della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (PMCC) approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.50 del 30/12/2020. Il PUMS recepisce quanto previsto dal PMCC e dagli strumenti sovraordinati sul tema della ciclabilità.

7.1.6 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Lecce

Approvato con Deliberazione di Consiglio Provinciale n.75 del 24.10.2008, il P.T.C.P di Lecce fornisce indicazioni in merito allo stato attuale e le prospettive di sviluppo delle infrastrutture di mobilità nell'area salentina.

In particolare, la logica con cui il PTCP affronta il tema dell'infrastrutturazione del territorio è sintetizzabile nel seguente passaggio della relazione illustrativa: *“Dotare il Salento di infrastrutture adeguate significa ad esempio affrontare il tema della strada non solo perseguendo l'obiettivo della velocità, ma anche quello del **rallentamento**; strade che accanto al movimento rapido e funzionale da un luogo all'altro consentano anche percorsi narrativi attraverso il Salento infrastrutturando l'albergo disperso più grande del mondo”*.

In particolare l'analisi rileva un impianto strutturale definito “a tubo”, nel quale dalla “spugna”, costituita dalla rete stradale minuta, si stacca il principale elemento strutturante del territorio salentino. Il tubo, sul quale si convoglia il traffico veloce e pesante, assume oggi la figura di un rombo incompleto, composto di tratti eterogenei. Il rombo attraversa differenti paesaggi e cambia natura nei diversi tratti: differenti tipi di svincolo, differenti sezioni evidenziano logiche progettuali incrementaliste. L'incompletezza del rombo può però essere anche letta come un indicatore di un modo non omogeneo di funzionare del territorio che non richiede, ad esempio, di completare il tubo a sud con le stesse caratteristiche di strada a 4 corsie e svincoli a più livelli che questo ha assunto in altre parti del Salento.

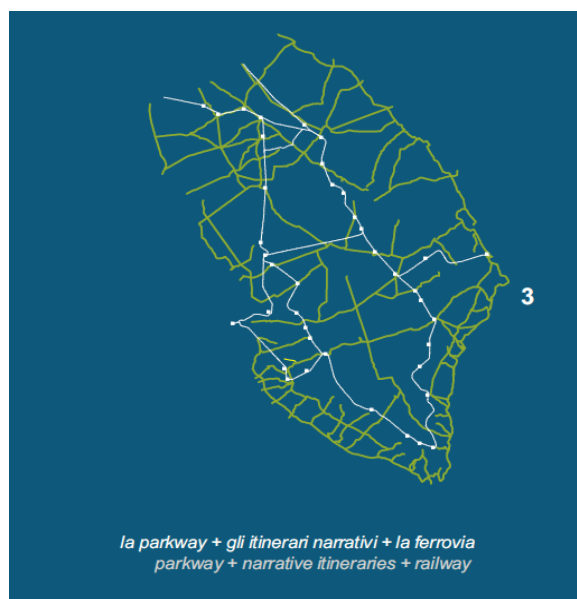


Figura 14 – Parkway, itinerari narrativi e ferrovia: il progetto del PTCP di Lecce

Il progetto propone di uscire dalla sola idea di nuove infrastrutture stradali come tubi che gerarchizzino ulteriormente il territorio salentino e di utilizzare al meglio ed in modi integrati le caratteristiche del tubo e della spugna.

I pendoli ed alcuni tratti di strade compongono una serie di attraversamenti est-ovest che non entrano nei centri urbani. Essi definiscono una rete a maglie larghe: tra le maglie di questa rete principale, composta dal tubo, dai pendoli e dai principali attraversamenti trova posto la rete minuta della percolazione fatta di elementi la cui funzione è legata all'irrorazione capillare del territorio (la spugna).

Il PUMS ha considerato quanto riportato nel PTCP sul tema della mobilità.

7.1.7 Programma di Fabbricazione e il Documento Preliminare di P.U.G.

Il **Programma di Fabbricazione**, approvato con DGR n. 2265 del 19 marzo 1979 (DPGR 1036/79), non contiene particolari indicazioni utili ai fini della definizione del PUMS o relativamente alla mobilità sostenibile.

Le analisi del DPP, adottato con D.C.C. nr.22 del 07.10.2010 ha condotto a considerare, nel **redigendo PUG**, un obiettivo legato alla diffusione della mobilità sostenibile nel territorio comunale. Obiettivo generale sul tema è il fondamentale **decongestionamento del traffico veicolare nella stagione estiva**, in particolar modo nei fine settimana, lungo la fascia costiera di Santa Maria di Leuca, per un miglioramento della qualità dell'offerta turistica e un maggior livello della sostenibilità ambientale nel centro abitato.

Tra le strategie rientrano la pedonalizzazione di tratti estesi di waterfront urbano e delle aree contigue, unitamente alla tutela del patrimonio di interesse storico artistico.

Il PUMS ha considerato quanto riportato nel documento in termini di indirizzi per la mobilità.

7.1.8 Piano Comunale delle Coste (PCC)

Il Piano Comunale delle Coste (PCC), adottato in prima istanza con D.C.C. n.37 del 20.11.2014, prende in carico le finalità e gli obiettivi primari per la salvaguardia ambientale e lo sviluppo socio - economico delle aree costiere così come definiti nel Piano Regionale delle Coste approvato con il DGR n. 2273 del 13 Ottobre 2011.

Nel caso del Piano Comunale delle Coste di Castignano del Capo oltre alla viabilità, si riportano le seguenti “infrastrutture pubbliche e di progetto” in tavola B.1.8, come da Norme tecniche del Piano Regionale delle Coste, art. 5.

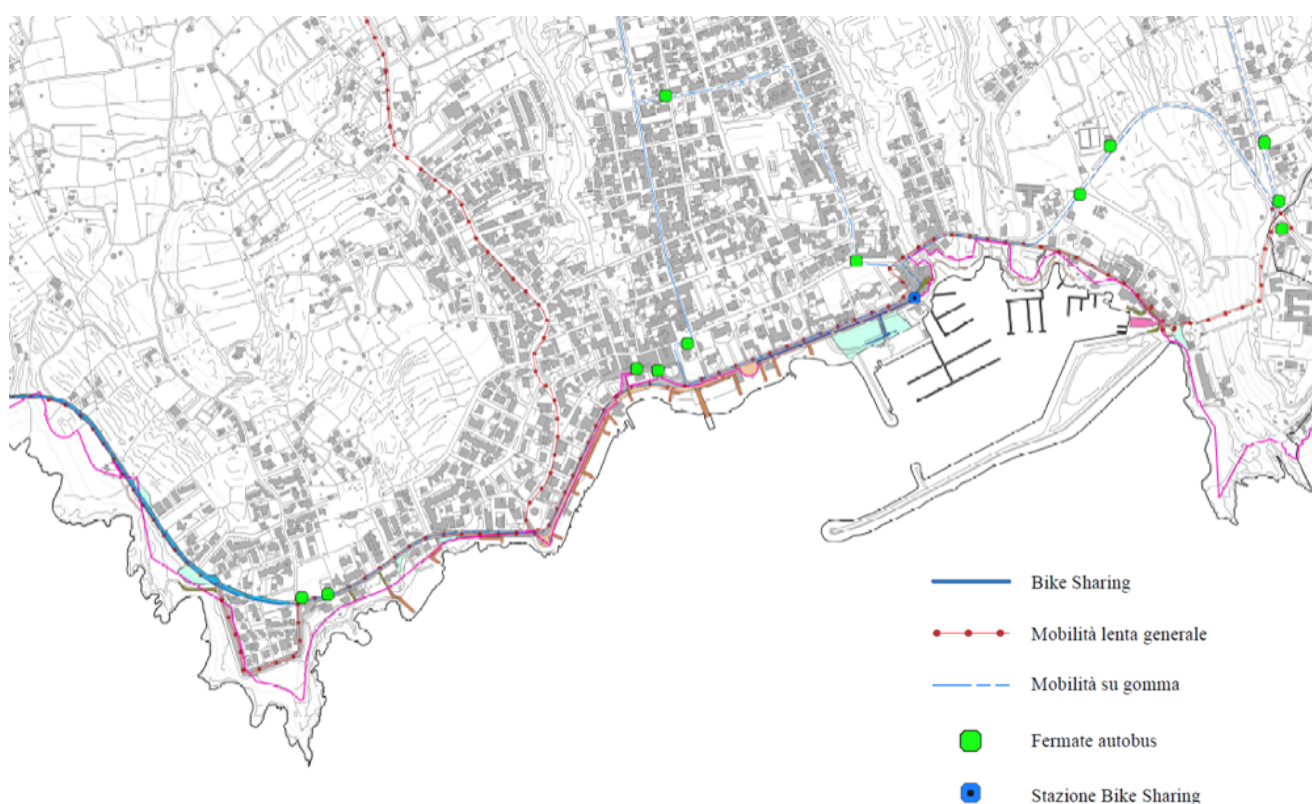


Figura 15 - La costa di S.M. di Leuca con l'infrastrutturazione prevista dal PCC

In particolare bike sharing e fermate dell'autobus si collocano nell'area costiera interessata dall'abitato principale di Santa Maria di Leuca, mentre la mobilità lenta diffusa si snoda lungo l'intera litoranea da Patù alla Cascata e al Santuario.

Il PUMS acquisisce tale pianificazione e la considera con particolare riferimento alla connessione delle infrastrutture previste con l'entroterra di Castignano del Capo.

7.1.9 Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

Il PGTU del Comune di Castignano del Capo è stato redatto nella sua stesura definitiva (terza fase di aggiornamento) nel gennaio 2008 ed approvato con D.C.C. nr.4 del 08.04.2009.

Il PUMS costituisce di fatto un aggiornamento del PGTU, essendo intercorsi 10 anni dalla stesura dello stesso. Nuove esigenze sono infatti emerse e al contempo la Comunità Europea ha fornito nuove indicazioni e indicato un nuovo approccio alla pianificazione, senza contare gli avanzamenti degli studi nel settore della pianificazione e progettazione della mobilità.

Di seguito si riporta una sintesi degli interventi previsti nelle 3 località

Tabella 3 - Sintesi degli indirizzi del PGTU di Castignano del Capo

Località	
Castignano del Capo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zona a Traffico Limitato del centro storico di Castignano del C. 2. Adeguamento del tratto strada esterno al centro abitato relativa messa in sicurezza delle 4 intersezioni presenti 3. Riqualificazione dell'isolato intorno alla scuola. vie: Grassi. Ravenna. S. Napoli e Milano ai fini della realizzazione di una Zona 30. 4. Riqualificazione intorno al municipio vie: Adua, Municipio e Potenza 5. Riqualificazione dell'isolato intorno alla scuola vie: Potenza e Benedetto Croce Zona 30 6. Zona a Traffico Limitato del centro storico della frazione di Salignano 7. Riqualificazione dell'isolato intorno alla scuola. vie: C. Poerio e Ofanto
Santa Maria di Leuca	<ol style="list-style-type: none"> 1. la Riqualificazione del tratto via Leuca-Filzi (con miglioramento delle intersezioni) 2. Riqualificazione via lungomare C. Colombo (con miglioramento del ponte e delle intersezioni) 3. Riqualificazione del tratto di strada della scuola di via L. Da Vinci (Zona 30) 4. Riqualificazione del tratto via da Giussano-Virgilio (con miglioramento del ponte e delle intersezioni) 5. Riqualificazione del tratto via Enea 6. Riqualificazione del tratto di strada della scuola di via Papa Giulio Rovigo (Zona 30) 7. Zona a Traffico Limitato del lungomare C. Colombo 8. Riqualificazione del tratto via Doppia Croce 9. Sistema di trasporto meccanizzato mare-collina 10. Riqualificazione del tratto di strada del Santuario via Pireca (ZTL con miglioramento dell'intersezione)
Giuliano	<ol style="list-style-type: none"> 1. Riqualificazione del tratto di strada della scuola di Corsica (Zona 30) 2. Riqualificazione del tratto di strada della scuola di via L. Romano (Zona 30) 3. Zona a Traffico Limitato del centro storica di Giuliano

7.1.10 Il Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopeditone (PMCC) e parcheggi di interscambio

Con Delibera di Consiglio Comunale n.50 del 30/12/2020, il Comune di Castignano del Capo ha approvato il Piano di mobilità ciclistica e ciclopeditone unitamente all'individuazione aree per i parcheggi di scambio intermodale.

Nella delibera viene specificato che il PMCC è un Piano di settore del PUMS, che ne recepisce gli interventi e le azioni. Quanto previsto all'interno del PMCC ha inoltre già scontato la valutazione ambientale e pertanto tutte le azioni previste dal PMCC e quanto riportato sui parcheggi intermodali non sarà oggetto di ulteriore valutazione.

7.1.10.1 Il Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopeditone

Il PMCC inserisce nel tessuto viabilistico urbano una rete di mobilità dolce (ciclabile e pedonale) che favorisca la fruizione in bicicletta di tutto il territorio e la connessione con le reti ciclabili di livello sovracomunale. Il PMCC si incentra principalmente su interventi riguardanti:

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

Il PMCC, sulla base delle analisi svolte, integra una rete di percorsi non solo urbani, ma anche extraurbani **che permettano di realizzare una rete continua e fortemente interconnessa.**

Allo scopo di rendere più attrattivo il territorio, pur preservandone gli aspetti naturalistici, il biciplan connette la città a quegli itinerari, esistenti a livello sovracomunale, che conducono alla costa, in modo che questi siano facili da individuare e fruibili da tutti e non solo dai cicloturisti più esperti. Le località turistiche, in primis Santa Maria di Leuca, rappresentano un forte polo attrattore per la domanda stagionale, che si traduce in criticità per circolazione e sosta. Il PMCC si pone come risposta all'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, assicurando al contempo riduzione dei consumi energetici, aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, **minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico.**

In un quadro di riferimento che vede Castignano del Capo lavorare sull'accesso ai servizi, sul miglioramento della qualità della vita e delle caratteristiche ambientali e sull'attivazione dell'economia locale anche attraverso il turismo, il Piano di Mobilità Ciclistica propone una strategia non solo a breve e medio termine (2 – 5 anni), ma con un orizzonte di riferimento al 2030, ipotizzando i passi successivi da compiere, dal punto di vista della ciclabilità, per ridurre la componente degli spostamenti di breve raggio con mezzo motorizzato proprio, **migliorare l'accessibilità ciclo-pedonale** dei punti strategici della città (uffici, stazione, centri culturali) e **incentivare infrastrutture e servizi per il turismo lento.**

7.1.10.2 Park&Ride a Santa Maria di Leuca e i parcheggi di scambio intermodale

Per limitare l'accesso delle auto in città da parte dei turisti ed incentivare forme di mobilità più sostenibile, il PUMS connette il sistema di parcheggi esistenti e in previsione alla rete ciclabile e ai nuovi sistemi di trasporto pubblico, sul modello dei **park&ride**. Si tratta di **parcheggio di scambio intermodale**, in cui è possibile convogliare il flusso di auto e bus turistici diretti alla visita della città e permettere lo scambio con la bicicletta o con sistemi più leggeri di trasporto pubblico come le navette elettriche. L'area di sosta è solitamente individuata in zone comprese tra i 10 e i 2 chilometri di distanza dal centro urbano ed è regolata con una tariffazione agevolata che permette simultaneamente il pagamento della sosta e l'acquisto di un biglietto per il trasporto pubblico o di altri servizi.

Nel PUMS si specifica inoltre che nei parcheggi di scambio risulta fondamentale l'installazione di sistemi per il reperimento di informazioni sui trasporti e sulla città, e soprattutto l'eliminazione delle barriere architettoniche di qualsiasi natura, che possano impedire la corretta fruizione dell'area agli utenti ipovedenti o non deambulanti, in accordo con l'ambito 3 del documento Civitas "Promuovere la qualità dei servizi di trasporto pubblico".

I **parcheggi di interscambio** saranno dunque a servizio dell'abitato di Santa Maria di Leuca e delle marine e avranno le seguenti caratteristiche:

Tabella 4 - Le caratteristiche dei parcheggi di interscambio (fonte: PUMS di Castignano del Capo)

PAVIMENTAZIONE	Tutte le finiture garantiranno la permeabilità del terreno e, prima dell'esecuzione dei lavori, verranno prodotti campioni al fine di valutare la compatibilità dal punto di vista cromatico e materico .
	Le finiture pavimentali saranno realizzate nel rispetto dei criteri di minima trasformazione e pertanto saranno preferiti percorsi in terra battuta alle previste pavimentazioni (percorsi pedonali, aree escluse da viabilità e prossime alle zone di sosta).
CORSIE DI INGRESSO	Le corsie di ingresso poste sulla viabilità esistente avranno finiture drenanti e sarà valutata l'opportunità di una finitura cromaticamente affine alle componenti naturali al fine di evitare l'inserimento di detrattori nel contesto interessato.
IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE	Saranno valutati sulla base di uno studio illuminotecnico finalizzato ad individuare i più opportuni sistemi e gradi di illuminazione, nel rispetto delle visuali panoramiche esistenti e delle componenti del contesto interessato.
TECNICHE COSTRUTTIVE TRADIZIONALI	I terrazzamenti esistenti saranno consolidati "a secco".
	I manufatti a secco di nuova realizzazione saranno eseguiti nel rispetto delle tradizioni costruttive tradizionali , eliminando eventuali cordolature, spinamenti fondali, allettamento pietre in miscela cementizia al fine di garantire la permeabilità del terreno e avranno dimensioni analoghe a quelle esistenti.
	Nelle more del reperimento di fondi per il consolidamento dei manufatti rurali esistenti saranno adottate adeguate misure di protezione (coperture provvisorie) per preservare gli stessi da eventuali crolli.
PIANTUMAZIONE	Sarà prevista una integrazione alla piantumazione nelle aree di progetto.

7.2 Coerenza interna

L'analisi di coerenza interna serve ad esplicitare il **legame tra le azioni e gli obiettivi del Piano**. La seguente matrice incrocia le azioni di Piano con gli obiettivi del PUMS: nelle caselle di incrocio si indica se la singola azione è coerente con l'obiettivo, se vi sono interazioni con l'obiettivo ma non è valutabile la coerenza, se l'azione non è coerente con l'obiettivo o se non vi sono interazioni tra azione e obiettivo.

AZIONE		OBIETTIVI		
CATEGORIA	SINTESI	Valorizzazione dei nuclei urbani dell'entroterra	Ricucitura sostenibile tra entroterra e costa e tra area urbanizzata e campagna	Riduzione del carico veicolare sulla rete stradale della costa
Circolazione	Introduzione del limite dei 30 Km/h e interventi di moderazione			
	Installazione colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli e realizzazione ZTL a Santa Maria di Leuca			
	Interventi di valorizzazione e riqualificazione del tessuto e del bordo urbano			
Sosta	Realizzazione parcheggio di scambio a Santa Maria di Leuca e installazione di biglietteria automatica e ciclopiste area BUS			
	Riorganizzazione ZSR			
	Istituzione parcheggi ad uso pubblico e gestione privata di quelli a ridosso del centro urbano di Leuca			
	Realizzazione della rete di parcheggi			
Mobilità Ciclistica	Realizzazione rete PMCC			
	Bicibus e buoni mobilità			
	Installazione ciclopiste, convenzioni con aziende tpl per integrazione bus + bici			
Mobilità Pedonale	PEBA e adeguamento di tutti i percorsi, rimozione degli ostacoli			
	Piano di mobilità scolastica, strade scolastiche, Piedibus			
	Chiusura periodica di aree pedonali, interventi di riqualificazione e monitoraggio			
	Messa in sicurezza delle intersezioni e percorsi pedonali			
TPL	Piano di riordino del TPL, web/app per l'infomobilità			
	Aumento della frequenza delle linee del TPL extraurbano, revisione dei percorsi e azioni sulle fermate e sull'interscambio ferroviario			
	Miglioramento connessione con Gagliano, servizi DRT, monitoraggio			
Attività di comunicazione gestione della mobilità	Mobility Management e incentivi casa - lavoro, casa - scuola			
	Mobility Manager aziendali e attivazione di misure tra aziende e gestore DRT			
	Mobility Manager Scolastici e tavolo di concertazione intercomunale			

	L'azione è coerente all'obiettivo
	L'azione ha interazioni con l'obiettivo ma non è valutabile la coerenza
	L'azione non è coerente con l'obiettivo
	Nessuna interazione tra azione e obiettivo

Le azioni sono coerenti con gli obiettivi di Piano.

8 INDIVIDUAZIONE PRELIMINARE DEI POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO

È possibile suddividere le azioni previste dal PUMS in due macro categorie:

- Regolamentare/gestionale
- Di riqualificazione/infrastrutturale

Le azioni facenti parte della prima categoria non prevedono la realizzazione di opere o infrastrutture fisiche ma riguardano la **regolamentazione della circolazione, il potenziamento dei servizi, le politiche volte all'incremento della mobilità sostenibile e di incentivo** (Mobility Management, Piedibus, Bici bus, ecc.), **comunicazione, sensibilizzazione e informazione**. Le azioni facenti parte di questa categoria generalmente non hanno una localizzazione territoriale specifica e non determinano impatti fisici, seppur contribuiscano a ridurre l'utilizzo delle auto a favore di spostamenti più sostenibili.

Le azioni facenti parte alla seconda categoria, ovvero di adeguamento o riqualificazione di infrastrutture esistenti sono interventi di **risistemazione stradale**, volti ad aumentarne anche qualitativamente lo stato. Il **PUMS di Castignano non prevede la creazione di nuove infrastrutture**. Inoltre, gli interventi previsti dal Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopeditone e i parcheggi di scambio intermodale, recepiti nel PUMS, sono già stati oggetto di valutazione ambientale e pertanto esclusi dal presente rapporto preliminare.

L'insieme delle azioni previste dal Piano, hanno **effetti** significativi sul sistema della mobilità, **perlopiù positivi**: la **riduzione nell'uso delle automobili** a favore di modalità sostenibili di spostamento ha come effetto quello di una **riduzione delle emissioni inquinanti** in atmosfera. La riduzione della velocità e la regolamentazione del traffico **migliora la qualità dell'aria e del rumore**, con particolare riferimento al volume di traffico generato nel periodo estivo, in cui un notevole flusso di turisti visita o pernotta nei pressi della frazione di Santa Maria di Leuca. Un ulteriore effetto che l'insieme delle regolamentazioni e degli interventi di sistemazione potrebbe avere è **il miglioramento della sicurezza**, in particolar modo per le categorie deboli.

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, come evidenziato dalla normativa europea, nazionale e regionale e dai rispettivi documenti di linee guida di indirizzo, produce benefici per la collettività, nel miglioramento della qualità della vita, miglioramento dell'accessibilità e fluidificazione della mobilità, offrire alternative al trasporto veicolare individuale attraverso scelte condivise e partecipate.

La redazione del PUMS ha l'obiettivo di **migliorare la qualità e le prestazioni ambientali nelle aree urbane** in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità.²⁵ La valutazione dei possibili impatti richiede la descrizione dello stato attuale dell'ambiente e la sua evoluzione possibile con l'attuazione del Piano. Tale valutazione avrà il limite di basarsi solo su dati relativi al Piano, non sono, in questa fase, disponibili dati di maggior dettaglio che attengono alla fase attuativa.

²⁵ Linee Guida per la redazione dei PUMS – Regione Puglia, pag. 34

I possibili impatti sulla **qualità dell'aria** potrebbero essere misurabili in termini di concentrazione di emissioni di inquinanti dovute al traffico sia in termini di popolazione esposta a tali inquinanti. A seguito dell'attuazione delle azioni di PUMS lo scenario è migliorativo rispetto a quello attuale: la riduzione dell'uso dell'automobile privata a favore di spostamenti più sostenibili come muoversi a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico riduce in maniera diretta il numero di emissioni inquinanti, determinando un miglioramento della qualità dell'aria.

Per quanto riguarda il **consumo di suolo**, il PUMS di Castignano del Capo **non prevede la realizzazione di nuove infrastrutture**, alcune azioni proposte dal Piano quali la messa in sicurezza di intersezioni o la risistemazione della viabilità sono volte ad aumentare la sicurezza e l'accessibilità di parti della rete che oggi presenta discontinuità e difficoltà in termini di accessibilità, in particolar modo per gli utenti deboli. +

Riguardo le **emissioni sonore**, il Piano produrrà l'abbattimento delle emissioni generate dal traffico veicolare: sia in termini di minor numero di automobili in circolazione in particolar modo nella zona di Santa Maria di Leuca durante il periodo estivo, sia in termini di minor velocità determinato dalle zone 30.

L'attuazione del Piano contribuirà alla valorizzazione del **paesaggio**, garantendo la **fruizione sostenibile** dello stesso, con particolar riferimento ai sistemi storico culturali e dalle componenti ambientali presenti nel territorio. La migliore accessibilità agli spazi garantirà la **fruizione anche agli utenti deboli**. Non si segnalano interferenze negative con aree a valenza ambientale (SIC, ZPS) mentre la riduzione del carico di traffico veicolare contribuirà al miglioramento della fruizione dei beni paesaggistici. Si segnala che quanto previsto dal Piano del Parco Naturale Regionale Otranto – S.Maria di Leuca riguardo la fruizione sostenibile della costa ed al sistema della mobilità sostenibile è stato recepito dal PUMS. Inoltre si consiglia di utilizzare le misure di mitigazione previste dal Piano del Parco per la fase attuativa anche altre parti del territorio non necessariamente ricadenti all'interno del Parco.

In termini di **sicurezza stradale** l'attuazione del PUMS può creare le condizioni, sia in termini di qualità della viabilità (attraverso la sistemazione delle intersezioni e dei punti critici in ambito urbano e periurbano) che in termini di azioni di regolazione (Zone 30, ZTL, migliore informazione all'utenza, azioni di sensibilizzazione e comunicazione) per la riduzione del numero di incidenti e per la riduzione della gravità degli incidenti.

L'attuazione del PUMS produrrà un aumento della **qualità della vita**, sia restituendo uno spazio stradale qualitativamente migliore rispetto alla situazione attuale che incentivando le persone agli spostamenti sostenibili e alla socializzazione. La partecipazione dei cittadini nella costruzione del Piano e nel suo monitoraggio contribuisce al suo miglioramento. Il miglioramento della qualità della vita è da intendersi pertanto in termini anche di relazioni sociali, salute e benessere.

Con riguardo a quanto previsto dall' **Allegato I, punto 2 del D.lgs. 152/06** "Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'art.12" ed in applicazione della griglia di valutazione degli elementi proposta:

Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti: È possibile suddividere gli interventi previsti dal Piano in tre tipologie:

- gli interventi di tipo gestionale ovvero azioni che riguardano regolamentazione della circolazione, istituzione zone 30, estensione oraria della zona a traffico limitato, azioni di incentivazione, sensibilizzazione, comunicazione attivazione dell'ufficio di Mobility Management contribuiranno a

perseguire gli obiettivi del PUMS e a produrre gli impatti positivi sulla mobilità e sulla qualità di vita della popolazione. Questo tipo di azioni sono completamente reversibili.

- Una seconda tipologia di azioni è di intervento sull'esistente, ovvero messa in sicurezza di particolari intersezioni o risistemazione della viabilità: trattasi di azioni che hanno carattere migliorativo in termini di manutenzione e accessibilità degli spazi in favore degli utenti deboli.
- La terza categoria di azioni riguarda interventi infrastrutturali: questa tipologia di azioni riguarda essenzialmente la realizzazione di parcheggi o percorsi ciclabili che, laddove interessino contesti di particolare valore, vanno realizzati con materiali e tecniche atte a minimizzare i possibili impatti che attengono la fase realizzativa (come l'utilizzo di materiali permeabili, ecocompatibili per la realizzazione di piste ciclabili e dei parcheggi di interscambio) questi interventi potrebbero essere migliorativi e portare alla rinaturalizzazione di aree. Con particolare riferimento a questa ultima tipologia, sono da escludere tutti gli interventi (piste ciclabili e servizi per la ciclabilità e parcheggi intermodali) già previsti dal PMCC approvato (e quindi già oggetto di valutazione ambientale) e recepite dal PUMS.

Carattere cumulativo degli impatti: La proposta di Piano genera un impatto cumulativo nullo sul patrimonio edilizio esistente, in quanto si inserisce nell'ambito di un contesto già urbanizzato e consolidato e non andrebbe a sommarsi ad altre tipologie di intervento. Inoltre occorre considerare l'impatto positivo che l'insieme delle politiche del Piano produrrebbe in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e sonore, aumento della sicurezza stradale, miglioramento della qualità della vita.

Natura transfrontaliera degli impatti: L'intervento non genera impatti di natura transfrontaliera.

Rischi per la salute umana o per l'ambiente (es. in caso di incidenti): Le azioni di piano mirano a ridurre i rischi per la salute umana, in particolar modo legati alla mobilità: le azioni infatti sono finalizzate ad ottenere un abbattimento del livello di inquinamento atmosferico ed acustico, ad un risparmio dei consumi energetici, e la riduzione dell'incidentalità. Inoltre l'aumento percentuale di utenti che si sposteranno in modo sostenibile produrrà benessere in termini di salute e qualità di vita.

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 le popolazioni potenzialmente interessate, dunque trattasi di 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, impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale: Le azioni di Piano agiscono sull'esistente e non generano consumo di suolo.

9 MONITORAGGIO DEL PIANO

L'obiettivo del **monitoraggio** è la valutazione dell'effettivo raggiungimento degli obiettivi e dell'efficacia delle azioni individuate dal Piano. È opportuno che il monitoraggio sia condiviso con i cittadini e gli stakeholders e che siano presenti dei rapporti sullo stato di avanzamento della fase attuativa del PUMS che contengano l'elencazione degli eventuali correttivi da approntare alle strategie e/o alle azioni, da condividere attraverso la partecipazione.

Il sistema di indicatori permette, a partire dalla situazione attuale, di verificare lo stato di un dato in modo da fornire elementi interpretativi ed individuare opportune azioni correttive al Piano. **Anche laddove non vi siano dati disponibili, ad oggi, per la misura di alcuni indicatori, il PUMS può contribuire alla raccolta dei dati che saranno a disposizione per le future analisi sul territorio.** Gli indicatori del sistema di monitoraggio saranno di due tipologie:

- **Indicatori di avanzamento:** raccontano quanto delle azioni previste è stato realizzato. Hanno la caratteristica di essere misurabili oggettivamente sia nello stato attuale che durante l'avanzamento del PUMS, misurando l'entità dello sviluppo delle azioni (Es: mq di zone 30 ecc.), pertanto permettono un confronto diretto ed immediato tra le azioni previste dal piano e quelle effettivamente intraprese.
- **Indicatori degli effetti:** raccontano quali impatti le azioni comportano. Sono indicatori per i quali è possibile effettuare delle misurazioni solo nello stato attuale, mentre nella previsione degli step di piano sono stimati attraverso l'utilizzo di modelli matematici e fisici con delle ipotesi a monte. Il confronto tra i valori attuali e quelli nel corso dello sviluppo del piano determina una misura del raggiungimento degli obiettivi e della bontà delle stime e induce le effettive modificazioni del Piano.

Le tabelle seguenti mostrano gli indicatori per ognuna delle macroaree di intervento (viabilità, sosta, mobilità pedonale, ciclistica, servizi TPL, mobilità scolastica, azioni di comunicazione e sensibilizzazione). Per ognuno di essi è stata indicata l'unità di misura specifica. A completamento della tabella vi è una sezione che riporta, ove possibile, il numero o parametro rappresentativo della situazione attuale e quello previsto dal Piano, suddiviso in breve, medio e lungo periodo. Le sezioni senza valore indicano che non è stato possibile individuare un valore univoco ovvero non è possibile determinarlo a priori, pertanto sarà possibile completarlo in itinere. La seguente tabella mostra gli indicatori di avanzamento.

Tabella 5 - Possibili indicatori di avanzamento

CATEGORIE DI AZIONE	INDICATORI DI AVANZAMENTO	UNITÀ DI MISURA	SITUAZIONE ATTUALE	CON L'ATTUAZIONE DEL PIANO
Mobilità pedonale	Aree pedonali	mq	7432	10553
Mobilità ciclistica	Lunghezza percorsi ciclabili	Km	0	36,92
Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	Numero ciclo-posteggi/bike box	Numero		
	Fermate attrezzate con segnaletica e palina e sistemi di infomobilità	Numero		
	Bus elettrici o a bassa emissione	Numero		
Zona a Traffico Limitato (ZTL) e Zona 30	Zone 30	mq		878241
	Aree ZTL	mq		584296
Sistema della sosta	Aree a parcheggio per la sosta	mq	9098	47011
	Aree a parcheggio Park & Ride	mq		
	Metri lineari di strada con sosta a pagamento	ml		
	Metri lineari di strada con sosta riservata	ml		

Mobilità scolastica primarie e sec 1° grado	Numero linee piedibus attive	Numero
	Numero linee bicibus attive	Numero
Mobilità scolastica istituti superiori	Numero Mobility Manager scolastici	Numero
Attuazione, comunicazione e sensibilizzazione	Incontri annuali con associazioni di categoria, portatori di interesse	Numero/anno
	Canali di informazione	Numero
	Iniziativa una tantum di settore	Numero/anno

Agli indicatori di effetto appartengono quelli di carattere ambientale e quelli sulla sicurezza infrastrutturale (emissioni e parametri che consentono il monitoraggio della sicurezza stradale mediante l'indice di incidentalità).

Tabella 6 - Possibili indicatori di effetto

CATEGORIE DI AZIONE	INDICATORI DI EFFETTO	UNITÀ DI MISURA	SITUAZIONE ATTUALE	CON L'ATTUAZIONE DEL PIANO
Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	Numero abbonamenti annuali al TPL sottoscritti	Numero/anno	0	
	Numero biglietti giornalieri emessi	Numero/anno	0	
	Trasporto a chiamata: Numero km percorsi	Km	0	
	Trasporto a chiamata: Numero di utenti serviti	Numero/anno	0	
Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Percentuale di popolazione con accesso adeguato ai servizi di mobilità	%	0	
	Percentuale di esercizi commerciali entro i 50 mt da una piazzola di carico/scarico merci	%		
Mobilità scolastica	Share modale accompagnamento in auto	%		
	Share modale accompagnamento in bici	%		
	Numero scuole aderenti ai servizi piedibus	Numero	0	
	Numero scuole con posteggio bici nelle proprie pertinenze	Numero		
	Numero scuole aderenti ai servizi bicibus	Numero	0	
	Numero alunni coinvolti in servizi bicibus	Numero	0	
Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Indice annuo di incidentalità stradale	n° incidenti/1000 abitanti		
	Indice annuo di mortalità stradale	n° morti/anno		
	Indice annuo di lesività stradale	n° feriti/anno		
Indicatori ambientali	Stima delle emissioni di PM10	g/km PM10		
	Stima delle emissioni di CO2	g/km CO2		
	Stima delle emissioni di Nox	g/km Nox		
	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	% residenti esposti a > 55/65 dBA		

Tra gli indicatori di effetto ovvero quelli per i quali non è possibile definire a priori una misura, se non attraverso l'uso di modelli matematici, vi sono tra gli altri riportati: la percentuale di share modale per gli spostamenti scolastici che permette una lettura di confronto tra la situazione antecedente al piano e quella relativa alle opere realizzate; i km percorsi attraverso la linea di trasporto a chiamata ed il numero di utenti serviti; l'indice di incidentalità stradale e l'insieme degli indicatori ambientali di emissioni di CO2, PM10 e NOx e livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare, per i quali sono necessarie indagini specifiche al fine di determinarne il valore. Ad oggi non risultano essere stati effettuati rilievi puntuali per questi indicatori, tuttavia il PUMS può contribuire al loro reperimento.

10 PROPOSTA DI ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE E DEGLI ENTI TERRITORIALI INTERESSATI DA CONSULTARE

NOME SOGGETTO/ENTE	Email/PEC
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	mattm@pec.minambiente.it
Segretariato Regionale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo per la Puglia	mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it
Soprintendenza belle arti e paesaggio per le provincie di Lecce Brindisi e Taranto	mbac-sbeap-le@mailcert.beniculturali.it
Soprintendenza Archeologia della Puglia	mbac-sar-pug@mailcert.beniculturali.it
Direzione Regionale Musei Puglia	mbac-pm-pug@mailcert.beniculturali.it
Provveditorato OO.PP. Campania-Molise-Puglia-Basilicata	oopp.puglia@pec.mit.gov.it
Regione Puglia: Sezione Autorizzazioni ambientali	servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale	sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti	servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio	servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Servizio Parchi e Tutela Biodiversità	ufficioparchi.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Urbanistica	serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it
Sezione Demanio e Patrimonio	parcotratturi.foggia@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche e Paesaggio	area.mobilitaequalitaurbana@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Assessorato Infrastrutture Strategiche e Mobilità	mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Ufficio VAS	ufficio.vas@regione.puglia.it
Area di Coordinamento: Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	direttore.areaambienteoperepubbliche.regione@pec.rupar.puglia.it
Area politiche per la promozione della salute, delle persone e delle pari opportunità. Servizio sistemi informativi e investimenti in sanità Ufficio Sistemi e Flussi informativi	v.pomo@regione.puglia.it
Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale	direttore.areasvilupporurale.regione@pec.rupar.puglia.it
Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	servizioll.pp.ucst.ba.fg@pec.rupar.puglia.it
Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro	areaeconomia@pec.rupar.puglia.it
Dipartimento Turismo, economia della cultura e valorizzazione del territorio	direttore.areaterritorio.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: protezione civile	servizio.protezionecivile@pec.rupar.puglia.it
Acquedotto Pugliese S.P.A.	acquedotto.pugliese@pec.aqp.it
Autorità Idrica Pugliese	protocollo@pec.aip.gov.it
Segretario Generale Provincia di Lecce	segretariogenerale@cert.provincia.le.it
Provincia di Lecce: Servizio viabilità ed Espropri	viabilita@cert.provincia.le.it
Provincia di Lecce: Servizio Pianificazione Territoriale e funzioni di Edilizia Sismica	pianificazoneterritoriale@cert.provincia.le.it
Provincia di Lecce: Servizio Pianificazione Servizi di Trasporto	trasporti@cert.provincia.le.it
Provincia di Lecce: Servizio Tutela e Valorizzazione Ambiente	ambiente@cert.provincia.le.it
Provincia di Lecce: Servizio Politiche Europee e Servizi Sociali	sviluppolocale@cert.provincia.le.it
ARPA Puglia - URP	info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it
ARPA Puglia - Direzione scientifica	dir.scientifica.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it
Autorità Idrica Pugliese	segreteria@pec.aip.gov.it
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede Puglia	segreteria@pec.adb.puglia.it
ANAS - struttura territoriale Puglia	anas.puglia@postacert.stradeanas.it
Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Lecce	protocollo.prefle@pec.interno.it
Camera di Commercio di Lecce	cciaa@le.legalmail.camcom.it
Corpo Forestale Dello Stato Comando Provinciale Lecce	cp.lecce@pec.corpoforestale.it
Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Lecce	protocollo.asl.lecce@pec.rupar.puglia.it
Comune di Alessano	comune.alessano.le@pec.rupar.puglia.it
Comune di Gagliano del Capo	protocollo.gaglianodelcapo@pec.rupar.puglia.it
Comune di Morciano di Leuca - Settore urbanistica ambiente territorio	ufficiotecnico.morcianodileuca.le@pec.rupar.puglia.it
Comune di Patù - Area Tecnica	ufficiotecnico.patu.le@pec.rupar.puglia.it
Parco Naturale Regionale - Costa Otranto -Santa Maria di Leuca	parcootrantoileuca@pec.it

11 VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Tutti gli interventi proposti, contribuiscono 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, tutelando il territorio.

Il PUMS è uno strumento strategico volto al miglioramento della mobilità proprio in termini sostenibili, con un particolare focus sulle persone piuttosto che sul traffico e creato da un processo partecipativo che considera i cittadini attori attivi nella costruzione del piano e nel suo monitoraggio.

La pianificazione della mobilità in chiave sostenibile proposta nel PUMS, si propone di raggiungere obiettivi di sostenibilità, attraverso una pianificazione strategica della mobilità divisa in breve, medio e lungo termine, coerentemente con le previsioni dei Piani sia locali che sovraordinati.

Il PUMS di Castignano del Capo punta a riqualificare gli spazi stradali aumentandone la sicurezza e la qualità e incentivare il cambio delle abitudini di mobilità in senso sostenibile, con particolare riferimento alla criticità legata all'elevato numero di turisti che durante il periodo estivo, generano traffico e congestione stradale. Pertanto l'attuazione del Piano con le azioni che puntano ad una mobilità sostenibile del territorio contribuiranno alla riduzione delle emissioni inquinanti e sonore e alla riduzione del traffico veicolare congiuntamente ad un miglioramento complessivo dell'accessibilità e fruizione del territorio.

Tale approccio è in sinergia con quello del PMCC, di cui il PUMS acquisisce numerose previsioni relativamente all'ambito infrastrutturale, e che è stato approvato, insieme alla localizzazione dei parcheggi di scambio. Le previsioni del PMCC e dei parcheggi di scambio sono state oggetto di verifica di assoggettabilità a VAS con esito negativo.

Le azioni di piano puntano a tutelare l'ambiente e la popolazione garantendo e promuovendo un tipo di mobilità sostenibile rispettosa dell'ambiente.

La natura degli interventi proposti dal Piano, le interferenze con il sistema vincolistico analizzate nel presente rapporto preliminare e le azioni di mitigazione conseguenti, portano a concludere circa la complessiva positività di tutte le azioni proposte e la sostanziale insussistenza di impatti negativi complessivi, motivo per cui non si ritiene necessario che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Castignano del Capo sia assoggettato a VAS.