REGIONE PUGLIA

SEZIONE MOBILITA' SOSTENIBILE E VIGILANZA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

COMUNE DI COLLEPASSO

PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA

L.144/99 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale -
V Programma di attuazione - Progetto "Piano...in Bici"

Sindaco — Laura MANTA

Assessore all'Urbanistica — dott. Giuseppe PERRONE

RUP e Responsabile 6° Settore — Arch. Walter C. PENNETTA

Redattore del piano — ing. Claudio SGARAMELLA

MAGGIO 2023

REV.	DATA	MOTIVO DELL'EMISSIONE
0	MAG. 2023	Prima emissione

Titolo

RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE

Cod. R.A.

scala -

Sommario

1 Introduzione 3

2 La valutazione ambientale strategica 4

2.1 Riferimenti Normativi 4

2.2 Iter procedurale PMC e VAS 5

3 La procedura di verifica di assoggettabilità a VAS (Art. 8 della L.R. 44/2012) 11

4 Analisi del contesto territoriale 13

4.1 Inquadramento del contesto territoriale 13

4.1.1 Morfologia 14

4.1.2 Cultura 15

4.1.3 Paesaggio 16

4.1.4 Dati demografici 21

4.1.5 Turismo 22

5 Analisi degli strumenti di pianificazione vigenti 23

5.1 Programma di fabbricazione del Comune di Collepasso 23

5.2 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) 26

5.2.1 Struttura idro-geomorfologica 27

5.2.2 Struttura ecosistemica ambientale 29

5.2.3 Struttura antropica – storico culturale 31

5.3 Piano di Assetto Idrogeologico 33

5.4 Carta idrogeomorfologica 35

5.5 Piano di Tutela delle Acque (approvato) 37

5.6 Piano di Tutela delle Acque (adottato) 37

5.7 Aree Naturali Protette e i siti della Rete Natura 2000 39

5.8 Piano regionale dei trasporti (PRT) 44

5.9 Piano della Qualità dell'aria (PQRA) 45

5.10 Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) 47

6 Impatti potenziali derivanti dall'attuazione del PMC 49

7 Monitoraggio del Piano 54

8 Proposta di elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare 56

1 Introduzione

La presente relazione costituisce il rapporto preliminare ambientale per la verifica di assoggettabilità a VAS del Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Collepasso, redatto in aderenza alle "Linee guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica" approvate con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1504 del 10/09 /2020, pubblicata sul BURP della Regione Puglia con n. 135 del 29/09/2020.

I Piani di Mobilità Ciclistica possono riferirsi a vari ambiti di competenza amministrativa: nazionale, regionale, provinciale e comunale. Essi, inoltre, possono essere redatti anche da altri Enti Territoriali fra cui, ad esempio, gli Enti Parco o gli Enti Gestori delle infrastrutture di trasporto.

I Piani di Mobilità Ciclistica (P. M. C.) rappresentano uno dei piani di settore dei piani della Mobilità Sostenibile (P. U. M. S.). Essi sono finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e a intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

I P. U. M. C. sono subordinati ai P. M. C. sovraordinati di valenza nazionale, regionale e provinciale. Il principale obiettivo dei P. M. C., a prescindere dalla competenza territoriale (comunale, provinciale, ecc.), è quello di incrementare l'aliquota di share modale relativa agli spostamenti in bicicletta sistematici, ricreativi o turistici.

Di seguito, si riportano le finalità del P. M. C.:

- PROMUOVERE LA MOBILITA' CICLISTICA per gli spostamenti sistematici e quelli occasionali o turistici;
- RIORGANIZZARE/RIFUNZIONALIZZARE LO SPAZIO STRADALE in relazione alle utenze delle specifiche infrastrutture, privilegiando la mobilità ciclistica lungo gli itinerari ciclabili individuati ed eliminando, in generale, le barriere architettoniche, gli ostacoli e tutti gli elementi ostativi alla diffusione dell'uso della bicicletta;
- GARANTIRE L'INTERMODALITA' tra la mobilità ciclistica e i servizi di trasporto pubblico;
- INNALZARE IL LIVELLO DI SICUREZZA STRADALE lungo gli itinerari ciclabili o nelle zone di afferenza, diversificando gli

interventi in base alle condizioni al contorno ed alle utenze (separazione o condivisione degli spazi);
- RIDURRE LE EMISSIONI ATMOSFERICHE ed aumentare la vivibilità degli spazi urbani;
- ASSICURARE LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PAESAGGISTICO E CULTURALE con l'implementazione di itinerari ciclo - turistici, anche extraurbani, che interconnettano il tessuto urbano con le aree naturali o di interesse storico e architettonico.

2 La valutazione ambientale strategica

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".

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.

2.1 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".

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 D. Lgs 152/2006 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".

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.

2.2 Iter procedurale PMC e VAS

A seguito della sempre maggior attenzione della Regione Puglia a occuparsi della mobilità ciclistica nel territorio Pugliese, la Regione ha approvato con D.G.R. n.1504 del 10/09/2020, pubblicata sul BURP n.135 del 29/09/2020 le "Linee Guida regionali per la redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica degli enti locali" quale supporto tecnico affinché venga ripensata la mobilità delle città in un'ottica di sostenibilità ambientale, coinvolgendo e sensibilizzando le comunità locali all'uso della bicicletta.

Le Linee Guida regionali per la "redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica degli Enti locali" emanate dalla Regione Puglia prevedono un processo di pianificazione del P. M. C. costituito dalle seguenti fasi:

- Fase 1 : Analisi della pianificazione sovraordinata;
- Fase 2 : Analisi del contesto territoriale;
- Fase 3 : Definizione della rete ciclabile;
- Fase 4 : Intermodalità e servizi in favore della ciclabilità;
- Fase 5 : Valutazione e fattibilità ambientale;
- Fase 6 : Implementazione e monitoraggio.

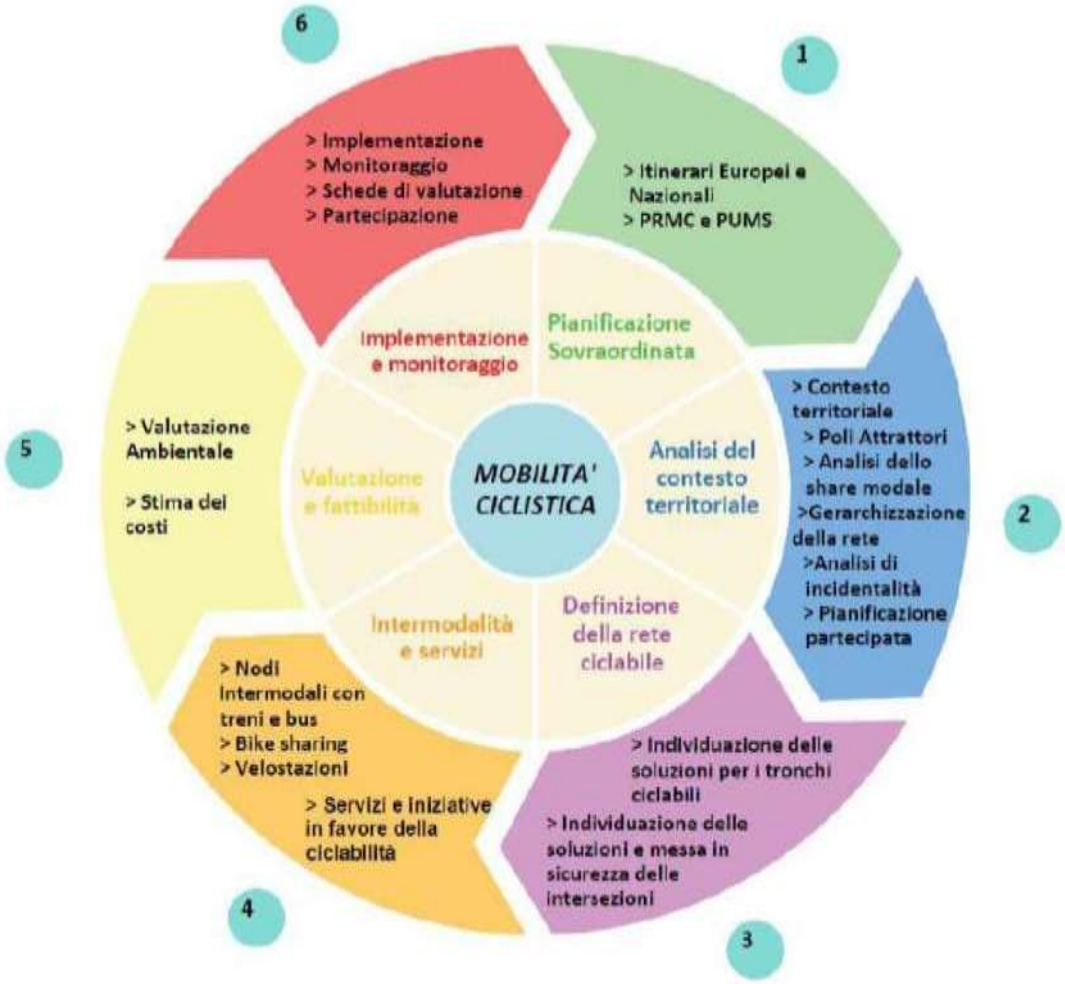


Figura 1 - Processo per la redazione di un P. M. C. (Fonte Linee Guida regionali)

Il P.M.C., in quanto piano di settore dei P.U.M.S., ne segue le stesse procedure in materia di valutazione ambientale. Le possibili procedure da espletarsi per un P.M.C. sono:

1) P.M.C. da sottoporre a Verifica di assoggettabilità a V.A.S.

Secondo quanto definito dall' art.3, co. 3 e co. 4 della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. il P.M.C. è da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a V.A.S. nei seguenti due casi:

a. il P.M.C. (o la relativa modifica e/o aggiornamento) "determina l'uso di piccole aree a livello locale (la cui definizione è stata chiarita dalla Corte di Giustizia EU con sentenza del 21/12/2016 C-445-15) e costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale (D.Lgs. 152/2006 –ss.mm.ii., D.M. 52/2015 e L.R. 11/2001 ss.mm.ii.) alla verifica di assoggettabilità a VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) – screening";

b. il P.M.C. (o la relativa modifica e/o aggiornamento) "determina l'uso di piccole aree a livello locale, come sopra definite, e costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi NON soggetti alla normativa statale e regionale in materia di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)".

Nel merito della definizione delle «piccole aree a livello locale», occorre anche considerare le tipologie di interventi e di opere previsti in relazione al territorio, in quanto anche una piccola area, seppur in termini d'estensione, potrebbe in realtà interessare funzioni urbane o ambientali di pertinenza uguale o superiore al territorio o alla popolazione comunale. In tal caso il Piano sarebbe da sottoporre direttamente alla procedura di VAS di cui agli articoli 9 e ss. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. Qualora il P.M.C. interessi aree/siti ricadenti nella Rete Natura 2000, dovrà essere sottoposto alla Valutazione d'Incidenza di cui al D.P.R. 357/1997 (livello screening/Valutazione Appropriata), di competenza regionale.

A tal proposito, l'art. 17, comma 3, della L.R. 44/2012 ss.mm.ii., stabilisce che: "Il provvedimento di verifica e/o il parere motivato sono espressi dall'autorità competente anche con riferimento alle finalità di conservazione proprie della valutazione d'incidenza, oppure, nei casi in cui operano le deleghe previste all'articolo 4, danno atto degli esiti della valutazione di incidenza".

2) P.M.C. da sottoporre a V.A.S.

Ai sensi dell'art.3 L.R. 44/2012 ss.mm.ii. (nonché dell'art. 7, comma 2, lettera "a", del D. Lgs. 152/2006) il P.M.C. è da sottoporre alla procedura diretta

di VAS, secondo le i tempi e le modalità di cui all'art. 9 - 15 della medesima legge regionale, nei seguenti casi:

a) Il P.M.C. non determina l'uso di piccole aree a livello locale, in quanto ha valenza sovralocale (es. piani di mobilità ciclistica regionali/provinciali/intercomunali e relative modifiche e/o aggiornamenti);

b) il P.M.C. (o la relativa modifica e/o aggiornamento) è 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 (Z.P.S.) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica;

c) il P.M.C. (o la relativa modifica e/o aggiornamento) costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione, autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale (D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.– L.R. 11/2001 ss.mm.ii.) alla Valutazione d'Impatto Ambientale (V.I.A.).

L'iter nei due casi è descritto in Figura 2 e Figura 3.

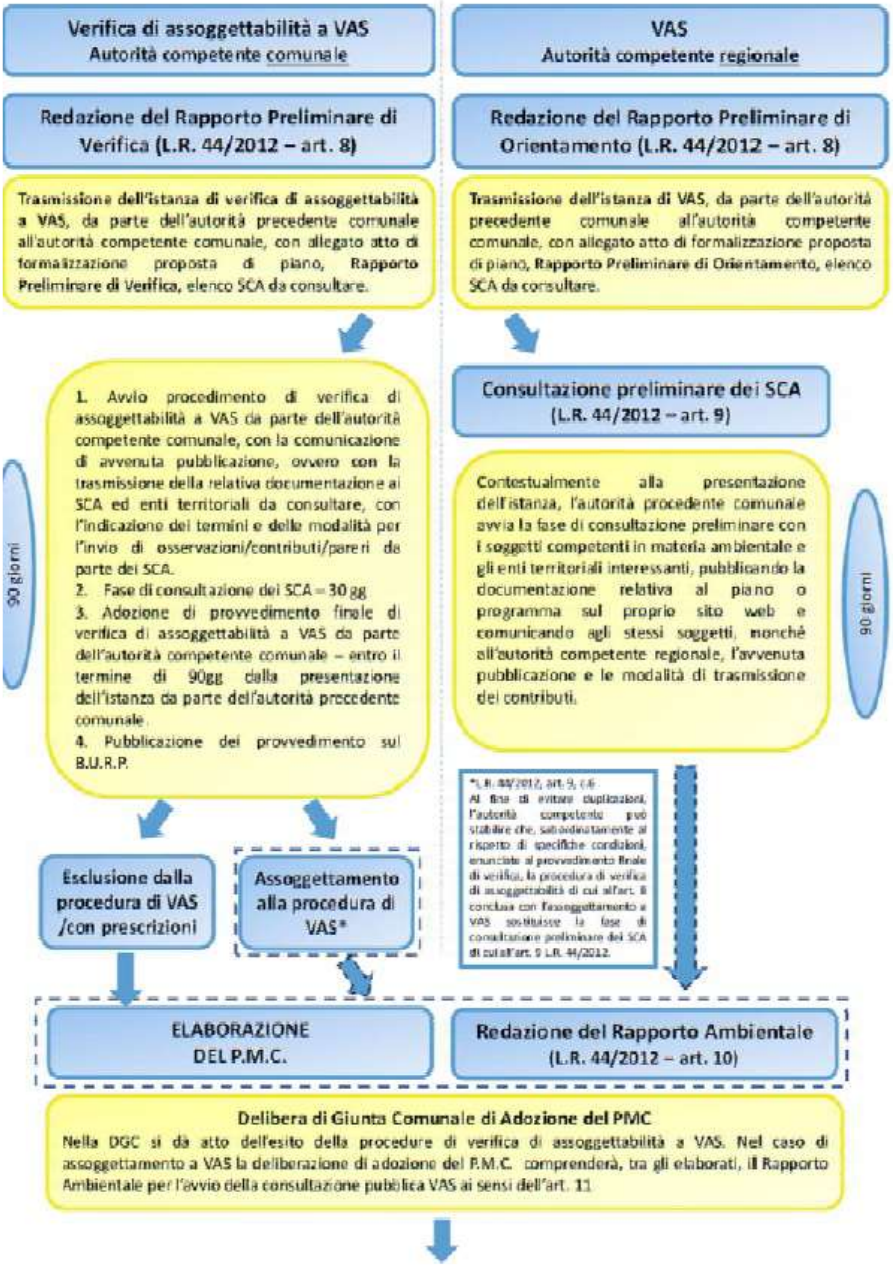


Figura 2 - Iter per la VAS descritto dalle LG Regionali per i PMC

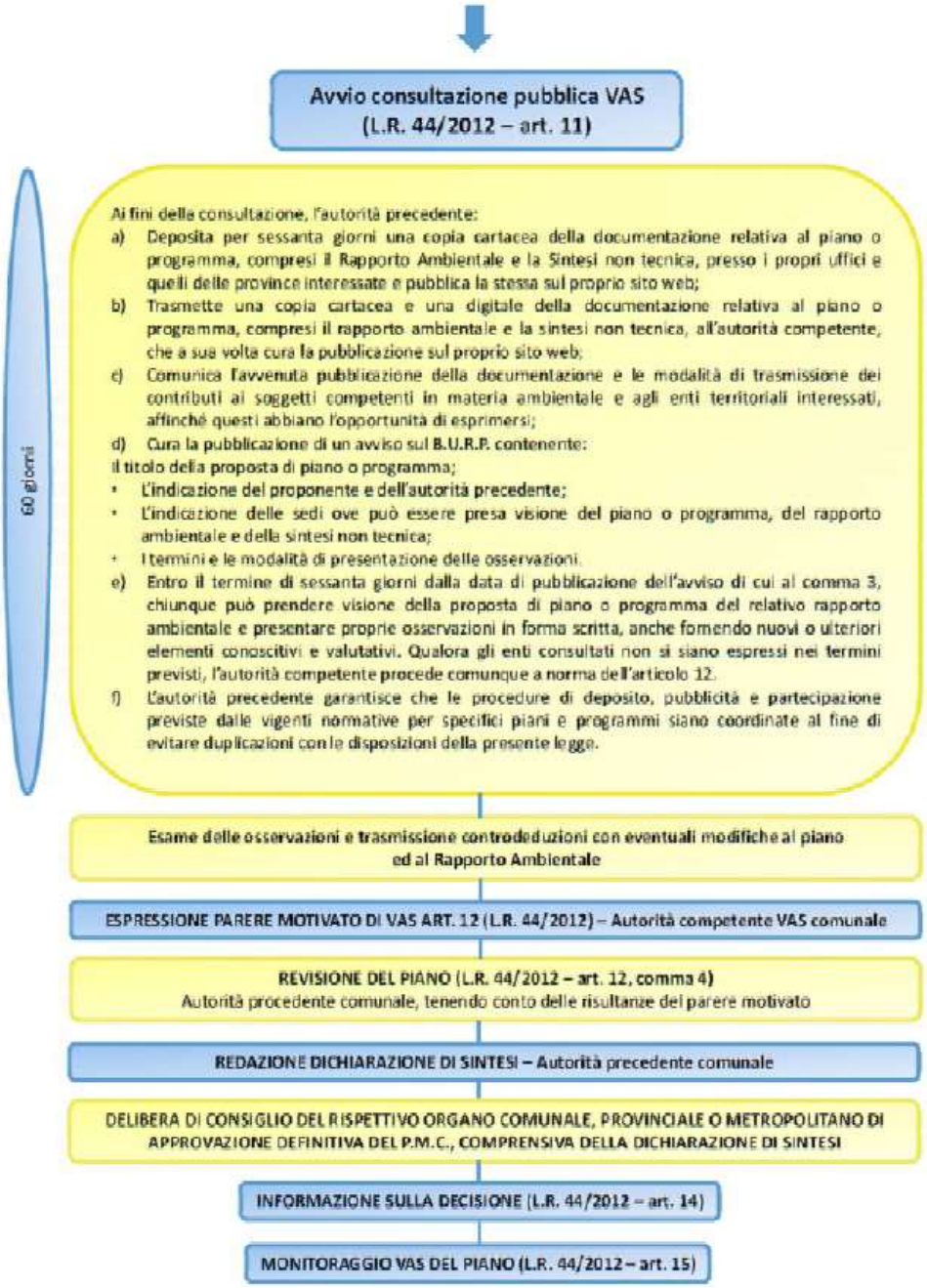


Figura 3 - Iter per la VAS descritto dalle LG Regionali per i PMC

3 La procedura di verifica di assoggettabilità a VAS (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.

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.

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.

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: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;
- autorità procedente: la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, il soggetto che predispone 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."

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 PMC di Collepasso si individuano in:

- Autorità Procedente: Comune di Collepasso – Settore Urbanistica
- Autorità Competente: in fase di nomina.

4 Analisi del contesto territoriale

Al fine di redigere il Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Collepasso, non si può prescindere prima dall'analizzare il contesto territoriale di riferimento, focalizzandosi sulla individuazione di eventuali itinerari ciclabili già esistenti, dei principali attrattori e generatori di mobilità, dello share modale esistente (attraverso micro-dati ISTAT), delle valenze e delle criticità ambientali. In tale fase è necessario, altresì, condurre specifiche ed approfondite analisi sulla rete stradale esistente al fine di ricavare la gerarchizzazione delle reti stradali, laddove quest'ultima non sia stata definita da studi o strumenti di pianificazione già esistenti.

La fase in parola si conclude con la individuazione di strumenti ed azioni di pianificazione partecipata che coinvolgano tutti i portatori di interesse del territorio, per l'esternalizzazione delle esigenze, delle criticità e delle aspettative del piano, oltreché per la condivisione delle successive soluzioni in favore della mobilità ciclistica.

In sostanza, la fase oggetto del presente capitolo riguarda l'analisi degli aspetti connessi al contesto territoriale nel quale la rete ciclabile deve inserirsi.

4.1 Inquadramento del contesto territoriale

L'obiettivo cui si deve tendere nella attività di pianificazione è ricercare una soluzione progettuale che sia fruibile e compatibile con l'assetto territoriale in cui si opera.

Il vantaggio dell'effettuazione di un'ampia ed approfondita analisi del contesto territoriale risiede nel raccogliere informazioni rilevanti dell'aria oggetto di studio, le quali consentano di contestualizzare il processo di pianificazione, integrando le peculiarità del luogo che potrebbero avere un'influenza sulle soluzioni individuate.

Ricavando, in tal modo, un ampio quadro conoscitivo di contesto, si è perfettamente in grado di effettuare una stima quanto più affidabile dell'interazione della mobilità ciclistica con gli insediamenti abitativi e con il patrimonio naturale-artistico.

L'analisi in questione deve pertanto esser svolta seguendo un approccio multisettoriale che consenta di relazionare il sistema di mobilità sostenibile con

la morfologia del territorio, l'ambiente naturale e lo sviluppo urbanistico dell'area.

Lo studio viene quindi ad articolarsi nell'analisi di alcune matrici fondamentali quali:

- morfologia;
- cultura;
- paesaggio;
- urbanistica;
- identità socioeconomica;
- turismo.

4.1.1 Morfologia

Collepasso è un comune di 5.725 abitanti (dati ISTAT al 1° gennaio 2021). Esso sorge sulle pendici della Serra di Sant'Eleuterio ed è situato a valle del territorio denominato "Macche" che costituisce uno dei punti più elevati della provincia di Lecce. Infatti, è il comune più "alto" della Provincia di Lecce sito ad una quota di circa 120 m s.l.m., con un territorio che oscilla tra un massimo di 180 m s.l.m. ed un minimo di 102 m s.l.m.; il territorio comunale si estende su una superficie di 12,68 km^2; situato nell'entroterra della penisola salentina, fa parte del territorio delle serre salentine.

Collepasso ha ottenuto l'autonomia amministrativa nel 1907 distaccandosi dal comune di Cutrofiano.



Figura 4 - Territorio del Comune di Collepasso

È sito su uno dei principali assi di comunicazione tra i due mari, lo Ionio e l'Adriatico, tra Gallipoli ed Otranto, peraltro asse in fase di potenziamento in conseguenza della crescente pressione turistica.

Il territorio comunale confina a nord con il comune di Neviano, a nord e a est con il comune di Cutrofiano, a sud con i comuni di Supersano, Casarano e Matino, a ovest con il comune di Parabita. Ha collegamenti diretti con Tuglie, Neviano, Aradeo, Cutrofiano, Galatina, Maglie, Casarano, Matino, Parabita, Alezio e Gallipoli e dista, inoltre, dal capoluogo provinciale 32 km.

Il copioso numero di connessioni fa ben comprendere la posizione di assoluto pregio nel contesto del basso Salento e le relative potenzialità di interscambio e di crescita.

In agro di Collepasso nasce il canale dell'Asso, un breve corso idrico che si sviluppa nell'area a nord del paese fino a confluire in un inghiottitoio carsico a nord di Nardò. Il reticolo idrografico dell'Asso si sviluppa sui sedimenti sabbioso limosi del Pleistocene medio, inizialmente con numerosi solchi erosivi ben incisi dalle scarpate alte fino a 10 metri e poi con due canali separati. Questi confluiscono in un unico solco, con scarpate fluviali alte fino a 6-7 metri incise tra i sedimenti del Pleistocene medio e le calcareniti del Pleistocene inferiore. L'ultimo tratto dell'Asso, che prende il nome di Canale Paduli, scorre infine nell'area di Nardò, verso un bacino idrografico e verso i punti assorbenti perimetrali, nei quali defluisce.

4.1.2 Cultura

Per la redazione del Piano della Mobilità Ciclistica è necessario individuare gli aspetti peculiari che hanno una valenza storico-culturale sul territorio e che, come tali, devono essere integrati nel modello di mobilità ciclistica.

Nel territorio comunale di Collepasso sono presenti i seguenti istituti scolastici:

- scuola dell'infanzia di via B. Croce,
- scuola paritaria dell'infanzia di via Roma,
- scuola primaria di via Regina Elena,
- scuola secondaria 1° Grado di via Del Bosco,
- istituto istruzione superiore di via Guglielmo Marconi.

Si rileva, inoltre, anche la presenza di una biblioteca comunale sita in via C. Battisti.

Per quanto riguarda le origini del nome, il toponimo compare per la prima volta in un documento greco del XII secolo (Koulopatze). In altri antichi scritti il nome compare nella forma latina volgarizzata di Colopati e Colopaci. Questa etimologia deriverebbe dall'abbreviazione delle parole composte (Ni)colau (I)patius o (Ni)colaus-pagi. La prima significherebbe casale di Nicola Ippazio, la seconda villaggio di Nicola o di San Nicola a testimonianza di un casale bizantino distrutto dai Saraceni prima dell'XI secolo. La versione attuale del toponimo è di derivazione ottocentesca. Si trattò di un voluto mutamento,

dovuto a un processo di ingentilimento linguistico della vecchia espressione. Per arrivare all'attuale etimologia si fece riferimento a termini latini settecenteschi (Colyspassi, Collispassi, Collispatium) riferibili all'orografia del territorio in quanto era un transito obbligato per oltrepassare le serre salentine. Da collis passus, che significa "colle del passaggio", derivò Collepasso.

4.1.3 Paesaggio

Al fine di poter individuare gli interventi oggetto di piano facendo in modo che essi si integrino perfettamente col contesto naturalistico di riferimento, occorre consultare in maniera approfondita il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Regione Puglia (P.P.T.R.).

Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.) è piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del Codice, con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.R. 7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica".

Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi della Puglia, in attuazione dell'art.1 della L.R. 7 ottobre 2009, n.20 "Norme per la pianificazione paesaggistica" e del D.lgs. 22 gennaio 2004, n.42 "Codice dei beni culturali e del Paesaggio" e successive modifiche e integrazioni (di seguito denominato Codice), nonché in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione, e conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della Costituzione ed alla Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata con L. 9 gennaio 2006, n.14.

Il PPTR persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socioeconomico autosostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

All'interno del PPTR, sono state elaborate delle schede relative agli Ambiti Paesaggistici regionali che si articolano in tre sezioni afferenti alle descrizioni strutturali di sintesi, alle interpretazioni identitarie e statutarie ed allo scenario strategico configurato tramite il Piano.

Il Comune di Collepasso è all'interno dell'Ambito Territoriale 11 (AT11), denominato Salento delle Serre (Figura 5), *caratterizzato prevalentemente dalla*

conformazione orografica delle serre salentine, un'alternanza di dorsali e depressioni che si sviluppa in direzione NO-SE[1].



Figura 5: PPTR Regione Puglia: Elaborato 5 – Salento delle Serre (Schede degli ambiti paesaggistici, Ambito 11)

Per un'analisi paesaggistica ancora più dettagliata del territorio di interesse, si è provveduto a consultare anche la "Carta della Natura d'Italia" redatta da ARPA in collaborazione con ISPRA.

Carta della Natura nasce istituzionalmente con la Legge Quadro sulle aree protette (L.n.394/91), che, all'articolo 3, stabilisce come sua finalità la realizzazione di uno strumento di conoscenza che "individua lo stato dell'ambiente naturale in Italia, evidenziando i valori naturali ed i profili di vulnerabilità territoriale".

Obiettivi e prodotti si riconducono a due principali fasi di attività, una cartografica ed una valutativa:

[1] Elaborato n. 5 del PPTR – Schede degli ambiti paesaggistici – Ambito 11 Salento delle Serre

- La fase cartografica per conoscere e rappresentare a diverse scale la tipologia e la distribuzione degli ecosistemi terrestri italiani su tutto il territorio nazionale, dentro e fuori le aree naturali già protette:
  - a scala nazionale sono rappresentati gli aspetti fisiografici degli ecosistemi;
  - a scala regionale/locale, sono cartografati gli habitat.
- La fase valutativa consiste nell'effettuare analisi, prevalentemente spaziali, per ciascuna delle unità territoriali cartografate per focalizzare l'attenzione sullo stato degli ecosistemi ed evidenziare le aree a maggior pregio naturale e quelle più a rischio di degrado. Il tutto in un'ottica di sintesi tra le componenti fisiche, biotiche e antropiche degli ecosistemi con dati di base nazionali ed ufficiali, aggiornabili e implementabili.

Tutti i prodotti cartografici, le banche dati associate e i dati ancillari utili per la cartografia, elaborazioni e modellizzazioni fanno parte di un Sistema Informativo Territoriale.

Di seguito, si riporta la Carta delle Unità Fisiografiche dei Paesaggi italiani (Figura 6), dalla quale si evince che il territorio comunale di Collepasso risulta essere caratterizzato da un solo tipo di paesaggio: tavolato carbonatico.

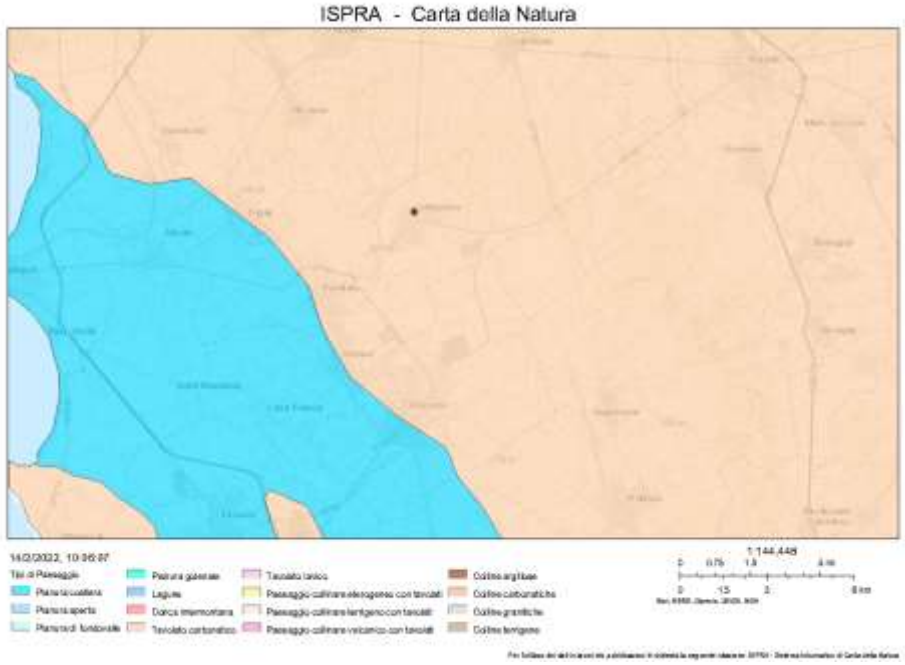


Figura 6: Estratto della Carta delle Unità Fisiografiche dei Paesaggi italiani – Tipi di Paesaggio. Fonte: ISPRA – Sistema Informativo di Carta della Natura

Con quest'analisi, si può valutare attraverso specifici indici complessivi di valutazione (valore ecologico – Figura 7, sensibilità ecologica – Figura 8, pressione antropica – Figura 9, e fragilità ambientale – Figura 10) lo stato di vulnerabilità dell'area di piano in relazione alla pressione antropica, ossia l'impatto che le attività umane hanno sul territorio in questione.

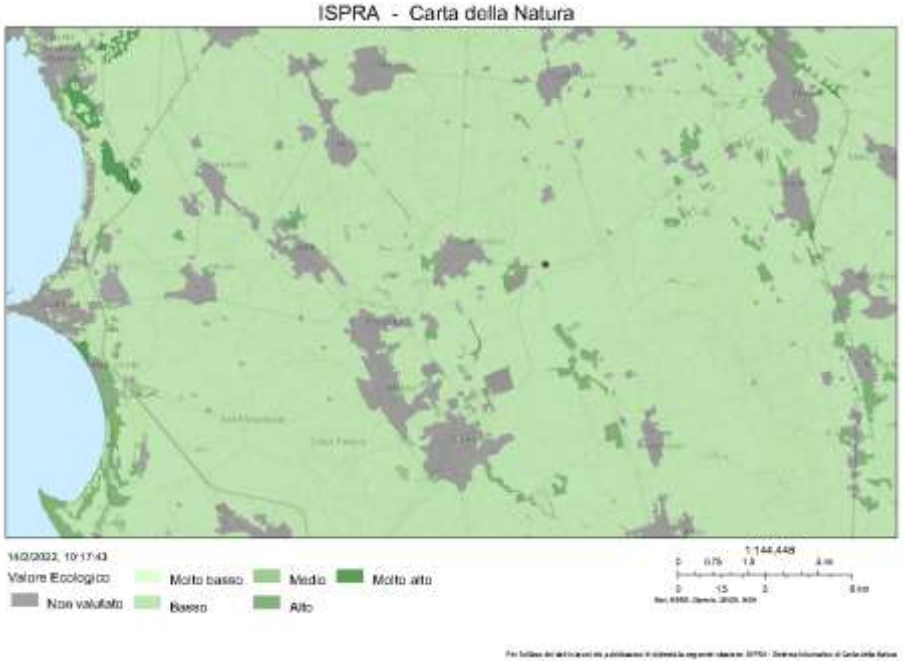


Figura 7: Estratto della Carta degli habitat regionali – Indici complessivi di valutazione – Valore ecologico. Fonte: ISPRA – Sistema Informativo di Carta della Natura

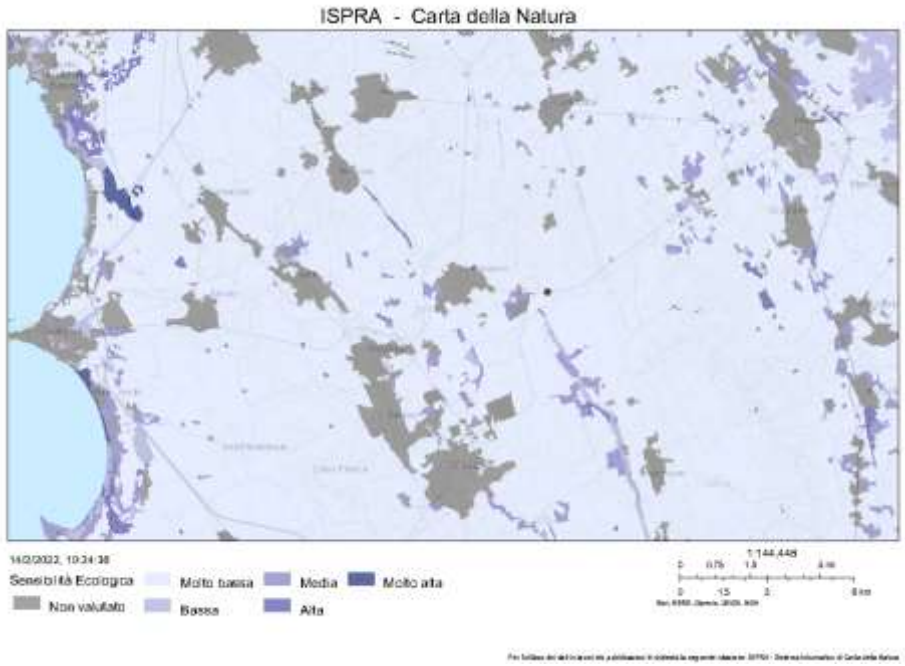


Figura 8: Estratto della Carta degli habitat regionali – Indici complessivi di valutazione – Sensibilità ecologica. Fonte: ISPRA – Sistema Informativo di Carta della Natura

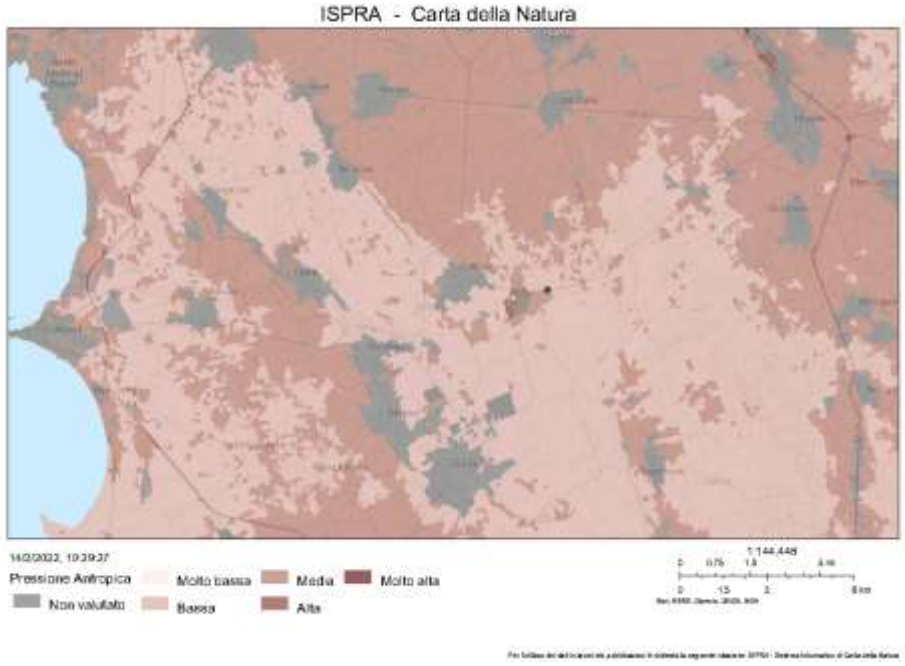


Figura 9: Estratto della Carta degli habitat regionali – Indici complessivi di valutazione – Pressione antropica. Fonte: ISPRA – Sistema Informativo di Carta della Natura

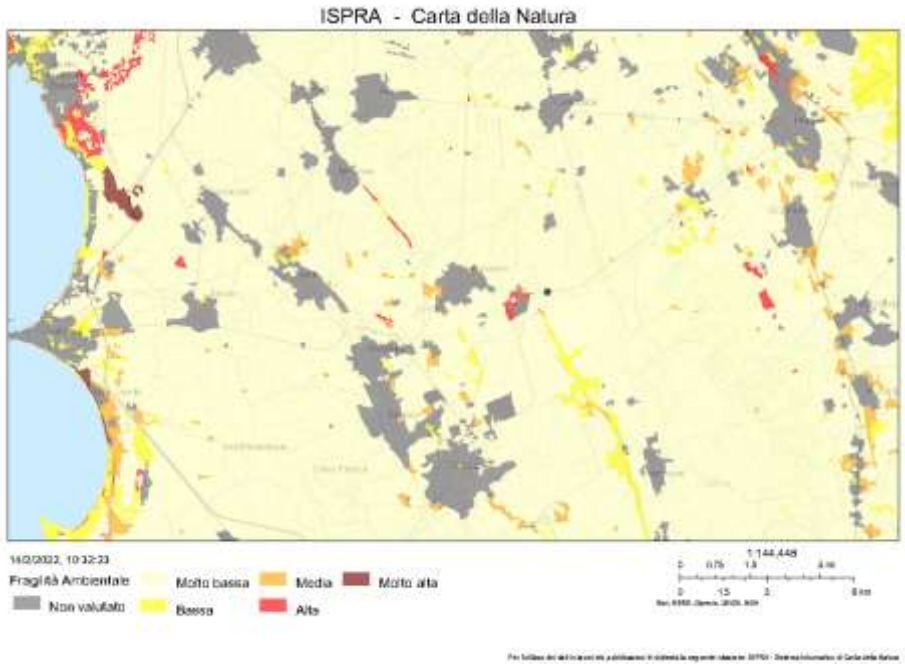


Figura 10: Estratto della Carta degli habitat regionali – Indici complessivi di valutazione – Fragilità ambientale. Fonte: ISPRA – Sistema Informativo di Carta della Natura

4.1.4 Dati demografici

I dati riguardanti la situazione demografica del comune, evidenziano una costante riduzione del numero di residenti nell'ultimo ventennio.

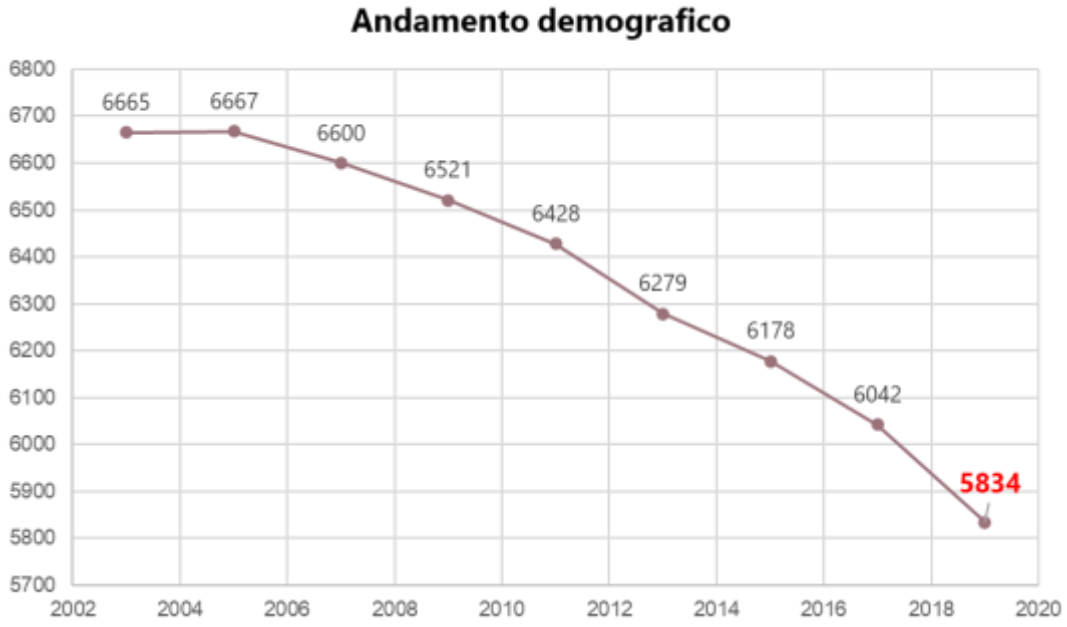


Figura 11 - Andamento demografico [Fonte dati: ISTAT].

In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura della popolazione di Collepasso, è regressiva dato che la popolazione giovane è minore di quella anziana (trend in linea con quello italiano): il 10% della popolazione è nella fascia di età 0-14 anni e il 28% nella fascia over 65 anni.

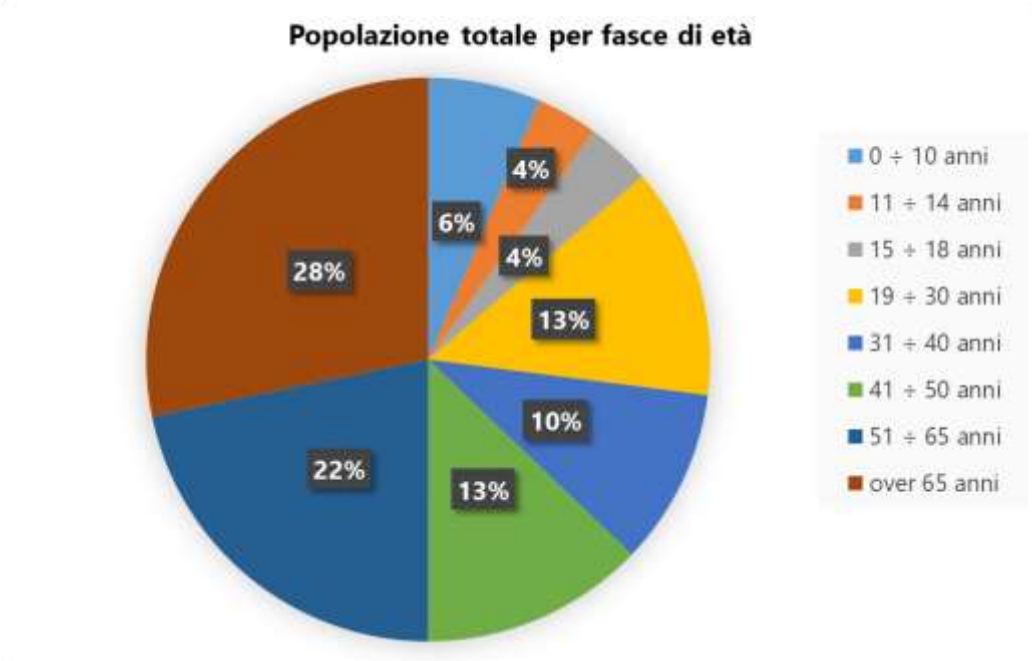


Figura 12 - Struttura per età della popolazione [Fonte dati: ISTAT].

4.1.5 Turismo

Il territorio salentino di cui fa parte il comune di Collepasso da tempo rappresenta il motore trainante del turismo a livello regionale dovuto principalmente ad aspetti paesaggistici, culturali ed enogastronomici come descritto nei paragrafi precedenti.

Di seguito si riportano dei grafici che mostrano l'andamento del flusso turistico verso il comune di Collepasso rapportato a quello regionale. I dati raccolti[2] registrano a **Collepasso negli ultimi anni (2015 – 2020) un aumento di arrivi e presenze di 5 volte il valore registrato nel 2015.**

A Collepasso si registrano nr. 6 Strutture ricettive non alberghiere per un totale di 46 posti letto.

[2] [Fonte dati: Osservatorio del Turismo – Agenzia regionale del turismo PUGLIAPROMOZIONE]

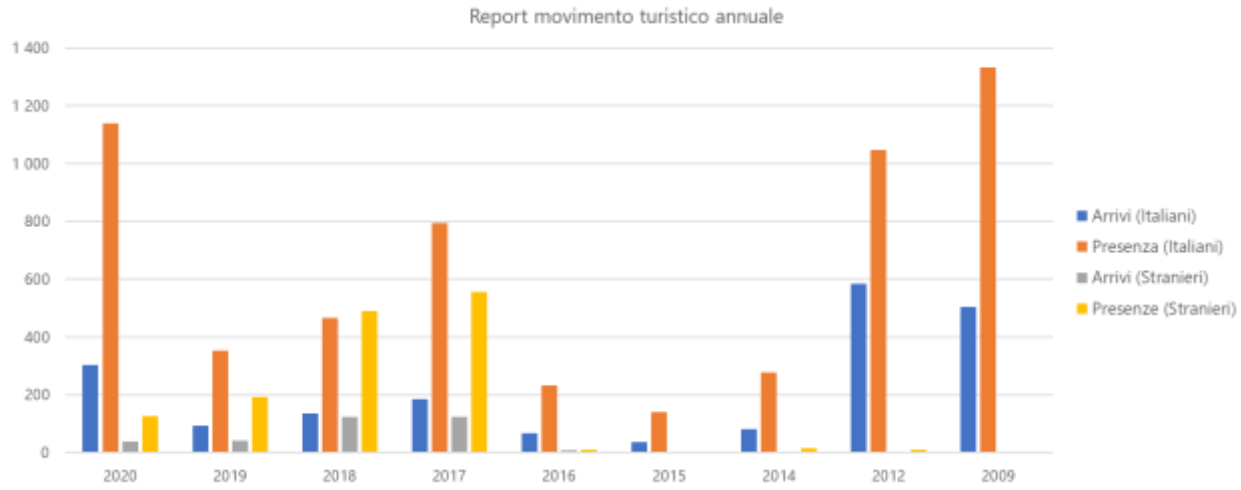


Figura 13 - Report turistico annuale a Collepasso



Figura 14 - Flusso turistico a Collepasso per arrivi e presenze

5 Analisi degli strumenti di pianificazione vigenti

5.1 Programma di fabbricazione del Comune di Collepasso

Nel paragrafo in oggetto sono riportati gli strumenti urbanistici esistenti per il Comune di Collepasso ed il loro stato di attuazione, al fine di comprendere sia l'evoluzione del territorio comunale e lo sviluppo futuro dello stesso, sia l'espansione della rete stradale.

Il territorio del Comune di Collepasso è normato dal Programma di Fabbricazione approvato con D.P.G.R. del 3.05.1976.

Le previsioni dello strumento urbanistico generale sono state attuate con:

1) Piano Recupero Centro Storico adottato con deliberazione C.C. n. 44 del 1.07.1996 ed approvato con deliberazione C.C. n.10 del 18.03.1998;
2) Piano Particolareggiato Zone B adottato con deliberazione C.C. n. 90 del 30.12.1982, approvata CO.RE.CO di Lecce con provvedimento n. 6241 del 2.02.1983 ed approvato con deliberazione C.C. n. 64 dei 27.04.1983 resa esecutiva dal CO.RE.CO con provv. 29724 del 26.05.1983;
3) Piano Particolareggiato Zona B1 contrada Sant'Anna adottato con deliberazione C.C. n.169 dell'8.11.1985 approvata CO.RE.CO con provvedimento n. 73794 del 12.12.1985 ed approvato con deliberazione C.C. n. 28 del 28.04.1986 resa esecutiva dal CO.RE.CO con provv. n. 29246 del 16.05.1986;
4) Piano Particolareggiato Zona B1 contrada "Tafuro" adottato con deliberazione C.C. n. 178 dei 9.11.1985, approvata CO.RE.CO con provvedimento n. 73800 del 12.12.1985 e approvato con deliberazione CC. n. 175 del 21.12.1987 previa approvazione Osservazioni con deliberazione C.C, n. 66 del 21.09.1987 rese esecutive dal CO.RE.CO con provv. n. 57186 del 16. 10.1987;
5) Piano Particolareggiato Zona B1 contrada "Tafuro" adottato con deliberazione C.C. n. 179 del 9.11.1985, approvata CO.RE.CO. con provvedimento n. 73798 del 12.12.1985 e approvato con deliberazione C.C. n. 176 del 21.12.1987 previa approvazione Osservazioni con deliberazione C.C. n. 67 del 21.09.1987 rese esecutive dal CO.RE.CO con provv. n. del 16.10.1987;
6) Piano Lottizzazione Privata zona B1 adottato con deliberazione C.C. n. 63 del 9.12.1987 ed approvato con deliberazione C.C. n. 11 del 18.03.1998;
7) Piano Particolareggiato zona C1 comparto "1" adottato con deliberazione C.C. n. 180 del 9.11.1985, approvata CO.RE.CO con provv. N. 73799 del 12.12.1987 ed approvato con deliberazione del C.C. n. 177 del 21.12.1987 previa approvazione delle Osservazioni con deliberazione C.C. n. 68 del 21.09.1987 resa esecutiva dal CO.RE.CO con provv. n. 57228 del 16 10.1987;
8) Piano Particolareggiato zona C1 comparto "2" adottato con deliberazione C.C. n. 180 del 9.11.1985, approvata CO.RE.CO con provv. n. 73799 del 12.12.1987 ed approvato con deliberazione del C.C. n. 177 dei 21.12.987 previa approvazione delle Osservazioni con

deliberazione C.C. n. 68 del 21.09.1987 resa esecutiva dal CO.RE.CO con provv. n. 57228 del 16.10.1987;

9) Piano Particolareggiato zona C1 comparto "3" adottato con deliberazione C.C. n. 180 del 9.11.1985, approvata CO.RE.CO con provv. n. 73799 del 12.12.1987 ed approvato con deliberazione del C.C. n. 177 dei 21.12.1987 previa approvazione delle Osservazioni con deliberazione C.C. n. 68 del 21.09.1987 resa esecutiva dal CO.RE.CO con provv. n. 57228 del 16.10.1987;
10) Piano di Lottizzazione zona C2 (C.A.E.R.) approvato con delibera C.C. n. 63 del 15.07.1989 in attuazione dell'art. 51 della L. 865/71;
11) Piano Insediamenti Produttivi approvato con deliberazione C.C. n. 76 del 31.07.1978 e con deliberazione della G.R. n. 7113 del 19.11.1979 con provv. pubblicato sul BUR n.41 del 18.06.1980;
12) Piano Insediamenti Produttivi adottato con deliberazione C.C. n. 64 del 20.03.1990 ed approvato con deliberazione del C.C. n. 133 del 28.08.1990;
13) Variante al P.d.F Vigente per individuazione Impianti Sportivi approvata con deliberazioni del C.C. n. 19 del 19.06.1984 e n. 25 del 4.09.1985 rese esecutive con deliberazione della G.R. n. 2446 del 23.03.1987;
14) Palazzetto dello Sport – Variante al P. di F. adottata con deliberazione del C.C. n. 15 del 1/7/2009 ed approvata con deliberazione del C.C. n. 24 del 26/10/2009;
15) Piano Particolareggiato zona-P.E.E.P. adottato con deliberazione del C.C. n.58 del 6.04.1983 e mai approvato.

Con Deliberazione C.C. n.21 del 20/09/2004, avente per oggetto: "*P.U.T.T. PAESAGGIO – REGIONE PUGLIA. PRIMI ADEMPIMENTI PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO. PERIMETRAZIONE SU CARTOGRAFIA DEL P. DI F. VIGENTE DEL TERRITORIO COSTRUITO.*", si è deliberato di prendere atto della perimetrazione sulla cartografia dello strumento urbanistico vigente (P. di F.) del territorio costruito redatta dall' U.T.C., in adempimento a quanto prescritto dall'art. 1.03, comma 5, delle N.T.A. del P.U.T.T./P., approvato dalla Regione Puglia con Deliberazione della G.R. n. 1748 del 15.12.2000. La suddetta perimetrazione risultava costituita dai seguenti elaborati: Tav.1 – Primi adempimenti. Adeguamento PUTT. Perimetrazione territorio costruito su planimetria del Programma di Fabbricazione; relazione illustrativa.

Con successiva Deliberazione G.C. n.19 del 02/02/2005, avente per oggetto: "*APPROVAZIONE DELLA PERIMETRAZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI ESTESI E DISTINTI E DEI TERRITORI COSTRUITI AI SENSI DELL'ART. 5.05 DELLE N.T.A. DEL PUTT/P REGIONALE.",* si è deliberato di prender atto della "perimetrazione sulla cartografia dello strumento urbanistico vigente (P. di F.) degli ambiti territoriali estesi e distinti" redatta dal geologo Stifani, in adempimento a quanto prescritto dall'art. 5.05, comma 1, delle N.T.A. del P.U.T.T./P, approvato dalla Regione Puglia con Deliberazione della G.R. n. 1748 del 15.12.2000. Contestualmente, si è provveduto all'approvazione della suddetta perimetrazione.

Risulta ovviamente necessario per il Comune di Collepasso dotarsi di uno strumento di pianificazione urbanistica più evoluto e moderno. A tal proposito, si riporta che è stato avviato l'iter per la formazione del PUG del Comune. Difatti, con delibera G.C. n. 208 del 30.12.2009, sono stati approvati l'Atto di Indirizzo ed il Documento di Scoping, resi pubblici sul sito del comune. Inoltre, in settembre 2010, risulta essere stata redatta la relazione di Documento Programmatico Preliminare del sopramenzionato PUG.

5.2 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

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 tutela 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:

- 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

5.2.1 Struttura idro-geomorfologica

Nel territorio di Collepasso, per quanto concerne la struttura idro-geomorfologica, sono presenti:

- UCP - Versanti;
- UCP - Doline;
- UCP - Inghiottitoi (50 m);
- BP - Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (150 m);
- UCP - Reticolo idrografico di connessione della R.E.R. (100 m);

- UCP – Aree soggette a vincolo idrogeologico.

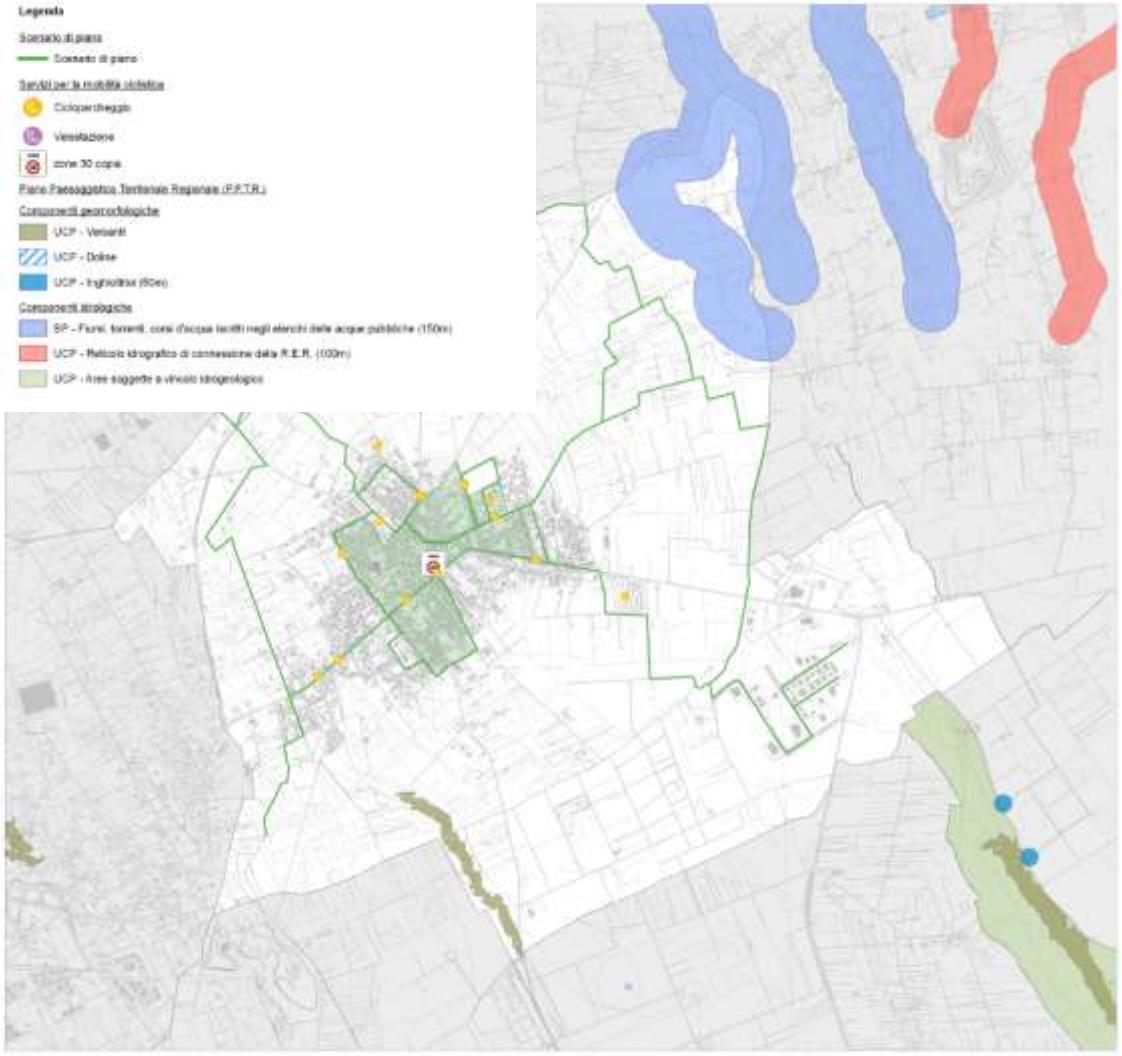


Figura 15 - BP e UCP della struttura idro geomorfologica del PPTR nel territorio di Collepasso e relativa legenda.

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 (ciclopedonale etc.).

All'art. 46 delle NTA del PPTR "Prescrizioni per "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche", il Piano auspica per la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

All'art. 47 delle NTA del PPTR "Misure di salvaguardia e di utilizzazione per il Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.", il Piano auspica parimenti per la realizzazione di percorsi di "mobilità dolce" attraverso l'adeguamento della viabilità esistente, senza interventi di impermeabilizzazione e correttamente inseriti nel paesaggio.

All'art. 51 "indirizzi per le componenti geomorfologiche" si indica che: gli interventi che interessano le componenti geomorfologiche devono tendere a valorizzare le qualità paesaggistiche assicurando la salvaguardia del territorio sotto il profilo idrogeologico e sismico e prevenirne 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 e di ricostruzione delle relazioni tra insediamenti e valori di contesto che ne consentano la ricostruzione delle complesse relazioni ecologiche e paesistiche, garantendo l'accessibilità e la fruibilità esclusivamente attraverso la mobilità dolce (ciclo-pedonale etc.) con limitato impatto paesaggistico e ambientale.

All'art. 53 - Misure di salvaguardia e di utilizzazione per i "Versanti", il Piano auspica per la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

Infine, all'art. 56 – Misure di salvaguardia e di utilizzazione per i "Geositi", gli "Inghiottitoi" e i "Cordoni dunari", sono esplicitate le misure di salvaguardia e di utilizzazione da applicarsi nei territori interessati dalla presenza di inghiottitoi.

5.2.2 Struttura ecosistemica ambientale

Nel territorio di Collepasso, per quanto concerne la struttura ecosistemico – ambientale, sono presenti:

- BP – Boschi;
- UCP – Aree di rispetto dei boschi;
- UCP – Aree umide;

- UCP – Prati e pascoli naturali.



Figura 16 - BP e UCP della struttura ecosistemica ambientale del PPTR nel territorio di Collepasso e relativa legenda.

All'art. 62 "Prescrizioni per Boschi", all'art. 63 "Misure di salvaguardia e di utilizzazione per l'Area di rispetto dei boschi", all'art. 65 "Misure di salvaguardia e di utilizzazione per le "Aree umide" ed all'art. 66 "Misure di salvaguardia e di utilizzazione per Prati e pascoli naturali e Formazioni arbustive in evoluzione naturale" delle NTA del PPTR, si auspica per la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" e spazi di sosta, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

Fermo restando il rispetto delle prescrizioni puntuali previste dalle NTA del PPTR e, nel rispetto delle norme per il rilascio dell'autorizzazione

paesaggistica, le stesse norme tecniche indicano che 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.

5.2.3 Struttura antropica – storico culturale

Relativamente alla struttura antropica – storico culturale, nel territorio di Collepasso sono presenti:

- UCP - Città Consolidata;
- UCP - stratificazione insediativa – siti storico culturali;
- UCP - Area di rispetto – siti storico culturali;
- UCP – Paesaggi rurali;
- UCP – Strade panoramiche;
- UCP – Strade a valenza paesaggistica.

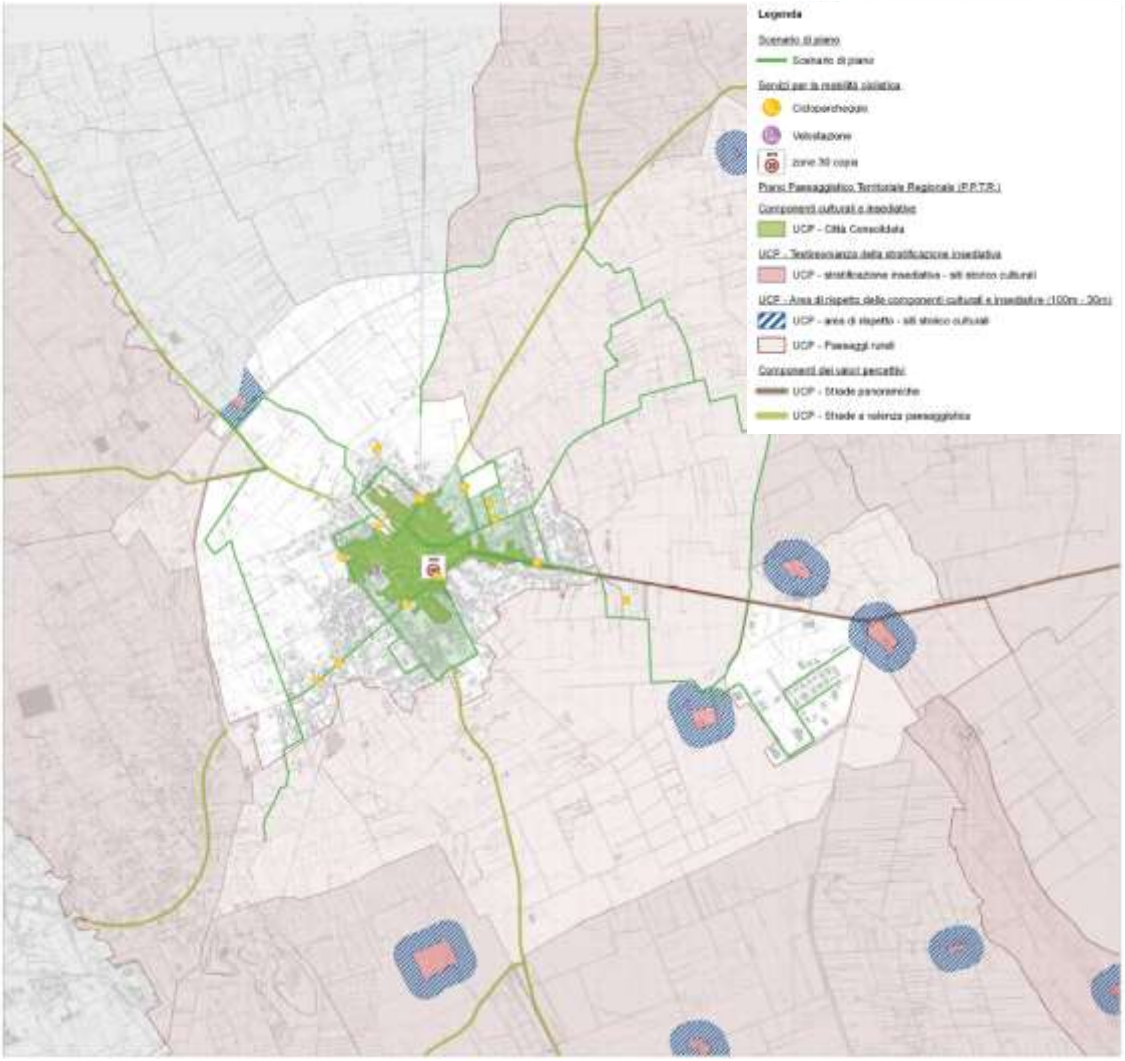


Figura 17 - BP e UCP della struttura antropica storico culturale del PPTR nel territorio di Collepasso e relativa legenda.

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.

L'art. 87 "Direttive per le componenti dei valori percettivi" stabilisce che "gli Enti locali in fase di adeguamento e di formazione dei piani urbanistici e territoriali di loro competenza, effettuano l'individuazione delle strade di interesse paesaggistico-ambientale, delle strade e dei luoghi panoramici, dei coni visuali definendo gli strumenti per la loro tutela e fruizione ed eventualmente mettendo a punto le modalità per inserire gli stessi in un sistema di mobilità dolce".

Per tutti gli interventi che ricadono all'interno di un vincolo del PPTR, si dovrà provvedere, in fase attuativa, alla richiesta della relativa autorizzazione, eccetto gli interventi che, già oggetto di progettazione, hanno già scontato la fase relativa.

5.3 Piano di Assetto Idrogeologico

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.



Figura 18 - I vincoli del PAI nel territorio di Collepasso e relativa legenda.

Tutti gli interventi che ricadono all'interno delle aree vincolate dal PAI dovranno, in fase attuativa, richiedere il parere favorevole dell'Autorità di Bacino sulla compatibilità degli stessi con il PAI (artt. 7-8-9 delle NTA del Piano).

5.4 Carta idrogeomorfologica

La Giunta Regionale della Puglia, con Delibera n° 1792 del 2007, ha affidato all'Autorità di Bacino della Puglia il compito di redigere una nuova Carta Idrogeomorfologica del territorio pugliese, quale parte integrante del quadro conoscitivo del nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), adeguato al Decreto Legislativo 42/2004.

Il progetto della Carta Idrogeomorfologica della Puglia ha ottenuto il parere favorevole in linea tecnica da parte del Comitato Tecnico dell'Autorità di Bacino della Puglia nella seduta del 10/11/2009, al quale ha fatto seguito la presa d'atto del Comitato Istituzionale nella seduta del 30/11/2009, giusta Delibera n° 48/2009. In relazione al dettaglio di restituzione della Carta Idrogeomorfologica (scala 1:25.000), il Comitato Istituzionale, all'interno della stessa Delibera n° 48/2009, ha inteso prevedere una successiva fase di verifica, aggiornamento e condivisione al fine di rendere la Carta conforme ed adeguata ad un utilizzo alla scala comunale, in considerazione dei continui approfondimenti conoscitivi che l'Autorità di Bacino della Puglia svolge nell'ambito dei tavoli tecnici di co-pianificazione per i PUG, e delle istruttorie di progetti ed interventi di competenza.

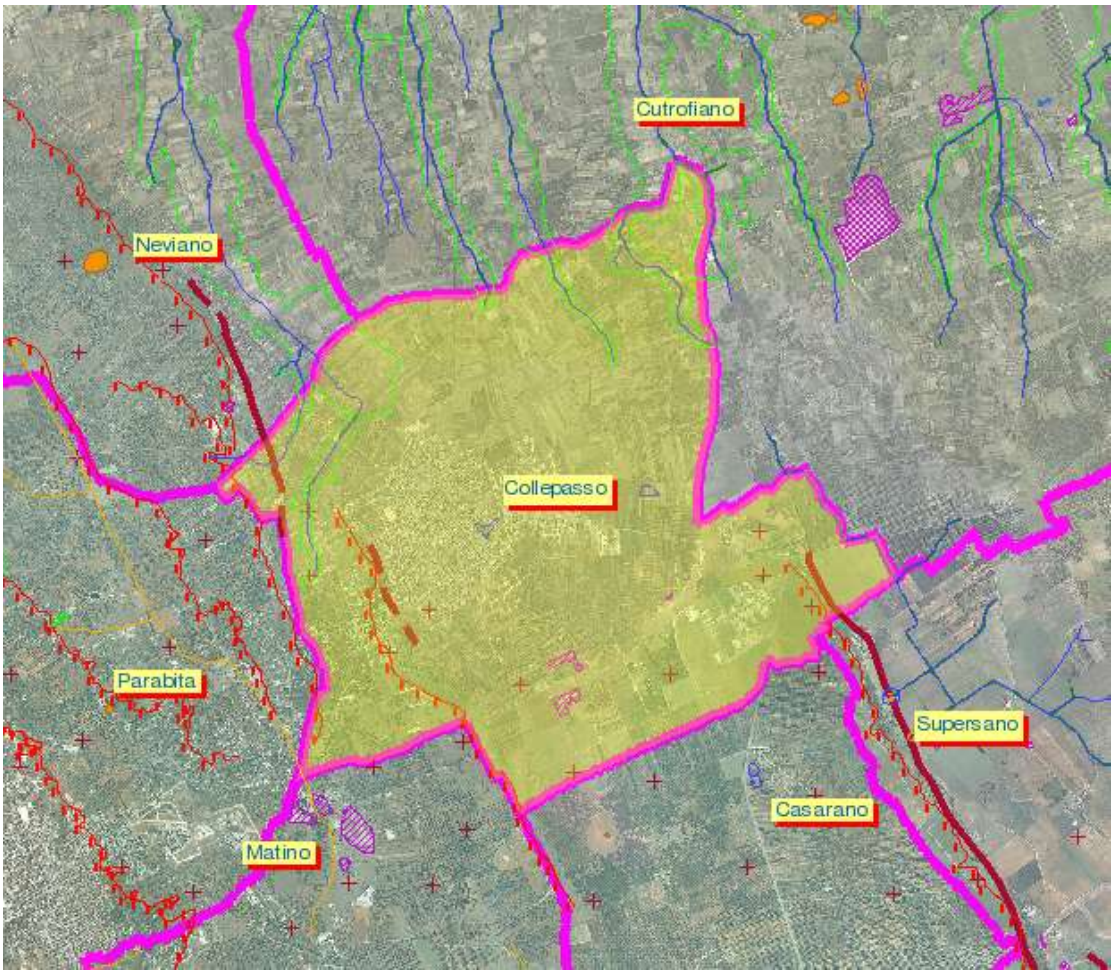






Figura 19 - Carta idrogeomorfologica nel territorio di Collepasso e relativa legenda.

Dalla consultazione della Carta idrogeomorfologica è emerso che il territorio di Collepasso è interessato principalmente da forme di modellamento di corso d'acqua, da corsi d'acqua, da elementi di tettonica e da forme carsiche.

Tutti gli interventi che ricadono all'interno delle fasce di rispetto dei corsi d'acqua dovranno, in fase attuativa, richiedere il parere favorevole dell'Autorità di Bacino sulla compatibilità degli stessi con il PAI (artt. 6-10 delle NTA).

5.5 Piano di Tutela delle Acque (approvato)

Il Piano di Tutela delle Acque è individuato dalla Parte Terza, Sezione II del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., recante norme in materia di tutela delle acque dall'inquinamento, come strumento prioritario per il raggiungimento e il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei e degli obiettivi di qualità per specifica destinazione, nonché della tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico. Esso si configura come strumento di pianificazione regionale, di fatto sostitutivo dei vecchi "Piani di risanamento" previsti dalla Legge 319/76, e rappresenta un piano stralcio di settore del Piano di Bacino ai sensi dell'ex articolo 17 della L.183/1989 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo" (abrogato e sostituito dall'art. 65 della Parte Terza, Sezione I, "Norme in materia di difesa del suolo e lotta alla desertificazione", del D.Lgs 152/06), di cui dovrebbe ricalcare l'impianto strategico.

Con Delibera del Consiglio Regionale n° 230 del 20/10/2009 è stato approvato il Piano di Tutela delle Acque ai sensi dell'articolo 121 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n° 152 (Delibera di Giunta 4 agosto 2009, n° 1441).

5.6 Piano di Tutela delle Acque (adottato)

Con Delibera di Giunta Regionale n° 1333 del 16/07/2019 è stata adottata la proposta relativa al primo aggiornamento del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.), che include importanti contributi innovativi in termini di conoscenza e pianificazione:

- delinea il sistema dei corpi idrici sotterranei (acquiferi) e superficiali (fiumi, invasi, mare, ecc.) e riferisce i risultati dei monitoraggi effettuati, anche in relazione alle attività umane che vi incidono;

- descrive la dotazione regionale degli impianti di depurazione e individua le necessità di adeguamento, conseguenti all'evoluzione del tessuto socio-economico regionale e alla tutela dei corpi idrici interessati dagli scarichi;
- analizza lo stato attuale del riuso delle acque reflue e le prospettive di ampliamento a breve-medio termine di tale virtuosa pratica, fortemente sostenuta dall'Amministrazione regionale quale strategia di risparmio idrico.

Il Comune di Collepasso è interessato dalla presenza di "Aree di tutela quali-quantitativa", "Zone di Protezione Speciale Idrogeologica (ZPSI)", di "Corpi idrici acquiferi calcarei cretacei utilizzati a scopo potabile" ed è lambito, inoltre, da "Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola (ZVN)".

Per qualsiasi intervento in programma nelle aree denominate "Zone di Protezione Speciale Idrogeologica (ZPSI)", si dovrà verificare il rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 52 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque.



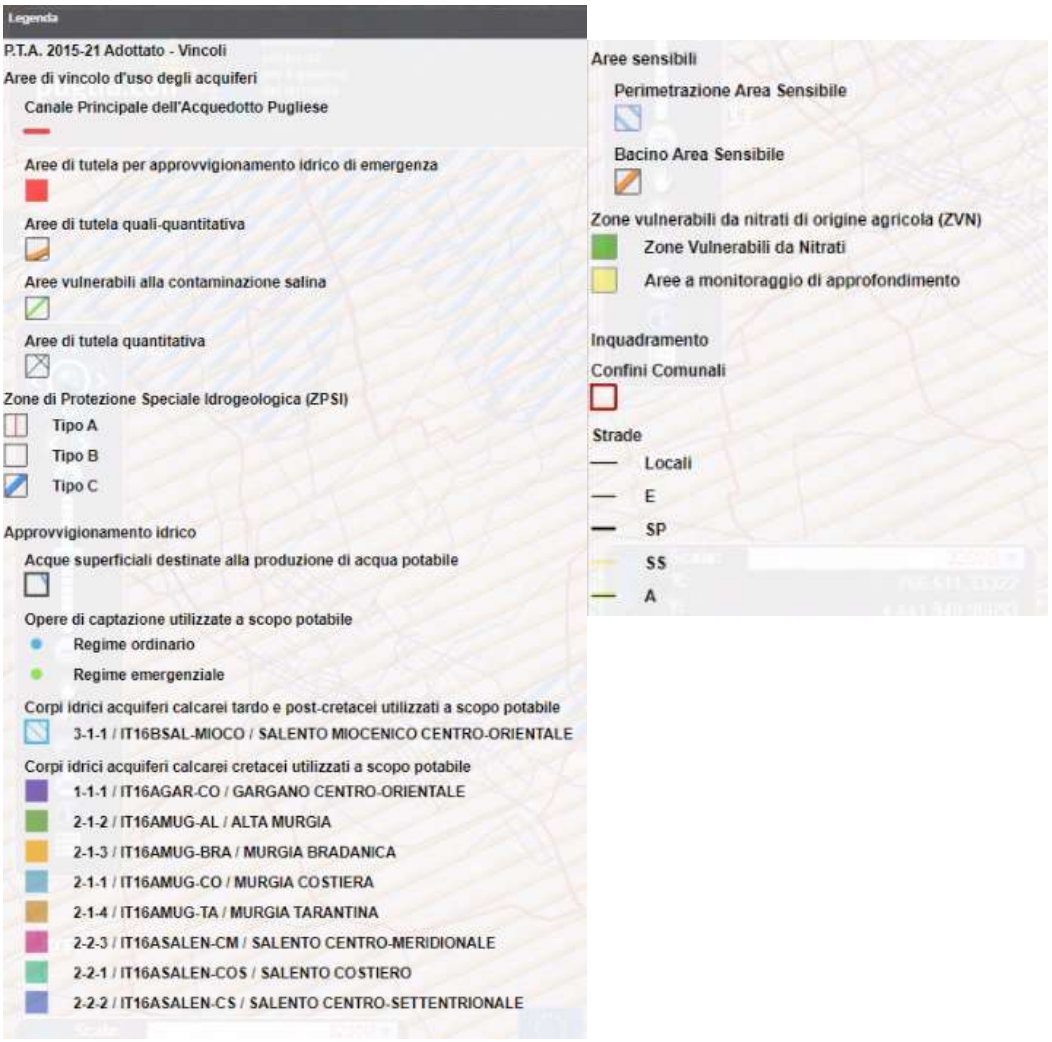


Figura 20 - Piano di tutela delle Acque (adottato) nel territorio di Collepasso e relativa legenda.

5.7 Aree Naturali Protette e i siti della Rete Natura 2000

La Legge Quadro sulle Aree Naturali Protette n° 394 del 1991 classifica le aree naturali protette in:

- parchi nazionali;
- parchi naturali regionali;
- riserve naturali, statali o regionali in base alla rilevanza degli interessi in esse rappresentati.

Tale legge, inoltre, demanda alle Regioni la individuazione e l'istituzione dei parchi e delle riserve naturali di interesse regionale.

Con riferimento all'intero territorio nazionale, è redatto e costantemente aggiornato da parte del Ministero dell'Ambiente, l'Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (E.U.A.P.), che raccoglie tutte le aree naturali protette, marine e terrestri che rispondono ai criteri successivamente indicati.

I criteri di inserimento nell'elenco sono:

- Soggetti titolati a presentare domanda di iscrizione. Il soggetto titolato a presentare domanda di iscrizione è quello che ha istituito l'area protetta, ovvero il soggetto gestore provvisto di apposita delega.
- Esistenza di provvedimento istitutivo formale pubblico o privato. Può trattarsi: di una legge o provvedimento equivalente statale o regionale; di un provvedimento emesso da altro ente pubblico; di un atto contrattuale tra il proprietario dell'area e l'ente che la gestisce nel quale siano specificate le finalità di salvaguardia dell'ambiente.
- Esistenza di perimetrazione. Deve esistere una documentazione cartografica comprovante la perimetrazione dell'area.
- Valori naturalistici. Presenza di formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche, biologiche o gruppi di esse di rilevante valore naturalistico e ambientale (art. 1, comma 2 della legge 394/91) e/o esistenza di valori naturalistici, così come previsto dall'art. 2 commi 2 e 3 della legge citata.
- Coerenza con le norme di salvaguardia previste dalla legge 394/91. Ciò riguarda, tra l'altro, l'esistenza del divieto di attività venatoria nell'area. Questo comporta che, nel caso di aree protette in parte delle quali viene esercitata l'attività venatoria, potrà essere iscritta nell'Elenco solamente la parte nella quale vige il divieto di caccia.
- Gestione dell'area. Deve essere garantita una gestione da parte di Enti, Consorzi o altri soggetti giuridici; oppure la gestione può essere affidata con specifico atto a diverso soggetto pubblico o privato.
- Esistenza di bilancio o provvedimento di finanziamento. Deve essere comprovata l'esistenza di una gestione finanziaria dell'area, anche se questa è solamente passiva.

Attualmente è in vigore il 6° aggiornamento, approvato con Delibera della Conferenza Stato-Regioni del 17 dicembre 2009 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n° 125 del 31.05.2010.

La Regione Puglia, in attuazione ai principi programmatici dello Statuto regionale, nonché dei principi generali della Legge Quadro n° 394 del 1991, definisce con la Legge Regionale n° 19 del 1997 e le Leggi Regionali n° 23-24-25-26-27-28 del 23 dicembre 2002, le norme per l'istituzione e la gestione di aree naturali protette regionali, al fine di garantire e di promuovere la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale e ambientale della Regione.

Le succitate Leggi Regionali individuano aree del territorio pugliese di particolare interesse naturalistico ed ambientale da tutelare e valorizzare, facendole rientrare in un'ottica di sviluppo nuovo e sostenibile, da affiancare alle aree protette già istituite di livello internazionale, nazionale, regionale e locale.

All'art. 2 della Legge Regionale n° 19 del 1997, i territori regionali sottoposti a tutela vengono classificati in base alle diverse caratteristiche e destinazioni, secondo le seguenti tipologie:

parchi naturali regionali: sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacuali, da tratti di mare prospicienti la costa, che costituiscono un sistema omogeneo individuato dagli assetti naturali dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici dei luoghi e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali;

riserve naturali regionali: sono costituite da aree terrestri, fluviali, lacuali o marine che contengono una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna ovvero presentino uno o più ecosistemi importanti per le diversità biologiche o per la conservazione delle risorse genetiche.

Attualmente, il 13,8% del territorio regionale pugliese è interessato da aree naturali protette ed in particolare è caratterizzato dalla presenza di:

- 2 parchi nazionali;
- 3 aree marine protette;
- 16 riserve statali;
- 18 aree protette regionali.

Questi numeri fanno della Puglia un territorio straordinario con una biodiversità pressoché unica e con una posizione biogeografica che la rende un ponte naturale tra l'Europa e l'Oriente Mediterraneo.

Alle Aree Naturali Protette si aggiungono quelle proposte all'interno della rete ecologica europea "NATURA 2000", istituita sulla base delle Direttive Habitat e Uccelli (Direttiva 92/43/CEE e Direttiva 147/2009/CEE).

La Rete Natura 2000 è costituita da:

- Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), al fine di contribuire in modo significativo a mantenere o a ripristinare un habitat naturale o una specie in uno stato di conservazione soddisfacente.

- Zone di Protezione Speciale (ZPS), istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici, al fine di tutelare in modo rigoroso i siti in cui vivono determinate specie ornitiche e mitigatrici, con particolare riferimento alle zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar.

La rete, quindi, racchiude un complesso di siti caratterizzati dalla presenza di habitat e specie sia animali che vegetali, di interesse comunitario la cui funzione è quella di garantire la sopravvivenza a lungo termine della biodiversità presente sul continente europeo. L'insieme di tutti i siti definisce un sistema strettamente relazionato da un punto di vista funzionale; infatti, la rete non è costituita esclusivamente dalle aree ad elevata naturalità identificate dai diversi paesi membri, ma anche da quei territori contigui ad esse ed indispensabili per mettere in relazione ambiti naturali distinti spazialmente, ma vicini per funzionalità ecologica.

Attualmente sul territorio pugliese sono stati individuati 92 siti Natura 2000, di questi:

- 24 sono Siti di Importanza Comunitaria (SIC);
- 56 sono Zone Speciali di Conservazione (ZSC). Le ZSC sono state designate con il DM 10 luglio 2015 e il DM 21 marzo 2018;
- 12 sono Zone di Protezione Speciale (ZPS).

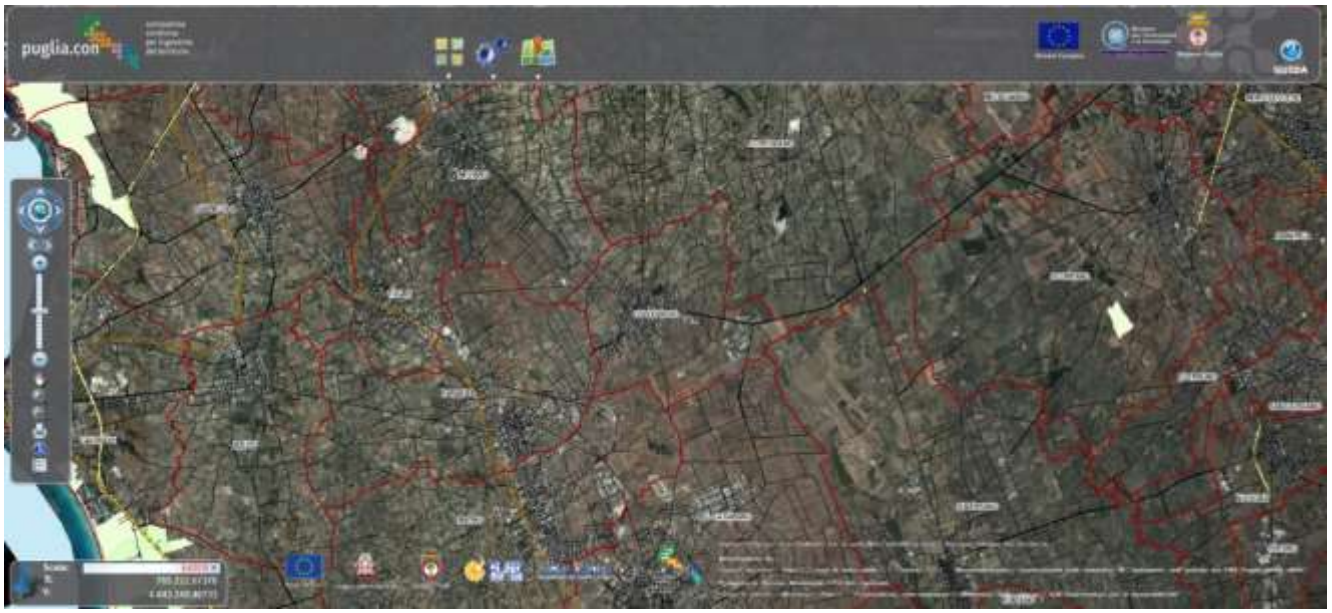
Tre SIC sono esclusivamente marini (pertanto non inclusi nel calcolo delle superfici a terra). Molti dei siti hanno un'ubicazione interprovinciale.

Complessivamente la Rete Natura 2000 in Puglia si estende su una superficie di 402.899 ettari, pari al 20,81 % della superficie amministrativa regionale.

La Rete Natura 2000 in Puglia è rappresentata da una grande variabilità di habitat e specie, anche se tutti i siti di interesse comunitario (SIC e ZPS) presenti rientrano nella Regione Biogeografica Mediterranea e Marino Mediterranea.

L'immagine successiva è relativa all'individuazione dei Siti di Interesse Comunitario (S.I.C.), delle Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.), delle Important Bird Areas (I.B.A.) e delle Aree Protette.

Come si evince, l'area del Comune di Collepasso non è interessata dalla presenza di alcun sito di tale tipologia. Non è quindi necessario acquisire pareri o nulla osta per la realizzazione degli interventi previsti dal piano.



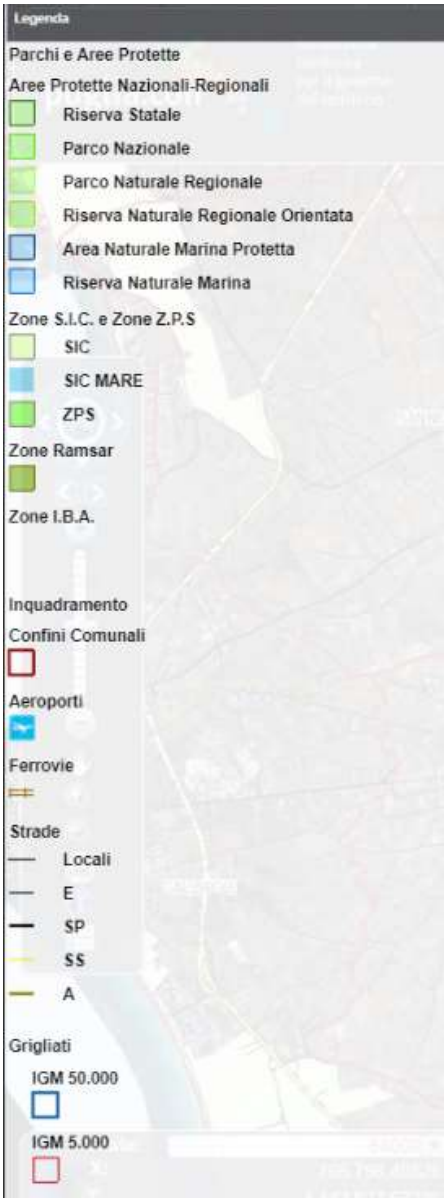


Figura 21 - Parchi e aree protette nel territorio di Collepasso e relativa legenda.

5.8 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 paesaggistico 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.

5.9 Piano della Qualità dell'aria (PQRA)

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.

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:

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.

Collepasso ricade in zona D che comprende i comuni a cui applicare misure di mantenimento.

Considerando che Il PRQA è stato adottato con Regolamento Regionale n. 6/2008 e redatto sulla base di dati disponibili nel 2005, si può quindi immaginare che le emissioni inquinanti da traffico siano maggiori rispetto a quelle stimate nel 2005 e che, per quanto il Comune rientri in zona D, agire sulla mobilità sostenibile potrebbe incrementare la qualità dell'aria nel territorio comunale.

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 snellimento del traffico autoveicolare nelle aree urbane, con l'incentivazione del trasporto pubblico e la riduzione del traffico merci.*"

La tabella seguente sintetizza il settore d'intervento e le misure previste dal PRQA.

Il PMC di Collepasso è coerente con quanto previsto dal PRQA e con la ratio dello stesso.

	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 antecedentemente 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

5.10 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. 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 sistematica.

• 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 PMC di Collepasso risulta coerente con gli obiettivi di sostenibilità del PEAR in relazione al settore dei trasporti.

6 Impatti potenziali derivanti dall'attuazione del PMC

Il PMC avrà effetti positivi significativi sul sistema della mobilità, tra cui si evidenzia:

- 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, in particolare nelle aree centrali dove si registrano i maggiori livelli di traffico e nei pressi delle aree scolastiche.

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 per la Mobilità Ciclistica, 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, nell'offrire alternative al trasporto veicolare individuale attraverso scelte condivise e partecipate.

I possibili impatti sulla qualità dell'aria potrebbero essere misurabili in termini sia di concentrazione di emissioni di inquinanti dovute al traffico sia in termini di popolazione esposta a tali inquinanti. La riduzione dell'uso dell'automobile privata, infatti, 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 PMC prevede la realizzazione di nuove infrastrutture in affiancamento ad altre già esistenti (e in ogni caso trattasi di minima parte rispetto all'utilizzo di infrastrutture già esistenti), per cui si assisterà ad un marginale consumo di suolo in fase di attuazione del piano.

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 centrale, sia per gli interventi di riduzione della velocità.

L'attuazione del Piano contribuirà alla valorizzazione del paesaggio, garantendo la fruizione sostenibile dello stesso, con particolar riferimento ai sistemi storico culturali. La migliore accessibilità agli spazi garantirà la fruizione anche agli utenti deboli. La riduzione del carico di traffico veicolare

contribuirà al miglioramento della fruizione dei beni paesaggistici. Trattasi anche di uno strumento di pianificazione coerente con gli obiettivi, gli indirizzi e le direttive del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).

In termini di sicurezza stradale l'attuazione del PMC 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 (attraverso, ad esempio, la definizione di 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.

Si evidenziano inoltre:

- azioni che hanno carattere migliorativo in termini di manutenzione e accessibilità degli spazi in favore degli utenti deboli;
- 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 inoltre migliorativi e portare alla rinaturalizzazione di aree attualmente impermeabilizzate.
- 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.
- azioni che 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.

E ancora:

- la modifica dei cromatismi della pavimentazione stradale e dell'arredo stradale costituiranno un impatto con il paesaggio basso ma evidentemente in linea con gli auspici della pianificazione paesaggistica che mira alla mobilità dolce;
- l'impermeabilizzazione del terreno e gli sbancamenti saranno limitati e interesseranno soltanto alcune delle ciclovie individuate;
- non si altererà alcuno skyline;
- non si interverrà su elementi arborei e arbustivi o comunque non restano compromesse le componenti vegetazionali dell'area;
- non si arrecherà alcun disturbo alla fauna e avifauna, se non nella fase di realizzazione degli interventi ma in ogni caso modesto e reversibile con la conclusione del cantiere.

Si potranno, quindi, notare effetti negativi soltanto durante la fase di realizzazione delle infrastrutture, che saranno nulli a completamento dell'opera.

Nel seguito, per ciascuna delle tematiche ambientali, si indicano le possibili forme di impatto e gli indicatori utili alla valutazione qualitativa e quantitativa. In linea generale gli impatti sono lievi.

ARIA – Effetto lieve

Possibili forme di impatto:

- incremento di traffico civile e merci
- emissioni di polveri (PM10)
- emissioni di CO2

Indicatori:

- concentrazione SO2, NOX, O3, CO
- emissioni di CO2
- emissioni totali di inquinanti di origine civile, industriale e da traffico
- densità del traffico (pesante e privato)
- superamenti annui degli standard/valori guida per ogni inquinante
- percentuale di giorni l'anno con cattiva qualità dell'aria
- popolazione esposta
- fabbisogno energetico (cal /mq o abitante)
- densità del traffico (n° veicoli/giorno)

ACQUA – Effetto lieve

Possibili forme di impatto:

- captazioni e derivazioni
- creazione di nuova superficie impermeabile
- effetti sul patrimonio forestale

Indicatori:

- sfruttamento della risorsa
- dotazione idrica pro-capite

SUOLO – Effetto lieve

Possibili forme di impatto:

- occupazione e consumo di suolo (strade, etc.)
- interazioni con agro-zootecnia
- modifiche morfologiche e regimazione delle acque
- immissione di inquinanti e/o sostanze estranee

Indicatori:

- uso del suolo
- superficie occupata da infrastrutture
- quota del territorio interessata da attività estrattiva
- superficie aree in erosione

RUMORE – Effetto lieve

Possibili forme di impatto:

- emissioni in fase di cantierizzazione

Indicatori:

- emissioni sonore
- clima acustico
- qualità acustica delle aree in relazione alle destinazioni d'uso

FAUNA E FLORA – Effetto lieve

Possibili forme di impatto:

- alterazione di habitat e biotopi

- artificializzazione di aree naturali o seminaturali

Indicatori:

- qualità e varietà degli habitat
- quota di territorio protetto
- numero di specie di pregio e/o tutelate
- fruibilità di tali aree

PAESAGGIO – Effetto nullo

Possibili forme di impatto:

- interazioni con il patrimonio naturale
- interferenze con tipicità del paesaggio costruito

Indicatori:

- uso del suolo
- quota percentuale di copertura boschiva
- qualità della copertura vegetale
- quota di verde pubblico pro-capite (su base circoscrizionale o rionale)
- numero di siti ambientali, culturali ed artistici di pregio fruibili e/o restaurati

SICUREZZA STRADALE – Effetto lieve

Possibili forme di impatto:

- incidentalità stradale

Indicatori:

- numero di incidenti
- gravità degli incidenti
- esposizione a cantieri stradali.

7 Monitoraggio del Piano

L'obiettivo del monitoraggio è la valutazione dell'effettivo raggiungimento degli obiettivi e l'efficacia delle azioni che saranno individuate dal Piano coerenti con gli obiettivi. È opportuno che il monitoraggio sia condiviso con i cittadini e gli stakeholders e che si producano dei rapporti sullo

stato di avanzamento della fase attuativa del PMC che contengano l'elencazione degli eventuali correttivi da approntare alle strategie e/o alle azioni. Il Monitoraggio avverrà in coerenza con quanto indicato dalle Linee Guida Regionali per i PMC.

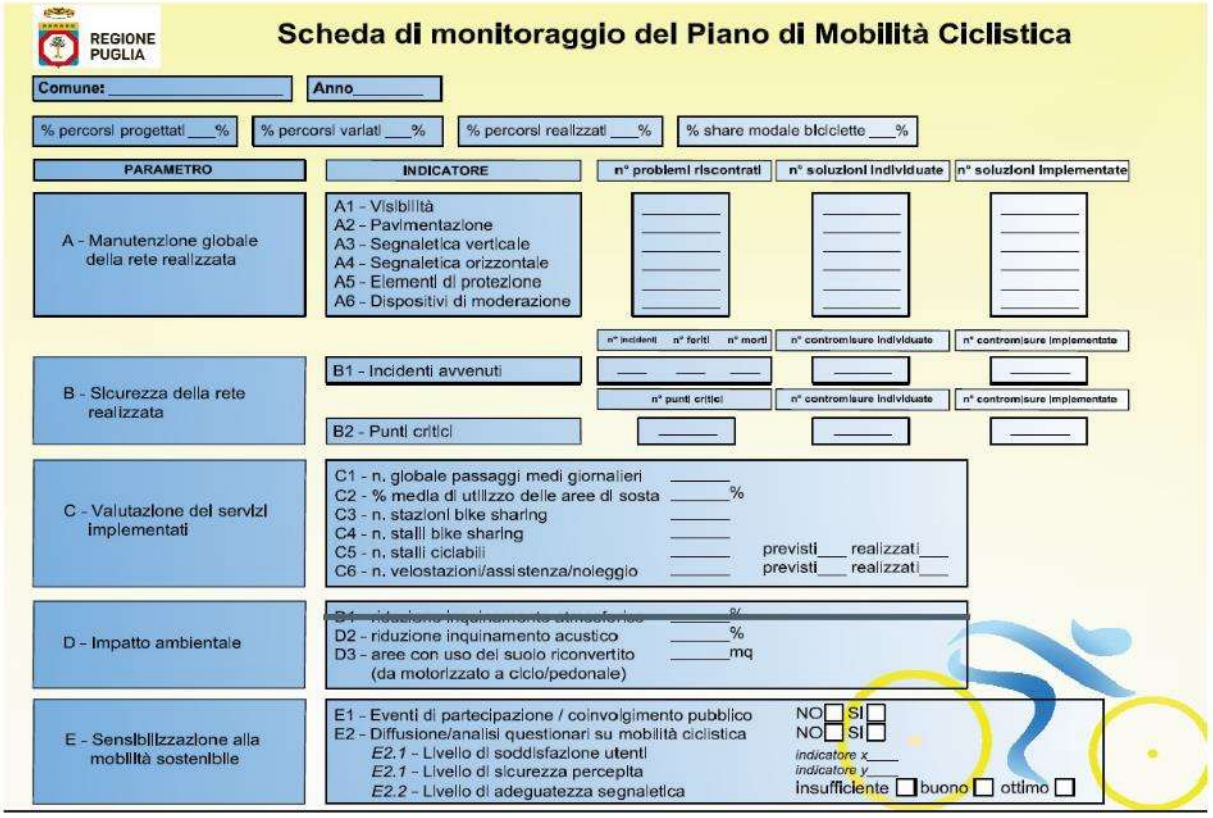


Figura 22 - Scheda di Monitoraggio fornita dalle LG per i PMC della Regione Puglia.

Dal punto di vista delle competenze amministrative, gli Enti Locali hanno il compito di misurare e monitorare l'andamento degli indicatori sottoelencati nei propri ambiti territoriali. Conseguentemente, in coerenza con gli obiettivi e le azioni fissate descritte nei paragrafi precedenti per valutare l'efficacia del PIANO sono stati previsti i seguenti indicatori basati sui seguenti criteri valutativi:

- quota modale di spostamenti in bicicletta, sul totale degli spostamenti quotidiani, distintamente nel territorio comunale e in quello metropolitano;
- incremento di almeno il 25% del parco mezzi del trasporto pubblico locale urbano e provinciale, in esercizio con dispositivi/spazi per il trasporto a bordo delle biciclette;

- sviluppo ed estensione dei servizi di sharing, biciclette a propulsione muscolare, e-bike e cargo-bike;
- numero di lavoratori (pubblici e privati) che utilizzano la bicicletta negli spostamenti sistematici casa - lavoro, con riguardo al numero di lavoratori che utilizzano la bicicletta come strumento di lavoro;
- numero di studenti (scuole primarie e secondarie) che utilizzano la bicicletta negli spostamenti casa - studio;
- estensione delle reti infrastrutturali ciclabili, a livello urbano (aree, piste, nodi di scambio, ecc.);
- quantità di servizi a supporto della ciclabilità, (velostazioni, depositi, rastrelliere, punti di piccola manutenzione e gonfiaggio, ecc.);
- numero ed estensione dei ciclo-parcheggi per mezzi a due ruote;
- numero di nodi e di luoghi di interscambio/integrazione modale, tra la rete ciclabile urbana e le altre reti e servizi di mobilità;
- rilevamento della sicurezza delle infrastrutturali ciclabili, degli attraversamenti e delle intersezioni attraverso il monitoraggio del livello di incidentalità degli stessi. Il parametro è dato dal numero di incidenti che coinvolgono biciclette e indici di mortalità e lesività a danno dei ciclisti.

8 Proposta di elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare

NOME SOGGETTO	PEC	TERRITORIO
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	mattm@pec.minambiente.it	Nazionale
Segretariato Regionale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo per la Puglia	mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it	Regionale
Soprintendenza belle arti e paesaggio per le provincie di Brindisi e Lecce	sabap-br-le@pec.cultura.gov.it	Regionale
Soprintendenza Archeologia della Puglia	mbac-sar-pug@mailcert.beniculturali.it	Regionale
Direzione Regionale Musei Puglia	mbac-pm-pug@mailcert.beniculturali.it	Regionale
Provveditorato OO.PP. Campania-Molise-Puglia-Basilicata	oopp.puglia@pec.mit.gov.it	Interregionale
Regione Puglia: Sezione Autorizzazioni ambientali	servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio	servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale	sezione.mobilitaevigilanza@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale	sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti	servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale

Regione Puglia: Sezione Valorizzazione Territoriale	valorizzazioneterritoriale.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione gestione sostenibile e tutela delle risorse forestali e naturali	protocollo.sezionerisorsesostenibili@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Lavori Pubblici	servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione risorse idriche	servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Protezione Civile	servizio.protezionecivile@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Ciclo dei Rifiuti e Bonifiche	serv.rifiutiebonifica@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Servizio Parchi e Tutela Biodiversità	ufficioparchi.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Sezione Urbanistica	serviziourbanistica.regionepuglia@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Sezione Demanio e Patrimonio	serviziodemaniopatrimonio.bari@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Dipartimento Mobilita', Qualita' urbana, Opere pubbliche e Paesaggio	area.mobilitaequalitaurbana@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Assessorato Infrastrutture Strategiche e Mobilità	mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Regione Puglia: Ufficio VAS	ufficio.vas@regione.puglia.it	Regionale
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	Regionale
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	Regionale
Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale	direttore.areasvilupporurale.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
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	Regionale
Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro	areaeconomia@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Dipartimento Turismo, economia della cultura e valorizzazione del territorio	direttore.areaterritorio.regione@pec.rupar.puglia.it	Regionale
Acquedotto Pugliese S.P.A.	acquedotto.pugliese@pec.aqp.it	Regionale/ente
Autorità Idrica Pugliese	protocollo@pec.aip.gov.it	Regionale/ente
Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Lecce	pianificazioneterritoriale@cert.provincia.le.it	Provincia di Lecce
Servizio Pianificazione - Servizi di Trasporto e Mobilità della Provincia di Lecce	trasporti@cert.provincia.le.it	Provincia di Lecce
ARPA Puglia - URP	info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it	Regionale/ente
ARPA Puglia - Direzione scientifica	dir.scientifica.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it	Regionale/ente
Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Lecce	protocollo.prefle@pec.interno.it	Locale
Camera di Commercio di Lecce	cciaa@le.legalmail.camcom.it	Ente
Autorità Idrica Pugliese	segreteria@pec.aip.gov.it	Regionale/ente
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede Puglia	segreteria@pec.adb.puglia.it	Regionale/ente
ASSET Puglia	asset@pec.rupar.puglia.it	Ente
Corpo forestale	cp.taranto@pec.corpoforestale.it	Locale
ANAS - struttura territoriale Puglia	anas.puglia@postacert.stradeanas.it	Regionale
Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Lecce	protocollo@pec.asl.lecce.it	Locale