

**PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA DEL COMUNE DI SURBO DI CUI AL V PROGRAMMA
DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE - PROGETTO
" PIANO..IN BICI "**
**DET. DIR. SEZ. MOBILITA' SOSTENIBILE E VIGILANZA
DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE N° 88 DEL 20.09.2021 - AMMISSIONE DEL
FINANZIAMENTO**

**ELABORATO
R.02**

Verifica di assoggettabilità a VAS

Il Sindaco: Prof. Oronzo Trio

**R.U.P. :
Arch. Vincenzo Paladini**

**Il Progettista:
Arch. GALLO Antonio**

DATA

Settembre 2022



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

	1
PREMESSA	2
QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	3
Direttiva europea	3
Normativa nazionale	4
Quadro normativo regionale	6
LA SCALA DELLE PRIORITÀ DEGLI INTERVENTI	8
Vicinanza ad edifici scolastici (in ambito urbano)	11
Presenza di punti di interesse, zone ricreative	11
Integrazione dei sistemi di trasporto	11
Destinazioni residenziali/commerciali/di lavoro	11
TIPOLOGIE DEI PERCORSI E SOLUZIONI A SOSTEGNO DELLA CICLABILITÀ	12



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

PREMESSA

Il presente documento rappresenta il Rapporto Ambientale di Screening per la Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del “Piano della Mobilità ciclistica” del Comune di Surbo (Le), tenendo conto dei criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi dell'Allegato II della Direttiva CE/42/2001 di cui all'articolo 3, paragrafo 5.

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

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

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



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Direttiva europea

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

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

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

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

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

- la V.A.S. deve essere antecedente all'approvazione del piano/programma;
- di estrema importanza è il ruolo che assume la partecipazione pubblica;



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

- la V.A.S. va intesa in senso dinamico ossia ex ante, in itinere, ex post;

I principali limiti riguardanti la normativa citata derivano essenzialmente dal fatto che dalla V.A.S. sono escluse le politiche ed i piani finanziari oltre alla mancata individuazione dell'autorità designata.

Normativa nazionale

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

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

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

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

La verifica di assoggettabilità, redatta secondo le indicazioni di cui all'articolo 12 del D.lgs 152 del 3 aprile 2006, mira a stabilire se il piano o programma ha caratteristiche tali da procurare impatti significativi sulle differenti componenti ambientali.

La valutazione va sviluppata secondo le linee esposte nell'allegato I del D.Lgs 4/08 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, in materia ambientale".

L'articolo 13 del citato decreto (redazione del rapporto ambientale) specifica al comma 4 che: "nel rapporto ambientale devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono

adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano e del programma stesso.....”.

Il risultato della verifica di assoggettabilità deve essere reso pubblico.

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

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



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare; j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

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

Entro il termine perentorio di 90 giorni l'Autorità competente, che nella fattispecie risulta essere l'Ufficio Valutazione Ambientale Strategica locato presso l'Assessorato all'Ecologia della Regione Puglia, deve fornire il proprio parere motivato circa i successivi adempimenti e specificatamente esprimersi per la non assoggettabilità o l'assoggettabilità alla V.A.S. ovvero richiedere una revisione del piano o programma presentato per l'approvazione.

La decisione finale viene pubblicata nella Gazzetta Ufficiale o nel Bollettino Ufficiale della Regione con l'indicazione della sede ove è possibile prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione allegata.

Sono anche pubblicizzati sui siti web delle autorità interessate sia il parere motivato che la dichiarazione di sintesi che illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma ed infine le misure adottate in merito al monitoraggio di cui risulta competente l'ARPA, come di evince dalla DGR 981/08circolare n.1/08.

Quadro normativo regionale

Per quanto riguarda la Regione Puglia, dal punto di vista normativo, all'interno della legge sulla V.I.A., ossia la Legge Regionale n.11 del 12/4/01, modificata da successiva Legge Regionale n° 17, viene prevista anche la valutazione dell'impatto ambientale di atti normativi, strumenti di pianificazione, piani e programmi di opere. E' stata inoltre pubblicata nel B.U.R.P n.117 del 22/7/08 la Delibera di Giunta Regionale n.981/08 con cui viene approvata la circolare n.1/2008 del Settore Ecologia esplicitativa delle procedure di V.A.S. previste dal D.Lgs 4/08. Nel sottolineare l'aspetto processuale della VAS, la Circolare 1/2008 riprende schematicamente e chiarisce le modalità di svolgimento del processo, che si compone di:

- una fase di scoping, ovvero una esplorazione ad ampio raggio degli ambiti territoriali, tematici, ambientali sui quali il piano potrà esercitare la propria influenza. La fase di scoping comprende propriamente la consultazione strutturata dei soggetti con competenze ambientali relativamente alla impostazione del piano e



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

al livello di dettaglio delle informazioni necessarie per la elaborazione del Rapporto ambientale che deve descrivere i presumibili effetti sull'ambiente.

- lo svolgimento di consultazioni, oltre alla consultazione iniziale in fase di scoping il processo di VAS prevede una ampia consultazione sulla bozza di Piano e sul relativo Rapporto ambientale. I risultati di tale consultazione, che coinvolge i soggetti con competenze ambientali e il pubblico nelle sue diverse articolazioni, devono concorrere alla definizione dei contenuti del piano

- la valutazione del Piano o del programma, del Rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni. L'istruttoria sull'insieme dei documenti elaborati deve consentire una valutazione attendibile dei possibili effetti ambientali del Piano, in modo da permettere la decisione migliore in vista della sostenibilità ambientale, ma indirettamente anche economica e sociale, delle trasformazioni.

- l'espressione di un parere motivato da parte dell'autorità competente per la VAS. Tale parere costituisce il risultato della istruttoria tecnica di cui al punto precedente e deve essere adeguatamente tenuto in conto al momento della approvazione del Piano.

- l'informazione sulla decisione, ampia, trasparente, rigorosa deve trovare espressione nella dichiarazione di sintesi che accompagna l'approvazione del piano. Tale relazione deve esplicitare le motivazioni sottese alle scelte di piano, gli effetti ambientali che si attendono dalle azioni previste e il sistema di monitoraggio necessario a verificare, nella fase di attuazione, che gli obiettivi vengano realmente conseguiti. Deve anche prevedere, qualora gli obiettivi attesi non fossero conseguiti, meccanismi di retroazione sui contenuti del Piano al fine di ri-orientarne gli effetti.

- il monitoraggio, è lo strumento con il quale dovranno essere seguiti nel tempo gli effetti della attuazione del Piano. Il progetto di monitoraggio comprende l'indicazione dei soggetti, delle modalità di costruzione e misura degli indicatori, la frequenza delle misurazioni stesse e le modalità di informazione e coinvolgimento del pubblico nella interpretazione dei risultati.

Il presente rapporto preliminare di verifica viene redatto al fine di istruire la procedura di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS) del piano in esame, ai sensi degli artt. 3 e 8 della L. R. Puglia n. 44 del 14/12/2012.

I contenuti di questa relazione sono conformi a quelli previsti dall'Allegato I alla parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e s. m. e i., richiamato dallo stesso art. 8 della citata legge Regionale n. 44.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

LA SCALA DELLE PRIORITÀ DEGLI INTERVENTI

La scala delle priorità degli interventi deve essere intesa su due livelli:

1. livello gerarchico: realizzare prima le reti primarie, poi le secondarie ed infine le terziarie;
2. livello funzionale: realizzare prima i percorsi che garantiscono il maggior flusso cicloturistico e che mettono in sicurezza le connessioni fra i principali attrattori e generatori di mobilità urbana.

I due livelli dovrebbero essere sviluppati in parallelo per la maggior efficacia degli interventi, magari differenziando le fonti di finanziamento per gli uni dagli altri.

Chiaramente, i fattori di scala delle priorità derivano da alcuni parametri standardizzati che, per quanto riguarda il livello funzionale urbano possono essere raggruppati in quattro categorie: vicinanza ad edifici scolastici; presenza di punti di interesse, zone ricreative; integrazione dei sistemi di trasporto e destinazioni residenziali/commerciali/di lavoro.

Tutti i percorsi ciclabili previsti nel presente Piano sono stati associati ad uno specifico grado di priorità. In particolare, sono stati individuate tre scale di priorità alta, media e bassa (o 1, 2 e 3).

Lo stralcio planimetrico successivo mostra l'intera rete ciclabile individuata e il grado di priorità di ciascun percorso. In particolare, il colore rosso indica il grado di priorità più elevato, l'arancio il grado di priorità intermedio ed il blu quello più basso.

Si può notare che sono stati privilegiati i seguenti percorsi elencati in ordine di importanza:

A) Il percorso di collegamento da Piazza Unità d'Europa a Giorgilorio per mezzo di via F.lli Trio, via I Maggio, Viale dei Pini e via dell'Aquilone sino al raggiungimento della via Taranto e relativo sbocco sulla via Adriatica;

B) Il percorso di collegamento tramite la via Appia Antica dall'oratorio sino a Giorgilorio mediante la via Sindaco Perrone, il cui percorso collega direttamente per mezzo della S.P. 44 la via Appia Antica con la zona industriale (già munita di pista ciclabile in sede propria);



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

C) Il percorso di collegamento fra il cimitero e la chiesetta della Madonna D'Auria passando da piazza Europa dalla s.p. 236, da via B. Croce, da via Cadorna, risalendo dalla stessa piazza per mezzo della S.P 93;

D) Il percorso dal campo sportivo fino agli uffici Postali per mezzo di via Tagliamento;

E) Il percorso di collegamento della zona P.I.P. mediante via Ferdinando Vallese con ritorno anulare su via sindaco Perrone mediante via Francesco Leone;

Ovviamente i percorsi prioritari sono stati selezionati in base alla tipologia degli attrattori e dei servizi distribuiti nel territorio Surbino.

A seguito è indicata la mappa con i percorsi ed i relativi gradi di importanza.

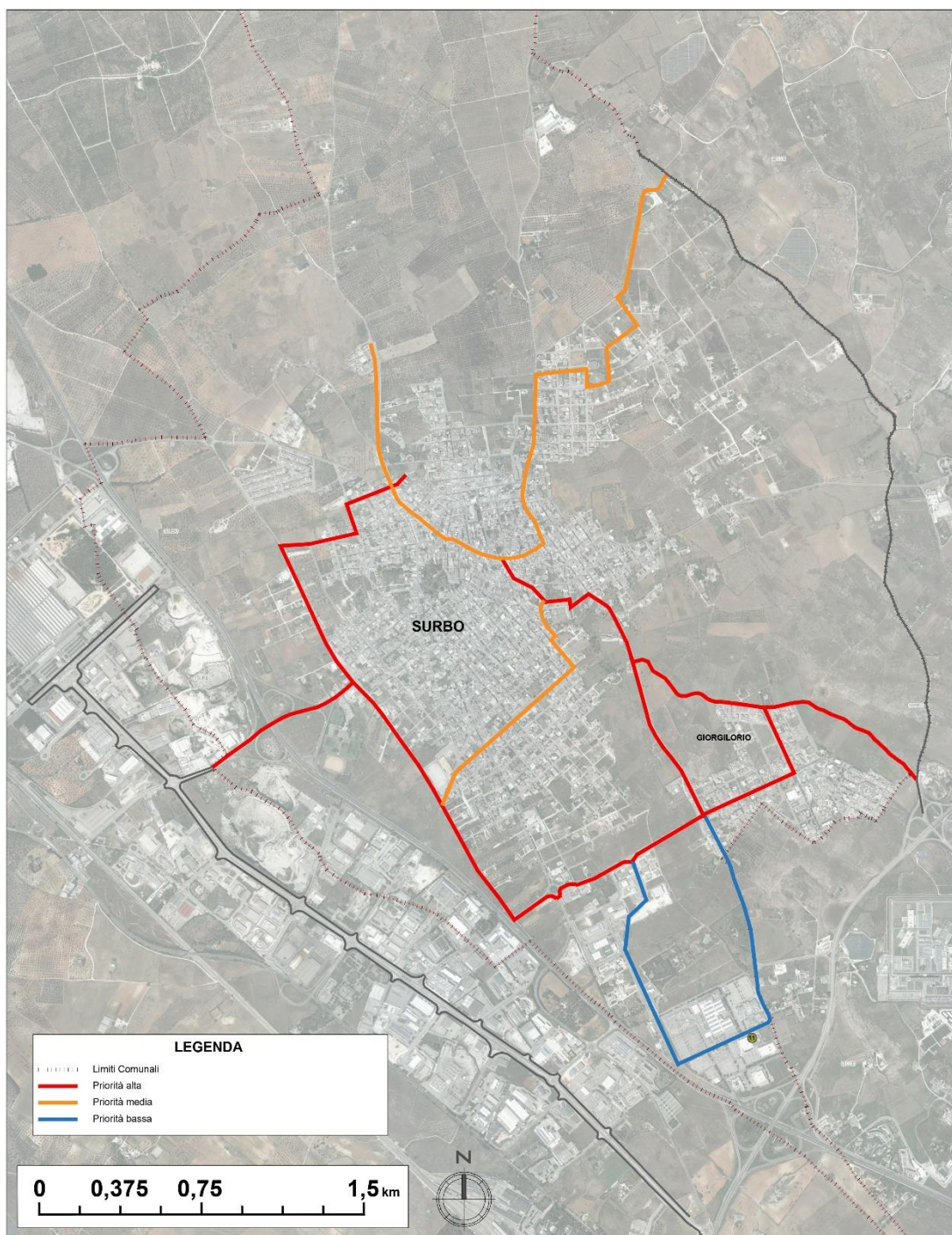


PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS





PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

Vicinanza ad edifici scolastici (in ambito urbano)

La connessione sicura da e verso gli edifici scolastici pubblici deve svolgere un ruolo fondamentale fin dalle prime fasi della pianificazione. Si deve dare priorità alle scuole secondarie per poi connettere alla rete anche le scuole primarie, disincentivando i genitori all'uso dell'automobile. Mentre il raggio di influenza delle scuole secondarie può essere superiore al chilometro, quello tipicamente utilizzato per le scuole primarie si attesta a meno di un chilometro.

Tutti gli istituti scolastici dovranno prevedere zone pedonali o a bassa velocità di percorrenza veicolare nelle aree prospicienti. Dovranno poi implementarsi iniziative di Piedibus e di Bicibus, congiuntamente agli interventi infrastrutturali.

Presenza di punti di interesse, zone ricreative

L'accesso diretto a punti di interesse, sia a livello urbano che extraurbano, comprende l'implementazione di percorsi ciclabili relativi a zone culturali, musei, di movida notturna o di semplice aggregazione e anche di interesse storico e archeologico. L'accesso diretto a zone ricreative comprende l'implementazione di percorsi ciclabili relativi a zone ricreative attive (centri sportivi, percorsi trekking, ecc.) e a zone ricreative passive (parchi archeologici, oasi naturalistiche, spiagge, ecc.).

Integrazione dei sistemi di trasporto

La connessione funzionale dei percorsi ciclabili esistenti rappresenta una buona soluzione per l'implementazione di una rete ciclabile efficace nel breve periodo. In tale pianificazione devono considerarsi gli accessi diretti ai principali nodi di trasporto (stazione ferroviarie delle Ferrovie Appulo Lucane, fermate autolinee extraurbane), da e verso il centro cittadino.

Destinazioni residenziali/commerciali/di lavoro

Particolare attenzione deve essere posta alle connessioni con le attività commerciali di quartiere e principali cittadine, ai centri di impiego principali (es. la zona Industriale cittadina) ed alle zone residenziali a maggiore densità abitativa.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

Tipologie dei percorsi e soluzioni a sostegno della ciclabilità

Una rete ciclabile funzionale è costituita da una serie di percorsi che possono essere realizzati secondo alcune schemi tipologici, di cui le dimensioni minime sono prescritte dalle normative vigenti. Allo stesso tempo le reti ciclabili sono costituite anche da un insieme di componenti e soluzioni che, prescindendo dalla infrastruttura stessa, conferiscono sicurezza e attrattività. Di seguito, dopo la descrizione delle possibili tipologie dei percorsi ciclabili, si descrivono alcune soluzioni che devono essere prese in considerazione per rendere efficaci e attrattive le infrastrutture ciclabili.

Tutti i percorsi individuati potranno essere soggetti a variazioni inerenti la tipologie ed il posizionamento che però non stravolgano i principi alla base del presente Piano. Tuttavia, le variazioni potranno solamente migliorare ed estendere la presente pianificazione, lasciando invariati i principi su cui è stata basata. La riduzione delle velocità veicolari, l'incentivazione del cicloturismo e dei collegamenti casa-lavoro e casa-scuola con mobilità dolce, la multimodalità ed il collegamento dei recettori territoriali alla rete lenta dovranno quindi rimanere caposalda invariati dei futuri interventi.

I percorsi ciclabili possono essere raggruppati, in cinque macro gruppi: le sedi ciclabili protette dai flussi veicolari, le sedi su corsie riservate, le sedi promiscue con i veicoli, le sedi promiscue con i pedoni, le strade condivise. Tutte le tipologie potranno essere implementate nel comune di Rutigliano, in base alla geometria delle sedi stradali e dei marciapiedi, ai livelli di traffico ed ai limiti di velocità esistenti o previsti. Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza si possono definire le categorie di percorsi ciclabili, come mostrato nel precedente paragrafo "normativa di riferimento". La successione degli elementi citati può essere ulteriormente raggruppato e suddiviso come segue:

- a. Ciclovía con massimo grado di protezione (ovvero percorso protetto propriamente detto): percorso costituito da una successione degli elementi citati da 1 a 4 almeno per il 90%,
- b. Ciclovía con grado di protezione medio: Percorso costituito da una successione di almeno il 50 % degli elementi da 1 a 4 e il restante con gli elementi 5 e 6,
- c. Ciclovía con grado di protezione minimo: Percorso costituito da una successione degli elementi da 1 a 6 (tollerato un 5 % di strade con > 500 veicoli/die e non ammesse comunque strade con > 3000 veicoli/die).



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

STRADE CONDIVISE – AMBITO URBANO

Il concetto delle strade condivise (fra le diverse modalità di trasporto e di utenza) è nato in Olanda e si è sviluppato nel resto d'Europa come soluzione per mitigare le velocità veicolari dando maggiore fruibilità (anche visiva) agli ambienti urbani.

Nelle strade condivise l'automobilista deve percepire di essere "ospite" della sede stradale e non principale utente. Per questo fine spesso le strade condivise non hanno differenziazione di quota fra marciapiedi e corsie di marcia, utilizzano materiali diversi dai conglomerati bituminosi (che non costituiscano un piano continuo per il rotolamento dei pneumatici e che siano rumorosi a velocità maggiori di 10/20 km/h). In tali strade le traiettorie dei veicoli devono essere spesso deviate per interrompere la continuità prospettica.

LE CICLOVIE – AMBITO EXTRAURBANO

L'implementazione delle reti ciclabili urbane deve avvenire di pari passo con lo sviluppo di itinerari provinciali e/o regionali. In questo modo, il Comune di Surbo, potrebbe divenire uno degli snodi principali della provincia data la penetrazione con Lecce. Le reti urbane, e specialmente i percorsi individuati con priorità 1, dovrebbero quindi essere connesse alle ciclovie extraurbane per incentivare il cicloturismo, significativo settore del turismo ecosostenibile che rappresenta un potenziale enorme di profitti e guadagni per operatori e territorio.

In tale ottica dovrebbero essere valorizzati i tratturi, tipici della realtà pugliese, le sedi ferroviarie dismesse (ove presenti) e le strade di servizio di canali, acquedotti e di altre infrastrutture lineari.

In parallelo, ruolo fondamentale deve essere svolto dalla integrazione della ciclabilità con il trasporto pubblico, sia su ferro che su gomma. Si auspica un potenziamento ed una maggiore visibilità delle carrozze ferroviarie abilitate al trasporto delle biciclette.

Dovrebbero anche essere ricercate soluzioni che consentano l'intermodalità su gomma.

Oltre a prevedere un limite di velocità veicolare pari, al massimo, a 30 km/h, i percorsi in sede promiscua saranno dotati di dispositivi di moderazione del traffico, nel rispetto del nuovo codice della strada e della Circolare n.3698 del 08/06/2001. Dispositivi diversi dovranno essere eventualmente implementati previa autorizzazione ministeriale.

Di seguito si mostrano alcune soluzioni tecniche per la sistemazione dei percorsi extraurbani promiscui, rimandando allo specifico elaborato per ulteriori dettagli.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DEL PIANO ALLA PROCEDURA DI V.A.S.

DESCRIZIONE DELLE FASI COSTITUENTI LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.A.S. DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA E CICLOPEDONALE DEL COMUNE DI SURBO (LE)

Le fasi costituenti lo studio di verifica si possono così sintetizzare:

1. individuazione delle componenti ambientali direttamente interessate;
2. analisi dettagliata dello stato attuale di queste componenti ambientali, come desunto dalla bibliografia esistente soprattutto a livello locale e, dal Sistema Informativo Territoriale (S.I.T.) DELLA Regione Puglia, che deve monitorare lo stato di salute dell'ecosistema generale. Sulla base delle condizioni ambientali in atto viene valutata la sostenibilità, garantendo la conoscenza della quantità, dello stato di conservazione/degrado, della correttezza o meno dei sistemi di regolazione (stato della vegetazione, lo stato delle catene trofiche, dei livelli di sensibilità e delle criticità delle risorse presenti);
3. costruzione delle matrici di criticità ambientale;
4. individuazione e stima dei principali impatti;
5. misure mitigative;
6. conclusioni della valutazione effettuata rapportate a verifica sia di coerenza esterna con l'individuazione dei piani e programmi esistenti e pertinenti, sia a verifica di coerenza interna con la precisa individuazione delle componenti ambientali da controllare in modo adeguato.
7. Il territorio comunale, che occupa una superficie di 20,34 km² nella parte nord-orientale della provincia di Lecce, presenta una morfologia pianeggiante ed è compreso tra i 15 e i 52 metri sul livello del mare. È parte della Valle della Cupa, ossia di quella porzione di pianura salentina intorno al capoluogo caratterizzata da una grande depressione carsica. Nella vasta pianura attorno al paese si estendono grandi uliveti.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

STUDIO DEL TERRITORIO DI COMPETENZA E DELLE EVENTUALI INTERFERENZE CON LE OPERE DEL PIANO

Il territorio comunale di Surbo è interamente circondato da quello del comune di Lecce, del quale è pertanto un'enclave .

Dal punto di vista meteorologico Surbo rientra nel territorio del Salento orientale che presenta un clima mediterraneo, con inverni miti ed estati caldo umide. In base alle medie di riferimento, la temperatura media del mese più freddo, gennaio, si attesta attorno ai + 10 °C, mentre quella del mese più caldo, agosto, si aggira sui + 36 °C. Le precipitazioni, frequenti in autunno ed in inverno, si attestano attorno ai 626 mm di pioggia/anno. La primavera e l'estate sono caratterizzate da lunghi periodi di siccità.

Facendo riferimento alla ventosità, i comuni del Salento orientale sono influenzati fortemente dal vento attraverso correnti fredde di origine balcanica (c.d. vento di Tramontana), oppure calde di origine africana (c.d. vento di Scirocco).

L'ambito paesaggistico che descrive il territorio di Surbo è definito dal PPTR come "Tavoliere salentino" e la Figura paesaggistica "La campagna leccese"

INDIVIDUAZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI DIRETTAMENTE INTERESSATE DAL PROGETTO

È consueto orientare la valutazione delle scelte urbanistiche di un determinato territorio, in funzione delle risorse naturali che vi sono connesse e principalmente dei fattori aria, acqua, suolo, sottosuolo, ecosistemi floro-vegetazionali e faunistici ed i sistemi infrastrutturali ed urbani a questi collegati.

Questi sistemi esprimono gli equilibri ambientali e lo stato di salute dell'ecosistema generale, a fronte del quale è valutata la sostenibilità ambientale delle trasformazioni del territorio e della sua naturale evoluzione verso sistemi più complessi.



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

Non va peraltro dimenticato che sono da considerarsi risorse del territorio non solo le risorse naturali, ma anche le città ed i sistemi degli insediamenti urbani, il paesaggio ed i sistemi infrastrutturali e tecnologici ecc.

Per garantire l'uso di sostenibile di queste risorse, naturali ed antropiche, la Regione, le Province, i Comuni singoli o associati nell'esercitare le funzioni di programmazione, pianificazione e controllo devono assicurare il collegamento e la coerenza tra politiche territoriali e quelle ambientali, adottando i principi di:

- Prevenzione;
- Precauzionalità;
- Sussidiarietà;
- Concertazione.

Sulla base di questi quattro principi insiti nel concetto di attuazione urbanistica della sostenibilità, la valutazione ambientale strategica dei piani deve garantire la sua operatività ed efficacia.

Sulla base di questi quattro principi insiti nel concetto di attuazione urbanistica della sostenibilità, la valutazione ambientale strategica dei piani deve garantire la sua operatività ed efficacia.

Per quel che riguarda gli obiettivi di conoscenza dei sistemi ambientali risulta di particolare importanza l'architettura del Sistema Informativo Territoriale (S.I.T.) e più specificatamente l'individuazione e la corretta descrizione delle risorse naturali , quali componenti essenziali per valutare la sostenibilità:

- Aria;
- Acqua;
- Suolo e sottosuolo;
- Ecosistemi di flora e fauna.

Parallelamente all'esame delle citate componenti ambientali occorre precisare che per ogni intervento in materia devono essere garantiti i seguenti sistemi collegati:

- l'approvvigionamento idrico e la depurazione degli scarichi se non centralizzati;
- la difesa del suolo e sottosuolo;
- la messa in sicurezza da esondazione/o frane;



PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

COMUNE DI SURBO

PROVINCIA DI LECCE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

- lo smaltimento dei rifiuti solidi;
- l'approvvigionamento di energia;
- l'accessibilità e mobilità;
- la tutela del paesaggio.

L'elenco di cui sopra presuppone, quale azione propedeutica all'analisi ambientale vera e propria, un'accurata descrizione delle fasi e delle tipologie di attività relative all'intero ciclo di vita del piano/progetto: dalla dismissione dei fabbricati esistenti se attuale, alla fase di cantiere a quella di esercizio/fruizione degli edifici e degli spazi comuni.

A partire dalla individuazione delle fasi e dalla caratterizzazione degli interventi previsti è possibile determinare la correlazione tra questi ultimi, i relativi aspetti ambientali, intesi come gli elementi legati ad un determinata attività che possono interagire con l'ambiente, e gli impatti ambientali che potenzialmente possono generarsi.

L'esercizio di correlazione permette, inoltre, di individuare le componenti ambientali potenzialmente interessate dalla realizzazione del progetto, sulle quali sarà condotta l'analisi ambientale.

Surbo (LE) Settembre 2022

Il progettista

Arch. Antonio Gallo