
Atti e comunicazioni degli Enti Locali

COMUNE DI CAPURSO

Estratto determinazione n. 1404 RG - 287 RS del 20 novembre 2023**“PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA” (P.M.C. - BICIPLAN) DEL COMUNE DI CAPURSO. D. LGS. 152/2006 E S.M.I. - L.R. PUGLIA N. 44/2012 E S.M.I.. PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.****DETERMINAZIONE MOTIVATA DI ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VAS.****CUP: E82C21001060006****IL RESPONSABILE DEL SETTORE****(Omissis...)**

RILEVATO che il PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA (BICIPLAN) del Comune di Capurso, presenta le seguenti caratteristiche principali:

- ✓ il Piano si compone di diverse sezioni che possono essere così sintetizzate:
 - Analisi dei Vincoli vigenti;
 - Intersezione della rete urbana con le reti ciclabili sovralocali (Piano Regionale Mobilità Ciclistica, PUMS Metropolitano);
 - Stato dei luoghi rispetto ad attrattori di mobilità, Fermate TPL extraurbano e rete della mobilità esistente;
 - Visione d'insieme delle opere pubbliche che interessano la ciclabilità in fase di progettazione ed esecuzione; visione di insieme delle lottizzazioni private e delle relative arterie ciclabili in stato di progetto;
 - Report dell'approfondimento partecipato, recepimento proposte e sintesi;
 - Previsioni e priorità di attuazione: scenario diacronico e tipologie di interventi, schemi di progettazione di corsie e piste ciclabili;
- ✓ a seguito dell'analisi iniziale condotta tramite la partecipazione pubblica con la compilazione di questionari sottoposti alla cittadinanza e ai sopralluoghi sul territorio, il Piano intende sopperire alle criticità rilevate, pianificando dal breve al medio periodo interventi infrastrutturali e gestionali che consentano di:
 - realizzare i tronchi delle Ciclovie di carattere comunale ed infra- comunale;
 - mettere in rete i percorsi ciclabili esistenti con quelli pianificati dalla Città Metropolitana;
 - sviluppare una diffusa rete ciclabile nel centro cittadino, caratterizzato da limite di velocità pari a 30 km/h o da area APC (a prevalenza ciclabile) che ha l'obiettivo di favorire la massima fruibilità e permeabilità della piattaforma stradale da parte del ciclista;
 - realizzare una serie di percorsi ciclabili a medio raggio in tutto il territorio comunale 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.
 - incentivare la mobilità ciclistica sia per i percorsi sistematici casa-scuola e casa-lavoro sia per fini escursionistici-ricreazionali;
 - incentivare il cicloturismo.
- ✓ i percorsi extraurbani previsti dovranno prevedere un declassamento delle infrastrutture stradali di pertinenza, con una velocità massima di percorrenza pari a 30 km/h, con interventi di moderazione del traffico ove fosse necessario (es. in corrispondenza di lunghi rettilinei, di ampie sezioni stradali o di intersezioni a raso). Ove non sarà possibile realizzare tale soluzione, per funzionalità della strada interessata e per pertinente livello di traffico, dovranno prevedersi corsie ciclabili o percorsi in sede propria protetta. Per ridurre gli impatti ed i costi, ottimizzando la sicurezza dei ciclisti, sono stati

- ipotizzati prevalentemente percorsi ciclabili in extraurbano lungo strade a traffico nullo o a basso traffico.
- ✓ i complessivi 18 km di rete ciclabile individuata (sia in ambito urbano che in ambito extraurbano), giacciono su strade esistenti o su strade già pianificate dagli strumenti urbanistici vigenti. Per quanto riguarda la competenza gestionale delle reti stradali interessate dal piano, si specifica che sono interessate piccole parti di viabilità di competenza della Città Metropolitana, in larga parte invece sono strade comunali, sia in ambito urbano che in ambito extraurbano. Si evidenzia che buona parte dei percorsi ciclabili che giacciono su Strade Provinciali rinvengono dal Biciplan della Città Metropolitana di Bari, recepito e confermato nel presente Piano;
 - ✓ è stata individuata una scala delle priorità degli interventi deve essere intesa su due livelli:
 - livello gerarchico: realizzare prima le reti primarie, poi le secondarie ed infine le terziarie ed una gerarchia di infrastrutturazione secondaria partendo dalle rastrelliere nei luoghi più sensibili fino ad arrivare all'attivazione di specifici servizi di ausilio dando un ordine gerarchico per punti di interesse / generatori di mobilità;
 - livello funzionale: realizzare prima i percorsi che garantiscono il maggior flusso di ciclabilità scolastica e cicloturistico, e mettendo in sicurezza le connessioni fra i principali attrattori e generatori di mobilità urbana.
 - ✓ è stata considerata la connessione sicura da e verso gli edifici scolastici pubblici che deve svolgere un ruolo fondamentale fin dalle prime fasi della pianificazione;
 - ✓ è stato considerato l'accesso diretto a punti di interesse, sia livello urbano che extraurbano, comprendendo l'implementazione di percorsi ciclabili relativi a zone culturali, di semplice aggregazione e anche di interesse storico, artistico, archeologico e naturalistico.
 - ✓ è stato considerato l'accesso diretto a zone ricreative comprendendo l'implementazione di percorsi ciclabili relativi a zone ricreative attive (centri sportivi, zone di culto, ecc.) e a zone ricreative passive (basilica e cappella madonna del pozzo, paesaggi, viste sulla lama, ecc.).
 - ✓ è stata considerata la connessione funzionale dei percorsi ciclabili con il sistema dei trasporti esistenti che rappresenta una buona soluzione per l'implementazione di una rete ciclabile efficace nel breve periodo;
 - ✓ particolare attenzione è stata posta alle connessioni con le attività commerciali di quartiere e principali cittadine, ai centri di impiego principali (es. la zona Industriale cittadina) ed alle zone residenziali a maggiore densità abitativa;
 - ✓ sono state individuate le tipologie dei percorsi e soluzioni a sostegno della ciclabilità, con percorsi in sede propria, in corsia riservata, in contiguità del marciapiede, promiscui ciclo-pedonali;
 - ✓ sono state individuate le cosiddette strade condivise (fra le diverse modalità di trasporto e di utenza);
 - ✓ sono state individuate le ciclovie in ambito extraurbano;

VERIFICATO che, per quanto attiene più specificatamente gli aspetti della valutazione ambientale strategica, il documento di Verifica di assoggettabilità a VAS (rapporto preliminare ambientale) approfondisce i seguenti elementi:

- a) compatibilità del progetto con il quadro normativo relativo all' ambiente e al territorio attraverso l'analisi dei rapporti del piano di Mobilità Ciclistica con:
 - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)
 - componenti idrogeologiche
 - componenti botanico vegetazionali
 - aree protette e siti naturalistici
 - componenti culturali
 - componenti percettive
 - Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)
- b) caratteristiche dei possibili impatti sulle componenti ambientali interessate attraverso l'individuazione e la valutazione di specifici indicatori, come di seguito riportato:

- COMPONENTE SUOLO E SOTTOSUOLO
 - RUMORE
 - SALUTE PUBBLICA
 - Rischi e fattori di rischio legati all'atmosfera
 - Rischi e fattori di rischio legati all'ambiente idrico
 - Sicurezza stradale
- c) analisi dei possibili effetti conseguenti alla realizzazione del piano;
- d) analisi delle entità delle possibili modificazioni paesaggistiche dell'area in esame;
- e) analisi degli effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini per la fase di realizzazione e per la fase di esercizio;
- f) analisi delle caratteristiche dell'impatto potenziale;
- g) verifica degli interventi di mitigazione e delle misure di monitoraggio e controllo degli effetti ambientali in caso di intervento;
- h) verifica di coerenza con i vigenti strumenti di pianificazione, con particolare riferimento a:
- Libro Bianco dei Trasporti della UE;
 - Direttiva Europea 2008/50 CE sulla qualità dell'aria Ambiente Recepita dal D. Lgs 155/2010;
 - piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) e Il Piano Attuativo del piano regionale dei Trasporti 2015-2019 e 2021-2030;
 - Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.);
 - Il Piano della Mobilità ciclistica dell'Area Metropolitana di Bari (Biciplan Metropolitano);
 - P.R.G. vigente.

RITENUTO che, sulla base degli elementi contenuti nella documentazione presentata, dei contributi espressi dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale e del parere espresso dalla Commissione Locale Integrata per il Paesaggio e la VAS dei Comuni Associati di Capurso (Capofila)/Casamassima/Cellamare, sia possibile escludere dalla procedura di VAS il Piano di Mobilità Ciclistica (Biciplan) del Comune di Capurso, con le prescrizioni riportate nei suddetti contributi;

PRECISATO

- che il presente provvedimento è relativo alla sola verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica della proposta di Piano di Mobilità Ciclistica (Biciplan) del Comune di Capurso e non esclude né esonera il Comune di Capurso dall' acquisizione di ogni altro parere e/o autorizzazione per norma previsti, ivi compresi i pareri di cui alla L.R. 26/2022 e al D.Lgs. 152/06 e s.m.i. in materia di Valutazione di Impatto Ambientale, qualora ne ricorrano le condizioni per l'applicazione;
- che il presente provvedimento è altresì subordinato alla verifica della legittimità delle procedure amministrative messe in atto;

VISTO

- ❖ il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- ❖ la Legge Regionale Puglia n. 44/2012 e ss.mm.ii.
- ❖ il Regolamento Regionale Puglia n. 18/2013 e ss.mm.ii.;
- ❖ la D.G.R. Puglia n. 241/2016;
- ❖ lo Statuto Comunale;
- ❖ il D. Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 "Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali" e s.m.i.;

DATO ATTO che il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dallo stesso non deriva alcun onere a carico del bilancio comunale;

D E T E R M I N A

1. Di intendere la premessa come riportata integralmente nel presente dispositivo;

- 2. Di prendere atto** dei contributi trasmessi dai soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS eseguita ai sensi dell'art. 8 della L.R. Puglia n. 44/2012, come elencati in premessa e del parere della Commissione Locale Integrata per il Paesaggio e la VAS dei Comuni Associati di Capurso (Capofila)/Casamassima/Cellamare di cui al verbale n. 1/2023 in atti al prot. n. 22533 del 17/11/2023, allegati al presente provvedimento per formarne parte integrante e sostanziale;
- 3. Di ritenere** il Piano di Mobilità Ciclistica (Biciplan) del Comune di Capurso, **escluso dalla procedura di V.A.S. con tutte le prescrizioni espresse dai SCMA, come di seguito riportato.**
- **Regione Puglia - Sezione Tutela e valorizzazione del Paesaggio:**
 - a) *i percorsi che ricadono su "Strade a valenza paesaggistica" sono soggetti alle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88 c.5 delle NTA del PPTR; si evitino, pertanto, interventi che compromettano l'intervisibilità e l'integrità percettiva delle visuali panoramiche con particolare riferimento alla segnaletica e alla cartellonistica stradale; al fine di valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata, in caso di realizzazione di aree di sosta, siano individuate visuali di rilevante valore paesaggistico che caratterizzano l'identità dell'ambito come risorsa per la promozione, la fruizione culturale-paesaggistica e l'aggregazione sociale;*
 - b) *si limitino le opere di impermeabilizzazione e di rimozione della vegetazione a quelle strettamente necessarie alla realizzazione degli interventi previsti; con riferimento ai percorsi ciclabili e ciclopedonali extraurbani di "tipo rurale" si auspicano interventi di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitatamente alle parti in cattivo stato di conservazione;*
 - c) *al fine di migliorare la fruizione dei beni naturali e culturali che si sviluppano lungo il tracciato, o nelle vicinanze dello stesso, sia prevista la necessaria segnaletica e/o le indicazioni per tali beni.*
 - **Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari:**
 - a) *per la definizione delle nuove piste ciclabili in ambito rurale, utilizzare i percorsi interpoderali esistenti, al fine di ridurre i consumi di suolo e non alterare l'articolazione della trama agricola consolidata e caratterizzante la porzione di territorio interessata dal progetto;*
 - b) *favorire il più ampio impiego di materiali drenanti, nella realizzazione delle piste, dei marciapiedi e di tutte le nuove pavimentazioni. In particolare, in tutti i percorsi extraurbani e nelle strade a valenza paesaggistica interessate dall'intervento, sia impiegata la pavimentazione in calcestruzzo inclusa nell'abaco E.04.03 degli elaborati di progetto.*
 - c) *Nei percorsi urbani sia, invece, escluso l'uso di bitume, favorendo l'impiego di soluzioni drenanti quali ad esempio il cement soil, per i percorsi da realizzarsi all'interno della carreggiata, e pavimentazioni in autobloccanti, per i marciapiedi e le piste su marciapiede. Per le zone di sosta, impiegate quale elemento di separazione tra carreggiata e pista ciclabile, siano, invece, da impiegate tipologie a giunto rinverdito.*
 - d) *Per le strade tutelate ai sensi del combinato disposto del co. 1 e del co. 4, lett. g) dell'art. 10 e dell'art. 12 del D. Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii., atteso il necessario rilascio di autorizzazione ex art. 21 dello stesso Decreto, sia favorito l'impiego di pavimentazioni lapidee e la rimozione degli strati di asfalto eventualmente esistenti, nonché l'impiego di elementi di separazione esclusivamente in pietra o tramite segnaletica orizzontale da realizzarsi con materiali comunque reversibili e non in bitume colorato;*
 - e) *favorire l'impiego di materiali, morfologie e cromie coerenti con il carattere dei luoghi, in particolare, impiegando esclusivamente cordoli e cordonature lapidei piuttosto che cementizi, anche nelle tipologie a piani sfalsati.*
 - f) *Nei percorsi rurali (sia in sede propria che promiscua) gli elementi perimetrali potranno invece realizzarsi con strutture a secco, nel rispetto della tecnica originaria e delle indicazioni delle Linee Guida 4.4.4 del PPTR.*
 - g) *Analogamente, anche per le aiuole impiegate come elemento di separazione dovranno utilizzarsi invasi in strutture lapidee piuttosto che cementizie. Si escluda, invece, l'impiego di elementi quali paracarri e traffic calming in sopraelevazione;*

- h) *siano utilizzate rastrelliere a modulo basso piuttosto che alto, escludendo del tutto le tipologie su due livelli. Sulle Strade a valenza paesaggistica e su quelle rurali si escluda, altresì, l'impiego di tipologia a tettoia e a box;*
- i) *per la realizzazione della velostazione e dei punti di scambio intermodale si escludano ulteriori consumi di suolo, riqualificando piuttosto strutture pre-esistenti, con particolare attenzione per quanto concerne le strade a valenza paesaggistica;*
- j) *nei percorsi rurali, al fine di limitare le opere impiantistiche, siano impiegati corpi illuminanti autoalimentati con pannelli fotovoltaici disposti su pali lignei infissi nel terreno che non richiedano fondazioni in cls. Analogamente, in tali aree, qualsiasi segnaletica, cartellonistica, arredo urbano (cestini, rastrelliere. Etc.), dovrà presentare struttura infissa nel terreno escludendo il ricorso a fondazioni in cls;*
- k) *si preveda il re-impianto nelle zone limitrofe alle nuove piste delle essenze eventualmente rimosse e, ove possibile, anche un incremento delle piantumazioni rispetto allo stato pre-intervento, anche nel caso di aree oggetto di esproprio.*

• **ARPA PUGLIA:**

- a) *in fase di realizzazione degli interventi sia predisposto un idoneo elaborato relativo alla modalità di gestione delle terre e rocce da scavo, prevedendo la riduzione della produzione di rifiuti e privilegiando in ogni caso il recupero;*
- b) *in fase di realizzazione degli interventi siano previste misure di mitigazione in fase di cantiere, per le emissioni di polvere e per l'inquinamento acustico, specialmente in presenza di recettori sensibili, e sia predisposto un idoneo piano di monitoraggio degli impatti per la fase di cantiere;*
- c) *sia privilegiato ove possibile l'utilizzo di pavimentazioni drenanti per i tratti di viabilità ciclabile urbana ed extraurbana;*
- d) *siano preferiti materiali e tecniche derivate da sistemi di ingegneria naturalistica per la creazione e la realizzazione di piste ciclo-pedonali e per le opere accessorie;*
- e) *sia previsto un piano di manutenzione post-operam delle strutture ciclabili in progetto al fine di garantirne la corretta funzionalità, sicurezza e fruibilità nel tempo;*
- f) *vengano salvaguardati o ripristinati ove presenti i muretti a secco ai fini della conservazione della biodiversità, tutela e diffusione di sistemi agro-forestali ad alto valore naturale.*

4. Di disporre l'aggiornamento degli elaborati scritto - grafici relativi al Piano di Mobilità Ciclistica (Biciplan) del Comune di Capurso, laddove necessario, secondo le indicazioni fornite dai Soggetti Competenti in Materia Ambientale che hanno espresso il proprio contributo nell'ambito della presente procedura, con particolare riferimento a quanto richiesto dai seguenti soggetti:

- **Regione Puglia - Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del trasporto pubblico locale:** *“si rappresenta che, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 della L.R. n. 1/2013, gli elaborati scritto-grafici relativi al Piano della mobilità ciclistica (PMC) necessitano di essere aggiornati al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 406 del 27/03/2023, pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP) n. 35 supplemento del 13/04/2023.”*
- **Comando di Polizia Locale:** *“A riguardo del percorso promiscuo con veicoli e pedoni, così come rappresentato nell'elaborato E.04.2, si chiede di implementare la sicurezza della circolazione sul tratto di Via Casamassima, implementando sia la segnaletica orizzontale che verticale.”*

5. Di trasmettere il presente provvedimento all'Autorità Procedente – Settore Assetto del Territorio del Comune di Capurso, nella quale il presente procedimento è incardinato;

6. Di pubblicare il presente provvedimento, in estratto, sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, ai sensi dell'art. 8, comma 5 della L.R. Puglia n. 44/2012;

7. **Di pubblicare** il presente provvedimento, integralmente, sul sito Web istituzionale del Comune di Capurso, ai sensi dell'art. 8, comma 5 della L.R. Puglia n. 44/2012;
8. **Di prendere atto** che, ai sensi dell'art. 8, c. 6 della L.R. Puglia n. 44/2012, dell'iter procedurale che ha condotto alla determinazione del presente provvedimento, nonché del risultato della verifica si dovrà dare evidenza nella Deliberazione di approvazione definitiva del Piano di Mobilità Ciclistica (Biciplan) del Comune di Capurso;
9. **Di dichiarare** il presente provvedimento esecutivo;
10. **Di rendere noto** che avverso la presente determinazione, ai sensi dell'art. 3 comma 4° della L. 241/90 e ss.mm.ii., si può proporre, nei termini di legge, ricorso giurisdizionale amministrativo o, in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica (ex D.P.R. 1199/1971).
11. **Di dare atto** che il presente provvedimento non comporta implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dallo stesso non deriva alcun onere a carico del bilancio comunale;
12. **Di disporre** la pubblicazione del presente atto all'Albo Pretorio informatico del sito web istituzionale del Comune per dieci giorni.
13. **Di dare atto che**, la presente determinazione, diverrà esecutiva fin dal momento della pubblicazione all'Albo Pretorio informatico del sito web istituzionale del Comune.
14. **Di disporre altresì**, ai sensi del D.Lgs. 33/2013, la pubblicazione del presente atto nel sito web del Comune di Capurso, nella sezione "Amministrazione trasparente".

L'Autorità Competente
Capo Settore Gestione del Patrimonio/LLPP
Arch. Costantino Surgo