

**Avvisi**

COMUNE DI OTRANTO

**Procedura di verifica di assoggettabilità a VAS. Piano Urbano della Mobilità Ciclistica.**

Prot. n. 1733

del 23.01.2020

**Procedura di verifica di assoggettabilità a V.A.S. Piano Urbano della Mobilità Ciclistica.**

OGGETTO: Piano Urbano della Mobilità Ciclistica

**Verifica di assoggettabilità a V.A.S. ai sensi dell'art. 8 della L.R. n.44/2012****Provvedimento di esclusione.****L'AUTORITA' COMPETENTE PER LA V.A.S.****VISTO** che:

- la Regione Puglia, ai sensi dell'art. 35 e. i del D.Lgs. n. 152/2006, ha approvato la L.R. n. 44 del 14.12.2012 "Disciplina regionale in materia di Valutazione Ambientale Strategica", che circostanzia l'iter procedimentale della VAS, le modalità di redazione dei rapporti ambientali, ed all'art. 4 rubricato "Attribuzioni e esercizio della competenza di VAS", detta le condizioni ed i requisiti per la delega ai Comuni (BURP n. 183 del 18.12.2012);
- la L.R. Puglia n. 4 del 12.02.2014 (BURP n. 21 del 17.02.2014) ha introdotto delle semplificazioni agli art. 10, 11 e 12 della L.R. Puglia n. 44/2012 evidenziando che "ai comuni è delegato l'esercizio, anche in 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 9 per i piani e programmi approvati in via definitiva dai comuni, nonché per l'espletamento delle procedure di VAS di cui agli articoli 9 e seguenti rivenienti da provvedimenti di assoggettamento di piani o programmi di cui sopra";

**PREMESSO:**

**che** questo Ente al fine di soddisfare le esigenze attuali e soprattutto future di un territorio a spiccata vocazione turistica, implementare una politica già intrapresa nell'ambito di mobilità sostenibile, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, intende procedere alla luce della vigente normativa, alla definizione di una rete ciclabile diffusa e sicura di scala comunale con la redazione ed approvazione del Piano Urbano della Mobilità Ciclistica (PUMC) inteso come progetto del sistema della multimodalità sostenibile con la diffusione della mobilità ciclistica in sostituzione della mobilità veicolare motorizzata, la percorrenza veicolare lenta in tutto il territorio urbanizzato e l'implementazione di azioni in sinergia con altri interventi gestionali ed educativi;

**che** Il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica (PUMC) si concretizza nell'individuazione di una serie di interventi sul sistema della mobilità cittadina, tra essi coordinati, tendenti ad ottimizzare le condizioni di sostenibilità della mobilità urbana riferita al centro cittadino ed al territorio comunale;

**che** il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica definisce una serie di interventi prioritari nel settore della mobilità e delle sue implicazioni e che esso potrà avere un orizzonte temporale di medio lungo periodo e dovrà considerare tutti gli elementi del sistema dei trasporti, comprese le infrastrutture esistenti e future;

**che** per la costruzione del PUMS è indispensabile la partecipazione “strutturata” dei cittadini, delle organizzazioni, della società civile e delle diverse componenti sociali interessate ai diversi aspetti connessi alla mobilità. Il processo di partecipazione è parte integrante della costruzione del Piano e sta alla base del riconoscimento delle criticità, della definizione degli obiettivi, della costruzione degli scenari d’azione e della loro valutazione sociale, economica ed ambientale, a tal fine la versione definitiva del presente Piano rinverrà a seguito della condivisione con gli stakeholder territoriali fra le fasi di adozione e di approvazione del Piano.

**Considerata** pertanto la necessità per questo Ente di dotarsi di un Piano Urbano della Mobilità Ciclistica atteso:

- uno share modale ciclabile prossimo al 3,0 %, probabilmente dovuto anche alla implementazione di Zone a traffico Limitate e a Zone pedonali, se pur prevalentemente stagionali, oltre che alla vocazione turistica dei luoghi, al clima estremamente mite e alla più spiccata propensione verso le tematiche ambientali;
- l’assenza di percorsi ciclabili realizzati nonostante la naturale propensione dei cittadini verso la mobilità ciclistica;
- l’esistenza di una mobilità ciclistica comunale, sia a breve che a lungo raggio, che risulta essere appena sufficiente rispetto alla potenzialità del territorio;
- la presenza all’interno del territorio comunale di itinerari pianificati a livello nazionale (ciclovie Adriatica) e regionale (Ciclovie dei tre Mari)
- la prioritaria razionalizzazione della circolazione nell’area della città consolidata, definita come il territorio maggiormente propenso alla mobilità lenta, in favore della pedonabilità e della ciclabilità, con la stessa priorità dovranno considerarsi anche le aree in vicinanza degli istituti scolastici e dei principali punti di aggregazione, al fine di valorizzare il contesto storico architettonico, culturale e sociale di dette aree;
- la necessità di garantire maggiori e più adeguati standards di sicurezza per gli utenti deboli e favorire la mobilità ciclistica;

che con nota acquisita al prot n. 8972/2019 del 19/04/2019, la Società “Tecnocmobility di Andersson Anna Maria Margareta & C. s.a.s” è stato trasmesso la documentazione riferita al “Piano Urbano della Mobilità Ciclistica (PUMC)”, chiedendone, ai sensi della Legge Regionale sulla Mobilità Ciclistica n.1 del 23/01/2013 e del D.lgs. 50/2016, la sua approvazione, costituita dai seguenti elaborati:

| <b>Codice elaborato</b> | <b>Titolo Elaborato</b>  | <b>Scala</b> |
|-------------------------|--|--------------|
| REL 01                  | Elenco Elaborati   |              |
| REL 02                  | Relazione Tecnico - Descrittiva  |              |
| REL 03                  | Indirizzi progettuali per la realizzazione dei percorsi ciclabili          |              |
| REL 04                  | Abaco degli interventi di moderazione del traffico                         |              |
| REL 05                  | Rapporto ambientale - assoggettabilità VAS --                              |              |
| TAV 01                  | Planimetria generale su C.T.R.   | 1:25.000     |
| TAV 02                  | Planimetria generale su foto aerea   | 1:25.000     |
| TAV 03                  | Planimetria generale su foto aerea – centro urbano                         | 1:5.000      |
| TAV 04                  | Planimetria dello stato di fatto e delle tipologie di percorso(Tav 1 di 4) | 1:10.000     |

|        |   |          |
|--------|---|----------|
| TAV 05 | Planimetria dello stato di fatto e delle tipologie di percorso (Tav 2 di 4) | 1:10.000 |
| TAV 06 | Planimetria dello stato di fatto e delle tipologie di percorso (Tav 3 di 4) | 1:10.000 |
| TAV 07 | Planimetria dello stato di fatto e delle tipologie di percorso (Tav 4 di 4) | 1:2.500  |
| TAV 08 | Planimetria con indicazione delle priorità di intervento                    | 1:25.000 |
| TAV 09 | Sistemazioni tipologiche dei percorsi e delle intersezioni ciclabili        | varie    |
| TAV 10 | Pianificazione, Territorio e Paesaggio (Tav 1 di 3)                         | varie    |
| TAV 11 | Pianificazione, Territorio e Paesaggio (Tav 2 di 3)                         | varie    |
| TAV 12 | Pianificazione, Territorio e Paesaggio (Tav 3 di 3)                         | varie    |

**che** con nota prot. n. 8906 del 19/04/2019 il responsabile del procedimento Ing. Emanuele Maggiulli, attivava la consultazione dei Soggetti Competenti in Materia ambientale (di seguito SCMA) ed enti territoriali interessati,

**che**, in particolare, i SCMA consultati ed enti territoriali risultano essere:

1. Regione Puglia- Ufficio Strumentazione Urbanistica;
2. Regione Puglia- Servizio Assetto del Territorio- Ufficio Attuazione Paesaggistica;
3. Regione Puglia- Pianificazione e programmazione delle infrastrutture per la mobilità;
4. Regione Puglia- Ufficio ciclo Rifiuti e Bonifica;
5. Regione Puglia- Ufficio risorse Idriche;
6. Regione Puglia- Ufficio Ecologia, Programmazione politiche energetiche, VIA e Vas;
7. Soprintendenza delle Belle Arti e Paesaggio per la Provincia di Brindisi Lecce e Taranto.
8. Autorità di Bacino della Puglia;
9. Acquedotto Pugliese AQP, Unità Comunicazione ;
10. ARPA PUGLIA
11. Ferrovie del SUD-EST e Servizi Automobilistici
12. ENEL SPA
13. Autorità idrica Pugliese
14. Provincia di Lecce – Ufficio VIA
15. Provincia di Lecce – Servizio Viabilità
16. Provincia di Lecce – Servizio Pianificazione Territoriale
17. Regione Puglia- Ufficio Lavori Pubblici, struttura tecnica Provinciale di Bari ( Ex Genio Civile)

**che** ad oggi non risulta pervenuto alcun contributo dai seguenti SCMA ed enti territoriali consultati.

**Espletate le procedure di rito, analizzati e valutati gli aspetti tecnico - amministrativi di Piano, anche alla luce dei contributi resi dai SCMA intervenuti nel corso del procedimento, si evidenziano le risultanze dalla istruttoria relativa alla verifica di assoggettabilità a VAS del Piano sulla base dei criteri previsti dall'Allegato I alla parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.**

#### **Caratteristiche territoriali dell'area d'intervento**

La pianificazione interessa l'intero territorio del Comune di Otranto, comprese le aree suburbane ed agricole. La rete prevista è costituita da 17 percorsi ciclabili, di cui due di valenza nazionale/regionale.

L'estensione complessiva della rete risulta essere pari a circa 73 km, di cui poco più di 26 km appartengono alla ciclovia Adriatica, poco meno di 3 km appartengono alla Ciclovia dei Tre Mari e circa 44 km sono stati pianificati dal PUMC, in parte già ipotizzati su scala provinciale e comunale recepiti integralmente dal piano.

### **Interventi previsti dal PUMC (obiettivi e azioni)**

Lo scopo principale del Piano è quello di mettere “a rete” o “a sistema” fra di loro i percorsi ciclabili pianificati con i punti attrattori del territorio, i nodi di trasporto e gli istituti scolastici cittadini, in modo tale da garantire un elevato sviluppo della mobilità ciclistica per gli spostamenti sistematici su scala locale, oltre che agevolare i flussi di cicloturisti attraverso interventi infrastrutturali e gestionali a breve e medio periodo che consentano di:

- realizzare i tronchi delle Ciclovie di carattere nazionale e regionale;
- realizzare i primi tronchi dei percorsi ciclabili con un progetto di “rete” ciclabili, per meglio ottimizzare le risorse e gli investimenti;
- sviluppare una diffusa rete ciclabile nel centro cittadino, caratterizzato da limite di velocità pari a 30 km/h;
- realizzare una serie di percorsi ciclabili a medio raggio in tutto il territorio comunale costiero e dell’entroterra, al fine di promuovere lo sviluppo del territorio e di creare interesse, da parte dei cicloturisti, non solo ad attraversarlo, ma soprattutto a permanervi.

Oltre ad aver individuato percorsi ciclabili sia in ambito urbano che in ambito extraurbano, il PUMC ha individuato una serie di interventi da apportare utili alla moderazione del traffico, ad aumentare i livelli di sicurezza stradale, a minimizzare l’incidentalità urbana e, nel complesso a migliorare la qualità di vita cittadina.

I principi su cui il Piano fa riferimento sono:

- la riduzione delle velocità veicolari, promuovendo il rispetto del limite di velocità pari a 30 km/h in buona parte dell’abitato, con l’implementazione di interventi di moderazione della velocità specialmente all’interno della città consolidata, in vicinanza delle scuole, dei luoghi di aggregazione e nelle strade comunali extraurbane individuate per i percorsi ciclabili.
- Individuazione della figura del Mobility Manager comunale
- l’incentivazione del cicloturismo, dando priorità “1” ai percorsi ciclabili di valenza nazionale e regionale transitanti nel territorio comunale e collegando i recettori territoriali alla rete lenta cittadina ed extraurbana;
- l’incentivazione dei collegamenti casa-lavoro e casa-scuola con mobilità dolce,
- la multimodalità sostenibile con la realizzazione di una velostazione limitrofa alla stazione delle Ferrovie Sud Est;
- L’incentivazione all’utilizzo della bicicletta nelle zone pedonali e a traffico limitato, con opere di segnaletica e di valorizzazione architettonica;
- Promozione di programmi di educazione e diffusione sulla mobilità sostenibile, aventi come target varie fasce di utenti (studenti, automobilisti, ecc.).
- Assicurare la funzionalità degli interventi con una serie di forniture in favore della ciclabilità (velostazioni, bike park, abbattimento di barriere architettoniche, bike sharing, intermodalità, ecc.).

Per quanto riguarda le tipologie dei percorsi ciclabili è prevista la realizzazione di:

- circa 16,50 km in sede propria su sedimi stradali esistenti;
- circa 2,00 km in sede propria con necessità di una fascia di esproprio;
- circa 29,50 km in sede promiscua su strade “bianche” a traffico nullo;
- circa 25,00 km in sede promiscua su strade bitumate da calmierare.

### **Vincoli, tutele e indirizzi specifici**

L’area in oggetto, a seguito dell’approvazione del PPTR, risulta interessata dalla presenza delle componenti geomorfologiche, idrologiche, botanico vegetazionali, culturali, percettive, suoli e sottosuolo.

**Potenziali effetti attesi e specifiche risposte associate**

Gli effetti sulle componenti ambientali sono da ritenersi pressoché nulli, in quanto i complessivi 73 km di rete ciclabile individuata (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), giacciono quasi interamente su strade esistenti o su strade già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti (si prevede la realizzazione di percorsi ciclabili su nuovi suoli per una estensione pari a meno di 2 km ed interessano principalmente fasce laterali di strade già esistenti).

In alcuni casi gli effetti risultano positivi (effetto sul rumore da traffico veicolare e sulla sicurezza stradale) poiché l'intervento è poco invasivo: gli unici effetti sulle componenti ambientali sono legati alla fase di cantiere e, pertanto, si esauriscono al termine della stessa.

**In conclusione**, sulla base del Rapporto Ambientale Preliminare, riportante i criteri previsti dall'allegato 1 del D.Lgs. 4/2008, della natura del Piano Urbano della Mobilità Ciclistica e del contesto territoriale in cui è inserito, tenuto conto dei contributi resi dai Soggetti Competenti in materia Ambientale, si procede a verificare la produzione di possibili impatti significativi e negativi del Piano sull'ambiente e sul patrimonio culturale ivi esistente ex art. 6 c.5 frl D.L.vo 152/2006 e smi. Sul punto si ritiene che il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica ricadenti nel Comune di Otranto non produce alcun impatto significativo sul patrimonio culturale e paesaggistico ivi presente nella zona. Per effetto il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica, nella sua consistenza insediativa non risulta avere alcun impatto né significativo né negativo sull'ambiente circostante, di contro permette di:

- garantire a tutti i cittadini modalità di spostamento tali da accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;
- incoraggiare la scelta della modalità di trasporto più sostenibile;
- sviluppare alternative alla domanda di mobilità;
- ridurre emissioni di gas climalteranti nel settore dei trasporti;
- limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale-generale;
- migliorare il profilo ecologico del parco veicolare;
- ridurre il rumore ambientale laddove necessario o preservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona;
- migliorare le condizioni di sicurezza;
- incentivare la multi modalità
- incrementare la vivibilità dei territori e delle città decongestionando gli spazi del traffico privato e recuperando aree favorendo la mobilità non motorizzata;
- Contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme;

**Tutto ciò premesso, si dispone che il Piano in oggetto sia escluso dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).**

Il presente provvedimento non sostituisce altri atti di assenso e/o altri pareri obbligatori per legge. Copia del presente provvedimento va pubblicata all'albo pretorio del Comune di Otranto e sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia ai sensi dell'art. 8 comma 5 della L. R. 44/2012.

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Responsabile del Paesaggio  
Arch. Serena Luisa Rosati