



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di PULSANO e LEPORANO (TA)

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE

SINTESI NON TECNICA

AUTORE:

ROTONDO INGEGNERI ASSOCIATI

SIA ROTONDO
Ingegneri
Associati

Indice

Introduzione	2
Struttura del gruppo di lavoro	2
Sintesi dei risultati della valutazione.....	3
Premessa	3
1.INDIVIDUAZIONE DELL’AUTORITÀ COMPETENTE	3
1.1 LA FASE DI CONSULTAZIONE.....	3
2. IL PUMS E LA PARTECIPAZIONE	4
3. STATO DELL’AMBIENTE	6
4. DESCRIZIONE DEGLI SCENARI DI PIANO E METODOLOGIA DI VALUTAZIONE.....	6
5. VALUTAZIONE QUALITATIVA SULLA EFFICACIA DELLE AZIONI DEL PUMS RISPETTO ALLE COMPONENTI AMBIENTALI SOCIALI ED ECONOMICHE	8
6. MONITORAGGIO.....	8

Introduzione

Il presente rapporto ambientale è riferito al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Pulsano e Leporano. I Comuni di Pulsano e Leporano fanno parte dell'Unione dei Comuni "Terre del Mare e del Sole", ente locale sovraordinato costituito nel 2008 ai sensi dell'art.32 del D.lgs.267/2000 assieme ai comuni di Maruggio, Torricella, Fragagnano, Lizzano ed Avetrana. Le Amministrazioni comunali dei Comuni di Leporano e Pulsano, considerato il valore attribuito nei rispettivi programmi di governo alla pianificazione integrata territorio-trasporti e, nello specifico, alla mobilità sostenibile, hanno inteso intraprendere il processo di definizione degli obiettivi, delle strategie e degli interventi progettuali per la redazione del PUMS. Poiché la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è unitaria, è unitaria anche l'analisi e la valutazione ambientale. La presente Relazione è una sintesi dei risultati della Valutazione sotto il profilo ambientale della proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dei Comuni di Leporano e Pulsano.

Struttura del gruppo di lavoro

La tabella seguente restituisce la struttura del gruppo di lavoro per la redazione del PUMS che comprende i rappresentanti delle due Amministrazioni Comunali, i referenti di TRT progettisti del piano e i tecnici incaricati della Valutazione Ambientale Strategica e delle attività di partecipazione.

Tabella 1: Gruppo di lavoro PUMS

Nominativo	Organizzazione	Ruolo
Francesco Lupoli		Sindaco
Fabrizio Menza		Assessore alla Mobilità Sostenibile
Cosimo d'Errico	COMUNE DI PULSANO	Resp. settore Lavori Pubblici – Ambiente
Pasquale d'Amato		Resp. settore Urbanistica
Luigi Loré		Resp. Polizia Municipale
Vincenzo Damiano		Sindaco
Vincenzo Zagaria		Assessore al ramo
Roberto Ariani	COMUNE DI LEPORANO	Resp. settore Tecnico
Annarita Brancone		Settore Tecnico
Diletta Santopietro		Resp. Polizia Municipale
Patrizia Malgieri		Supervisore
Cosimo Chiffi	TRT TRASPORTI E TERRITORIO SRL	Responsabile di progetto
Ivan Uccelli		Definizione e valutazione degli scenari
Sofia Pechin		Pianificazione e cartografia
Beppe Rotondo	ROTONDO INGEGNERI ASSOCIATI	VAS e Partecipazione
Enza Chiarazzo		VAS e Partecipazione
Giacomo Campanella	SIT SRL	Partecipazione, Cartografia e GIS



Sintesi dei risultati della valutazione

Premessa

La VAS, definita dalla Direttiva dell'Unione Europea 42/2001/CE e, in Italia, dal Testo Unico dell'Ambiente D. Lgs. 152/06, consiste in un processo, che accompagna l'attività di formazione e approvazione del piano, nel quale l'autorità preposta alla valutazione ambientale strategica e gli altri soggetti che svolgono specifiche competenze in campo ambientale assicurano la propria collaborazione per elevare la qualità ambientale dello strumento in formazione.

1. INDIVIDUAZIONE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE

Poiché il PUMS dei comuni di Leporano e Pulsano potrà definire un quadro di riferimento o bacino di utenza uguale o superiore all'intero territorio o popolazione comunale (l'insieme dei due territori comunali), si ritiene che l'autorità competente debba essere individuata nella Regione Puglia in quanto l'ambito territoriale è più ampio di quello del singolo comune.

1.1 LA FASE DI CONSULTAZIONE

L'avvio della procedura di VAS è avvenuto con la predisposizione, da parte dell'Autorità proponente e procedente, nel caso del PUMS il Comune di Leporano e il Comune di Pulsano, del Rapporto Preliminare di Orientamento sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del Piano e la sua condivisione con l'Autorità competente Regione Puglia e gli altri soggetti competenti in materia ambientale. Con **nota prot. 1304 del 20.01.2021**, si avviava la fase di consultazione (ex art. 9 della LR 44/12) nell'ambito della procedura di VAS del Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS) richiedendo ai SCMA interessati di fornire le proprie osservazioni in merito con il termine previsto per rendere le osservazioni stabilito in sessanta giorni. Inoltre si forniva, con la medesima nota, il link dal quale scaricare la documentazione tecnica. Durante tale fase sono pervenuti contributi di:

- Autorità Idrica Pugliese
- Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Meridionale
- Consorzio di Bonifica Stornara e Tara
- ARPA Puglia

È pervenuta la richiesta di integrazioni da ARPA Puglia riguardante la coerenza a livello interno ed esterno. Si rimanda ai paragrafi 2.2 e 3.1 del Rapporto Ambientale per approfondimenti in merito.

In riferimento alle note si riportano le modalità di integrazione nella seguente tabella. Si rimanda al paragrafo 3.1 del Rapporto Ambientale per un approfondimento in merito.

Tabella 2: Modalità di integrazione dei contributi pervenuti

Tipologia contributi	Controdeduzione
Autorità Idrica Pugliese	Non risultano sussistere motivi ostativi all'attuazione del Piano. In caso di eventuali interferenze, dovrà essere verificata la compatibilità. Dalla comunicazione non risultano interferenze o motivi ostativi.
Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Meridionale	L'Autorità di Bacino non ha riscontrato elementi palesemente ostativi ma attende la trasmissione del piano adottato per esprimersi.
Consorzio di Bonifica Stornara e Tara	Dalla visione degli elaborati è risultato che i lavori non interferiscono con opere gestite da questo Ente. Non ci sono motivi ostativi da riscontrare.

- lo svolgimento, dal 19 dicembre 2020 al 28 febbraio 2021, di un'indagine online sulle abitudini di mobilità rivolto alla popolazione dei due comuni e al quale hanno risposto 842 individui;
- l'organizzazione di un primo evento pubblico di presentazione del quadro conoscitivo e di analisi condivisa dello stato attuale della mobilità, svolto in modalità virtuale tramite la piattaforma Zoom il 12 febbraio 2021;
- l'organizzazione di due tavoli tematici, svolti in modalità virtuale, con un primo focus sulle esigenze di mobilità e sulle problematiche riscontrate dagli utenti vulnerabili (9 marzo) ed un secondo appuntamento dedicato alla mobilità nell'ambito costiero (15 marzo 2021);
- una mappa interattiva dove poter visualizzare e inserire direttamente su una mappa online (WEBGIS) diverse utilità e priorità del territorio.

In particolare, elaborati per ulteriori approfondimenti, sono descritti nel paragrafo 3.1 del Rapporto Ambientale.

E' stato elaborato uno specifico questionario online "QUESTIONARIO MOBILITÀ PUMS PULSANO E LEPORANO" che è stato reso disponibile attraverso la piattaforma Google Moduli inserendosi nella fase di ascolto del processo partecipativo quale strumento di maggior diffusione e interazione con la cittadinanza dei comuni di Leporano e di Pulsano; permettendo ai cittadini di esprimere un proprio contributo in modo diretto e immediato così da sentirsi partecipi alla costruzione del Piano sin dalle prime fasi di redazione. Nei due mesi in cui è stato attivo, dal 19 dicembre 2020 al 28 febbraio 2021, hanno risposto 842 individui, di cui il 60% studenti delle scuole, dando l'opportunità di conoscere le abitudini di mobilità di chi vive, lavora, studia o visita i territori di Pulsano e Leporano, con particolare attenzione al sistema dei trasporti di entrambi i comuni di rispondere alle esigenze dei diversi utenti;

2. IL PUMS E LA PARTECIPAZIONE

Come specificato sia dalle linee guida europee, che nazionali e regionali per la redazione dei PUMS, la partecipazione rappresenta un'attività fondamentale per la costruzione del Piano, determinata dal coinvolgimento dei diversi attori e portatori di interesse rispetto all'intero processo di redazione del Piano.

A Pulsano e Leporano le attività di partecipazione relative alle fasi di costruzione condivisa del quadro conoscitivo, degli obiettivi e delle strategie del PUMS si sono sviluppate attraverso i seguenti passaggi:

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Pulsano e Leporano – Rapporto Ambientale

Il report con i dettagli delle domande è scaricabile al seguente link:

<https://drive.google.com/file/d/1J8XnflKOqhwqjpuxb474G0Bri8q0sZlK/view?usp=sharing>

Dopo la presentazione delle conoscenze disponibili sul territorio dei due comuni, si è svolta anche attraverso gli incontri di partecipazione, i tavoli tematici e la mappa interattiva, un'analisi di problemi e opportunità che sono emersi dagli studi (si veda Paragrafo 3.2 del rapporto Ambientale).

I principali risultati emersi, rimandando anche alle registrazioni video e alla documentazione di dettaglio sono disponibili al link:

<https://www.comune.pulsano.ta.it/index.php/pums-piano-urbano-di-mobilita-sostenibile-pulsano-leporano>



COMUNE DI
PULSANO



COMUNE DI
LEPORANO



3. STATO DELL'AMBIENTE

La finalità di quest'analisi consiste nell'identificare le problematiche ambientali esistenti e strettamente connesse al PUMS rispetto agli obiettivi prefissati ma allo stesso tempo nell'evidenziare le caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate, anche in riferimento al documento riguardante il quadro conoscitivo.

Durante la preparazione del Piano si è tenuto conto degli Obiettivi di Protezione Ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri. Al fine di operare una corretta valutazione delle politiche di piano, soprattutto in termini di sostenibilità delle scelte, è stato necessario definire ed integrare le componenti ambientali e farne una breve descrizione, in base allo stato dei luoghi e alle normative vigenti in materia, anche attraverso l'uso di indicatori in grado di consentirne la misurazione del relativo stato. È stata integrata perciò l'analisi dei potenziali impatti del PUMS sull'ambiente, analizzando gli effetti che l'attuazione del Piano potrebbe avere su tutte le componenti ambientali, in fase di cantiere e di esercizio.

Finalità della valutazione ambientale strategica è la verifica della rispondenza dei Piani di sviluppo e dei programmi operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile, verificandone i complessivi effetti ambientali, ovvero la diretta incidenza sulla qualità dell'ambiente. L'esame della situazione ambientale, in termini di qualità ambientale e/o di emergenze, ove esistenti, e le aree di criticità, può utilmente indirizzare la definizione di obiettivi, finalità e priorità dal punto di vista ambientale, nonché l'integrazione di tali aspetti nell'ambito della pianificazione.

Rispetto agli obiettivi di sostenibilità che il PUMS si propone di perseguire attraverso la sua attuazione, si può dedurre dall'attuale stato dell'ambiente che

il PUMS (in cui l'incidenza delle conseguenze del traffico carrabile appare significativa) può favorire il miglioramento della qualità dell'aria, la riduzione delle emissioni atmosferiche e dei consumi energetici, evitando di compromettere le Aree SIC a mare e le Aree di Produzione Vini IGT e DOCG, dove non saranno previsti interventi infrastrutturali di nuova costruzione, in modo da valorizzarle anche tramite una migliore fruizione turistica ciclo-pedonale.

4. DESCRIZIONE DEGLI SCENARI DI PIANO E METODOLOGIA DI VALUTAZIONE

Sulla base dei risultati delle attività svolte nelle diverse fasi di redazione del PUMS, il gruppo di lavoro ha progettato differenti scenari di piano:

- Scenario di Riferimento (SR), che contiene politiche e misure già programmate e che verrebbero realizzate anche in assenza del PUMS;
- due Scenari alternativi di Piano (SP1 e SP2) caratterizzati da una diversa combinazione di interventi di natura infrastrutturale (*più orientato alle infrastrutture pedonali e ciclabili il primo e più incentrato sulla nuova viabilità il secondo*), misure incentrate sulla regolazione e sull'organizzazione dello spazio fisico (*più aree pedonali, ZTL e zone 30 nel primo e meno nel secondo scenario*), dei servizi e delle iniziative di promozione della mobilità sostenibile (*nuovi servizi di tpl stagionale solo nel primo scenario*).

Gli interventi proposti dal Piano sono stati strutturati in base alle 6 strategie chiave introdotte nelle Linee di Indirizzo del PUMS. Ogni strategia rappresenta un pilastro di pacchetti coerenti e integrati di misure in grado di raggiungere gli

obiettivi del PUMS nei 10 anni di orizzonte temporale di pianificazione 2021-2031 (Tabella seguente).

Gli Scenari (SR, SP1 e SP2), sono stati implementati e ciascuna misura è stata definita in termini quantitativi, specificandone l'orizzonte temporale per la sua completa realizzazione ed una serie di parametri di implementazione con un orizzonte temporale che ha riguardato il decennio 2021-2031.



Un trasporto collettivo efficace e inclusivo

Integrare trasporto pubblico extraurbano e nuovi servizi alla scala locale valorizzando punti e modalità di accesso a bus e minibus.



Veicoli condivisi e a basse emissioni per le persone e per le merci

Auto, furgoni, bici, cargo bici e dispositivi di micro-mobilità elettrica in condivisione per ridurre emissioni e veicoli circolanti.

Tabella 4: Le 6 strategie del PUMS (TRT TRASPORTI E TERRITORIO SRL)



Le città del camminare

Una rete pedonale continua, protetta e accessibile a tutti.
Uno stimolo per camminare e vivere in modo attivo la quotidianità e il tempo libero.



Strade utili, per tutti e a rischio zero

Completare le connessioni essenziali e migliorare quelle esistenti garantendo pari dignità, sicurezza e un uso più razionale delle infrastrutture stradali.



Aree e regole più razionali per la sosta

La leva tariffaria e l'organizzazione spaziale della sosta come strumento per migliorare lo spazio pubblico.



La bici per muoversi tutti i giorni e per promuovere il territorio

Incentivare l'uso quotidiano della bicicletta e dei dispositivi di micro-mobilità elettrica. La bici come fattore aggiuntivo di sviluppo locale.

Lo Scenario di Piano 1 (Scenario vincente) consente di ottenere riduzioni maggiori del numero di spostamenti in auto (interni ed in ingresso) con un conseguente (e più consistente) aumento dei viaggi in bici e in moto.

Inoltre, ai fini della valutazione ambientale e in special modo per gli interventi di carattere infrastrutturale, sono stati considerati tre differenti approcci operativi ai fini della classificazione delle diverse strategie e misure:

- **RSA** - Riqualficazione senza Ampliamento: la riqualficazione dell'esistente a partire dagli assetti stradali, arredi urbani, illuminazione pubblica già esistenti con miglioramento dell'efficienza energetica e dell'accessibilità;
- **RCA** - Riqualficazione con Ampliamento: quando alla riqualficazione si accompagna un'opera di ampliamento finalizzata a rendere maggiormente interconnessi e resilienti i progetti programmati;
- **NC** - Nuova Costruzione: in relazione alle diverse conformazioni urbanistiche, a determinate criticità locali in termini geologici, vincoli paesaggistici o limitazioni amministrative si configura come più utile e vantaggioso per la pubblica amministrazione procedere ad una

costruzione ex novo di determinate infrastrutture. Quest'ultima categoria include inoltre tutte le nuove politiche, le misure di regolazione, quelle di carattere tecnologico e i nuovi servizi previsti dal PUMS.

5. VALUTAZIONE QUALITATIVA SULLA EFFICACIA DELLE AZIONI DEL PUMS RISPETTO ALLE COMPONENTI AMBIENTALI SOCIALI ED ECONOMICHE

Dalla valutazione qualitativa del PUMS è emerso che gli interventi di pedonalizzazione, di regolazione e moderazione del traffico hanno in prima istanza un impatto assolutamente positivo sulla qualità dell'aria e su tutte le componenti ambientali analizzabili.

Per ogni strategia proposta, per le rispettive azioni di realizzazione sono state proposti interventi di mitigazione per gli eventuali possibili impatti ambientali rilevati nella valutazione.

Nel complesso il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile non appare provocare impatti significativi sull'ambiente, anzi per la qualità dell'aria e la salute fisica dei cittadini che potranno maggiormente usare la bicicletta o camminare, appare migliorare lo stato attuale.

6. MONITORAGGIO

L'ultima fase del procedimento valutativo ha definito gli indicatori, necessari per il sistema di monitoraggio nel tempo degli effetti del Piano, con riferimento agli obiettivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi. Nell'ambito della redazione del PUMS e successivamente alla definizione dello scenario di piano, sono state definite le attività di monitoraggio da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS.

Il set degli indicatori, a partire dalla situazione attuale, verifica il miglioramento o il peggioramento dei dati e consente di valutare gli effetti delle azioni del PUMS, diretti, indiretti, correlati, le possibili mitigazioni e compensazioni, le eventuali alternative progettuali delle successive fasi di attuazione.



Accedi alla pagina web del PUMS


