



Parco Naturale Regionale
"Isola di Sant'Andrea
Litorale di Punta Pizzo"



comune di Gallipoli
provincia di Lecce

Piano Territoriale del Parco

SCHEMA DIRETTORE PER IL
SISTEMA DELLA MOBILITA'

Sindaco
Dott. Stefano Minerva

Progettista
Arch. Gianluca Andreassi

Gruppo di lavoro
Arch. Pian. Andrea Tassinari

**Valutazione Ambientale Strategica
Sintesi non tecnica**

Indice

PREMESSA.....	3
CAPITOLO 1 – IL CONTESTO TERRITORIALE ED AMBIENTALE DI RIFERIMENTO	4
CAPITOLO 2 – STRUTTURA, OBIETTIVI E CONTENUTI DELLO SCHEMA DIRETTORE.....	8
2.1 STRUTTURA DELLO SCHEMA DIRETTORE.....	8
2.2 OBIETTIVI DEL PIANO TERRITORIALE E DELLO SCHEMA DIRETTORE PER LA MOBILITÀ	10
2.3 CONTENUTI DELLO SCHEMA DIRETTORE PER LA MOBILITÀ	11
CAPITOLO 3 – IL QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO	21
CAPITOLO 4 – COMPONENTI AMBIENTALI	22
4.1 LA COSTRUZIONE DELLA RETE DELLE CONOSCENZE AMBIENTALI	22
CAPITOLO 5 - VERIFICHE DI COERENZA DEL PIANO	24
5.1 LE VERIFICHE DI COERENZA	24
5.2 VERIFICA DI COERENZA ESTERNA	25
5.3 VERIFICA DI COERENZA INTERNA	30
CAPITOLO 6 - VALUTAZIONE DELLE SCELTE E DEGLI EFFETTI DEL PIANO	32
6.1 QUADRO DEI POTENZIALI IMPATTI ATTESI: IL SISTEMA COSTIERO E LE POTENZIALITÀ DI FRUIZIONE	32
6.2 EFFETTI CUMULATIVI E SINERGICI.....	38
6.3 VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE PER IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ DEL PIANO TERRITORIALE.....	38
CAPITOLO 7 - MISURE ED INDIRIZZI PER LA MITIGAZIONE DEGLI EFFETTI ATTESI.....	45
CAPITOLO 8 - IL PIANO DI MONITORAGGIO	46

Premessa

Il presente documento costituisce Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale – previsto dalla Direttiva 2001/42/CE sulla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e dalla norma italiana che la recepisce (il d.lgs. 152/2006) – relativo al Piano Territoriale del Parco Naturale Regionale "Isola di S.Andrea e Litorale di Punta Pizzo" – Schema direttore per il sistema della mobilità.

La presente Sintesi costituisce allegato al Rapporto Ambientale, per farne parte integrante, insieme ai seguenti ulteriori documenti:

STUDIO DI INCIDENZA

ELABORATI GRAFICI ALLEGATI ALLA VAS

- *Allegato al Rapporto Ambientale VAS.01– Verifiche di coerenza esterna: PAI*
- *Allegato al Rapporto Ambientale VAS.02 – Verifiche di coerenza esterna: PPTR
Struttura idrogeomorfologica*
- *Allegato al Rapporto Ambientale VAS.03 – Verifiche di coerenza esterna: PPTR
Struttura ecosistemica e ambientale*
- *Allegato al Rapporto Ambientale VAS.04 – Verifiche di coerenza esterna: PPTR
Struttura antropica e storico culturale*

ELABORATI GRAFICI ALLEGATI ALLO STUDIO DI INCIDENZA

- *Allegato allo Studio di Incidenza Vinca.01 – Verifiche di coerenza esterna:
Ortofoto*
- *Allegato allo Studio di Incidenza Vinca.02 – Verifiche di coerenza esterna:
Habitat DGR 2442/2018*
- *Allegato allo Studio di Incidenza Vinca.03 – Verifiche di coerenza esterna:
Habitat da monitoraggio comunale*
- *Allegato allo Studio di Incidenza Vinca.04 – Verifiche di coerenza esterna:
Habitat e aree di interesse naturalistico*

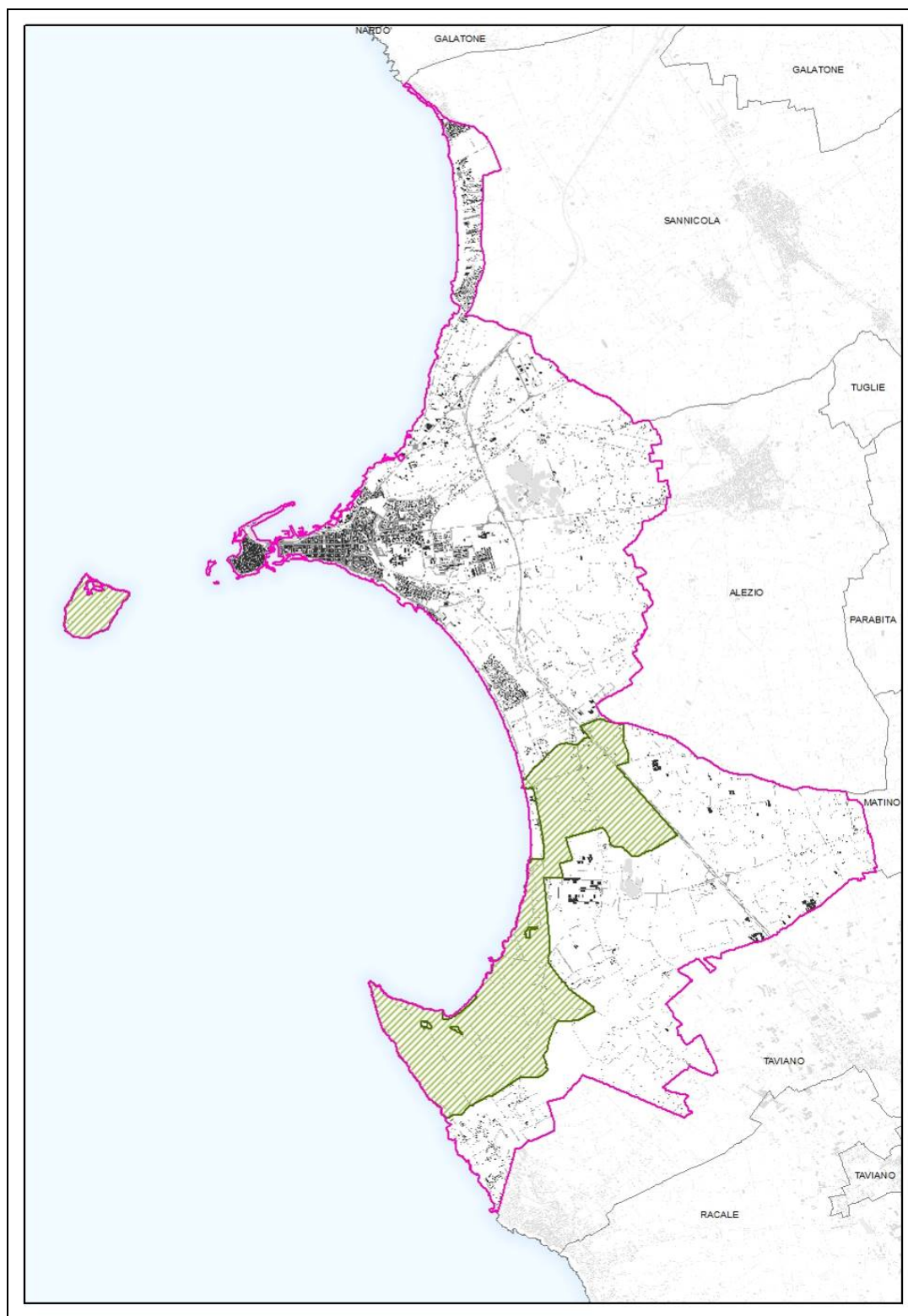
CAPITOLO 1 – Il contesto territoriale ed ambientale di riferimento

L'ambito territoriale ed amministrativo di riferimento del Piano Territoriale – Schema Direttore del sistema della mobilità è il territorio del Parco Regionale Naturale *“Isola di S. Andrea e Litorale di Punta Pizzo”*, l'area compresa nella ZSC IT9150015 *“Litorale di Gallipoli e Isola S. Andrea”* e le aree prossime alle due aree protette citate.

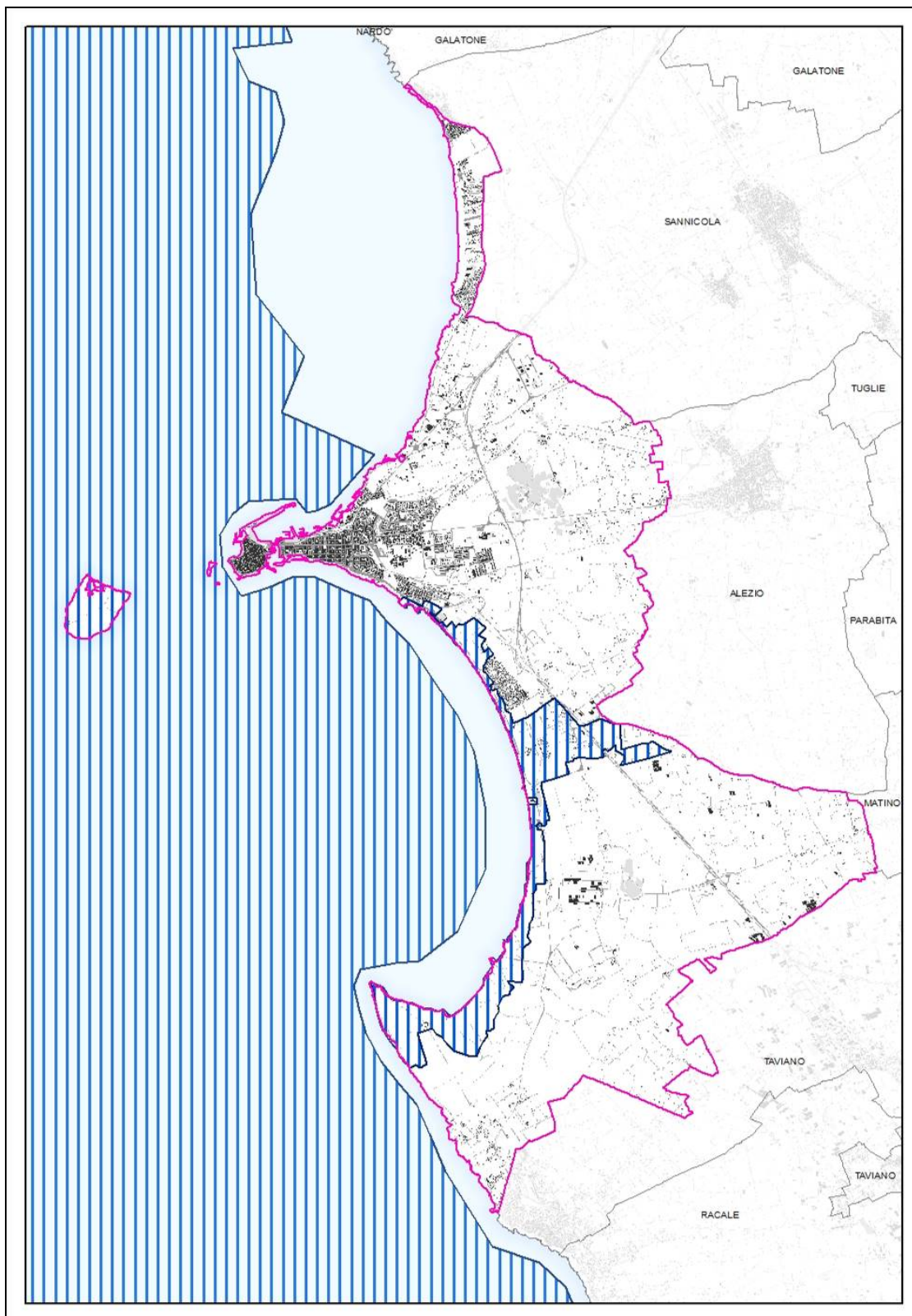
Il Piano Territoriale è relativo a tutta la superficie territoriale del Parco, pari a circa 697,85 ha ettari, interamente compresi nel territorio comunale di Gallipoli e pari al 16,9 % della superficie complessiva comunale.

Una parte del Parco è compresa nel perimetro della Zona Speciale di Conservazione ZSC IT9150015 *“Litorale di Gallipoli e Isola S. Andrea”*, ZSC che si estende lungo la costa anche oltre il perimetro del Parco.

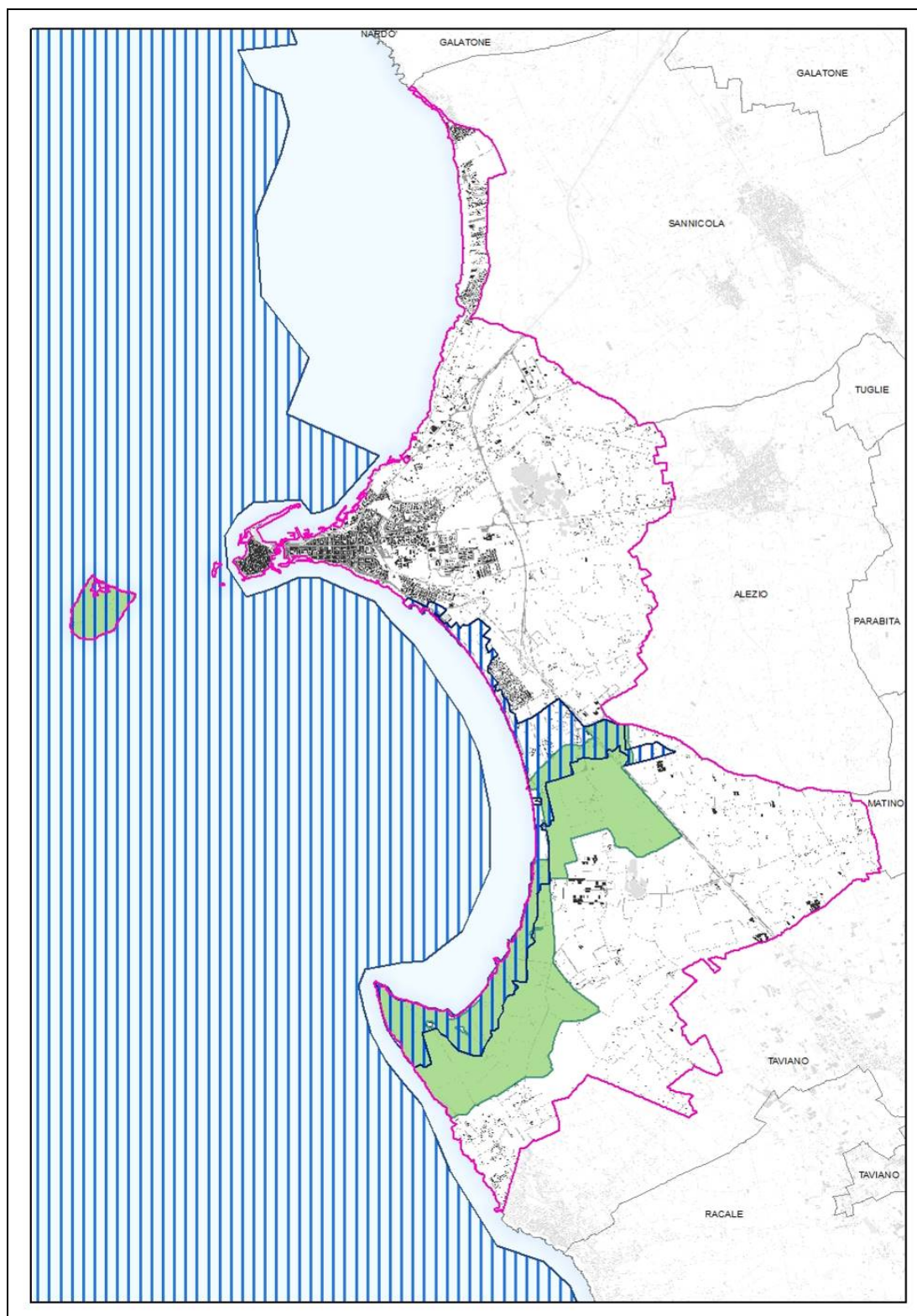
Le immagini allegate mostrano i perimetri delle due aree protette rispetto al territorio comunale di Gallipoli e la loro sovrapposizione.



L'area del Parco Naturale Regionale "Isola di S.Andrea e Litorale di Punta Pizzo" e il territorio comunale di Gallipoli



L'area della ZSC "Isola di S.Andrea e Litorale di Punta Pizzo" e il territorio comunale di Gallipoli



L'area del Parco Naturale Regionale "Isola di S.Andrea e Litorale di Punta Pizzo" e della ZSC "Litorale di Gallipoli e Isola di Sant'Andrea" nel territorio comunale di Gallipoli

CAPITOLO 2 – Struttura, obiettivi e contenuti dello Schema Direttore

2.1 Struttura dello Schema Direttore

Lo Schema Direttore per la mobilità del Piano Territoriale del Parco Isola di S.Andrea e Litorale di Punta Pizzo anticipa le scelte relative al sistema della mobilità e dell'accessibilità nell'area del Parco, della ZSC "Litorale di Gallipoli e Isola di Sant'Andrea" e nelle aree contermini, con specifico riferimento al sistema dei parcheggi e al sistema della mobilità lenta e della mobilità collettiva.

Lo Schema costituisce pertanto fondamentale riferimento per la redazione del Piano Territoriale di cui costituisce una delle componenti più significative.

Lo Schema proposto, superando le logiche di tipo vincolistico, si configura come strumento aperto, flessibile e immediatamente operativo, in grado di individuare le politiche di tutela attiva del territorio e le strategie per la riqualificazione e la valorizzazione delle peculiarità naturalistiche, ambientali, paesaggistiche e storico-culturali del Parco e di riqualificazione, rafforzamento e diversificazione dello sviluppo socio economico del territorio.

Le proposte contenute nello Schema Direttore interpretano ed esplicitano l'attuale concetto di conservazione, in cui le azioni volte alla trasformazione ed all'innovazione diventano essenziali per assicurare l'evoluzione ecosistemica e/o per recuperare condizioni di equilibrio.

Di seguito si riporta l'elenco completo degli **elaborati grafici** che compongono lo Schema Direttore per la mobilità del Piano Territoriale.

Relazione illustrativa

Tavola A.01 Il sistema della naturalità. Gli Habitat e le aree di interesse naturalistico della DGR 2442/2018 1:5.000

Tavola A.02 Il sistema della naturalità. Gli Habitat e le aree di interesse naturalistico 1:5.000

Tavola A.03 Il sistema della naturalità. Lo schema di Rete Ecologica comunale 1:10.000

Tavola B.01 Il sistema della mobilità. Il sistema della mobilità e della sosta esistente 1:5.000

Tavola B.02 Il sistema della mobilità. Il sistema della mobilità lenta e della mobilità collettiva esistente 1:10.000

Tavola B.03 Il sistema dell'accessibilità e della sosta. Il sistema costiero e le potenzialità di fruizione 1:5.000

Tavola B.04 Il sistema dell'accessibilità e della sosta. Il sistema dell'accessibilità e della sosta: lo Schema Direttore 1:5.000

Tavola B.05 Il sistema della mobilità e le norme di tutela della legge istitutiva 1:5.000

Tavola B.06 Il sistema della sosta e della mobilità. Schema strutturale 1:10.000

Tavola C.01 La compatibilità con la pianificazione sovraordinata. Lo Schema Direttore e le previsioni del PAI 1:5.000

Tavola C.02 La compatibilità con la pianificazione sovraordinata. Lo Schema Direttore e la struttura idrogeomorfologica del PPTR 1:5.000

Tavola C.03 La compatibilità con la pianificazione sovraordinata. Lo Schema Direttore e la struttura ecosistemica e ambientale del PPTR 1:5.000

Tavola C.04 La compatibilità con la pianificazione sovraordinata. Lo Schema Direttore e la struttura antropica e storico culturale del PPTR 1:5.000

2.2 Obiettivi del Piano Territoriale e dello Schema Direttore per la mobilità

Il Piano territoriale dell'area protetta Isola di S.Andrea e Litorale di Punta Pizzo, superando le logiche di tipo vincolistico, dovrà configurarsi come strumento aperto, flessibile e immediatamente operativo, in grado di individuare le politiche di tutela attiva del territorio e le strategie per la riqualificazione e la valorizzazione delle peculiarità naturalistiche, ambientali, paesaggistiche e storico-culturali del Parco e di riqualificazione, rafforzamento e diversificazione dello sviluppo socio economico del territorio.

Lo strumento urbanistico dovrà interpretare ed esplicitare l'attuale concetto di conservazione, in cui le azioni volte alla trasformazione ed all'innovazione assicurano l'evoluzione ecosistemica e/o il recupero delle condizioni di equilibrio; il Piano coniugherà, pertanto, la **conservazione della natura e della biodiversità con la valorizzazione e la fruizione del territorio e lo sviluppo locale sostenibile**.

Tale obiettivo generale sarà articolato in numerosi e articolati **obiettivi specifici** ed in particolare:

- la conservazione e il recupero delle biocenosi, con particolare riferimento agli habitat e alle specie animali e vegetali contenuti nelle direttive comunitarie 79/409/CEE e 92/43/CEE;
- il recupero della continuità e la rinaturalizzazione del cordone dunare e del sistema umido costiero quali esempio di un mosaico di habitat di rilevante valore conservazionistico;
- la riduzione dei fenomeni di frammentazione degli habitat, in particolare nelle aree più prossime al mare a seguito dell'accessibilità e della sosta non regolamentata;
- la tutela, il recupero e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico, naturale, storico architettonico diffuso, con particolare riferimento ai manufatti in pietra e in pietra a secco.

Lo Schema Direttore per il progetto della mobilità, in quanto parte del Piano Territoriale, si pone i seguenti obiettivi specifici, complementari tra loro e con quanto prima evidenziato:

- la definizione di un **modello sostenibile di mobilità**, finalizzato in particolare allo sviluppo della mobilità lenta e alla riduzione dei carichi di traffico veicolare gravanti sugli habitat;
- la valorizzazione delle aree costiere nella loro complessa articolazione mediante la definizione di **forme di fruizione** durevoli e eco-compatibili.

2.3 Contenuti dello Schema Direttore per la mobilità

Il sistema della naturalità

Il sistema della naturalità nel Parco Naturale regionale Isola di S.Andrea e Litorale di Punta Pizzo è caratterizzato da differenti ecosistemi principali coincidenti con il sistema degli habitat dunari, il sistema degli habitat umidi retrodunari e il sistema degli habitat retrodunali xerofili.

La Regione Puglia, con la DGR 2442/2018, ha provveduto a perimetrare le aree caratterizzate dalla presenza di habitat di interesse conservazionistico secondo le Direttive europee di riferimento. La *Tavola A.01* riporta gli habitat censiti e perimetrati con la citata DGR.

Il Comune di Gallipoli ha peraltro proceduto ad integrare tali perimetrazioni attraverso accurate e ripetute campagne di monitoraggio sul campo, che hanno permesso di integrare il numero di habitat rilevati all'interno del perimetro del Parco e di precisarne l'area di occupazione, con un significativo incremento dell'estensione delle aree caratterizzate dalla presenza di habitat di interesse conservazionistico.

Nell'ambito del presente aggiornamento della proposta di Piano Territoriale (*Tavola A.02*), oltre ad evidenziare i risultati dei monitoraggi comunali rispetto alle originarie perimetrazioni della DGR, sono state identificate e perimetrare tutte le aree caratterizzate dalla presenza di vegetazione spontanea, aree che seppur non identificabili come habitat di interesse conservazionistico in senso stretto, costituiscono comunque aree di rilevante valore naturalistico e paesaggistico, spesso fondamentali per garantire la continuità o le connessioni ecologiche all'interno dell'area parco. Si tratta per esempio delle vaste aree caratterizzate dalla presenza dei canneti, dalle pinete in molti casi in fase di avanzata rinaturalizzazione spontanea o, ancora, dalle aree a gariga, spesso in stretta continuità con i prati xerofili identificabili come habitat prioritario di conservazione secondo la Direttiva Habitat. Tali aree potranno essere oggetto di approfondimento nell'ambito dei previsti successivi monitoraggi condotti dall'Amministrazione comunale.

La presenza delle aree caratterizzate dalla presenza di habitat, ma anche la sola presenza di formazioni vegetali di interesse paesaggistico e naturalistico, qualora confermata in sede di progetto dell'intervento, costituisce elemento per escludere la possibilità di localizzare in tali aree parcheggi o aree di sosta.

La definizione di uno schema di Rete ecologica comunale (*Tavola A.03*) permette, infine, di verificare le possibili interferenze tra le aree di sosta e di parcheggio proposte e il sistema naturalistico rilevato, individuando, oltre ai principali sistemi di naturalità e alle più importanti connessioni ecologiche esistenti e al sistema di green parking proposto, i principali interventi funzionali alla costruzione della rete ecologica comunale, quali a titolo esemplificativo:

- **gli ambiti prioritari della rinaturalizzazione**, coincidenti per lo più con le aree utilizzate per la sosta non regolamentata che hanno determinato impatto e/o frammentazione su habitat e aree di interesse naturalistico;
- **gli ambiti della naturalità diffusa**, rappresentati da aree caratterizzate da usi agricoli oggi marginali che si prestano a divenire elementi di connessione tra le aree di interesse naturalistico;
- le **direttrici di espansione** delle aree umide da favorire;
- le **direttrici di espansione** della vegetazione costiera da favorire;
- gli interventi utili alla **mitigazione dell'impatto delle aree attrezzate per la sosta** e alla qualificazione dell'interfaccia con il sistema naturalistico;
- la **riqualificazione dell'interfaccia** tra insediamento residenziale turistico e sistema delle aree naturalistiche.

Lo stesso schema della Rete ecologica comunale evidenzia inoltre le principali **criticità da frammentazione** (insediamenti e infrastrutture) il cui impatto dovrà essere opportunamente mitigato anche attraverso l'attuazione degli interventi prima sinteticamente illustrati.

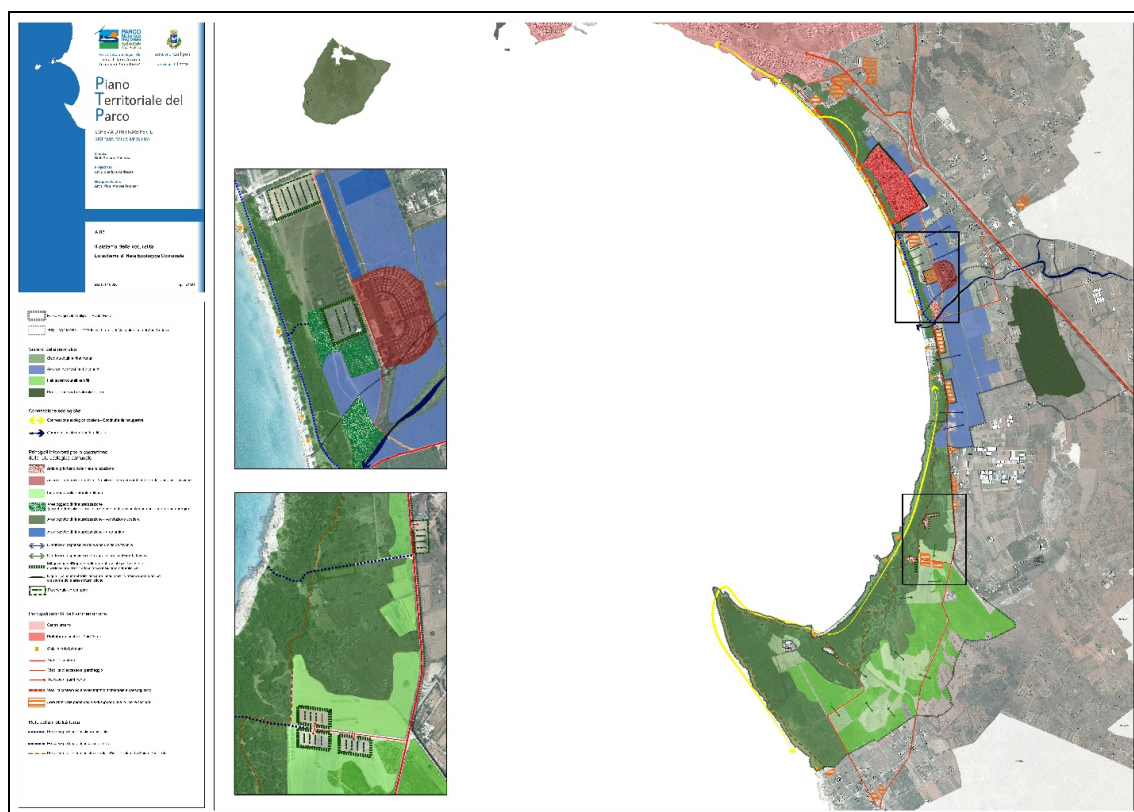


Tavola A.03 – Lo schema di Rete ecologica comunale

Lo schema di Rete ecologica comunale costituisce peraltro prima traduzione del progetto territoriale strategico del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PPTR.

Il sistema della mobilità e della sosta esistente

Nell’ambito della redazione dello Schema Direttore per il progetto della mobilità e al fine di leggere le effettive dinamiche in atto sul territorio è stata innanzi tutto “fotografato” l’attuale stato relativo all’accessibilità e ai parcheggi come rilevabile da foto aerea.

Sono state pertanto cartografate (*Tavola B.01*), mediante lettura delle foto aeree disponibili riferite alle ultime annualità, tutte le aree di sosta e di parcheggio presenti e utilizzate lungo la costa del parco, all’interno e immediatamente all’esterno del suo perimetro, a prescindere dallo stato giuridico dell’area (legittimo o meno), dalla sua proprietà (pubblica o privata), dal tipo di gestione (libera o a pagamento) o ancora dalle sue caratteristiche strutturali e di finitura (area asfaltata o sterrata).

La tabella di seguito allegato registra le aree attualmente utilizzate e determina il numero teorico di posti auto rilevati, assegnando uno standard di 25 mq a posto auto.

Identificativo parcheggio	Superficie parcheggio esistente	Posti auto teorici (25 mq auto)
01	32.301	1.000
02	18.120	720
03	16.300	650
04	8.250	330
05	7.170	290
06	13.600	540
07	4.360	170
08	11.000	440
09	14.300	570
10	13.300	530
11	1.380	50
12	3.000	120
13	3.280	130
14	3.300	130
15	2.925	110
16	11.700	460
17	5.920	230
18	1.770	70

19	6.220	250
TOTALE	178.196	6.790
INTERNI AL PARCO	48.730	1.930
INTERNI ALLA ZSC	63.420	2.520

L'analisi condotta è finalizzata essenzialmente a comprendere e quantificare l'esatta dimensione del fenomeno turistico e ad evidenziare le differenze tra le diverse zone costiere, affinché le proposte di Piano siano correttamente dimensionate rispetto alle dinamiche turistiche effettivamente registrate, evitando pertanto di sovrastimare la domanda di parcheggio come riscontrabile nelle precedenti versioni del Piano Territoriale.

Il sistema dell'accessibilità e della sosta: la proposta di Piano

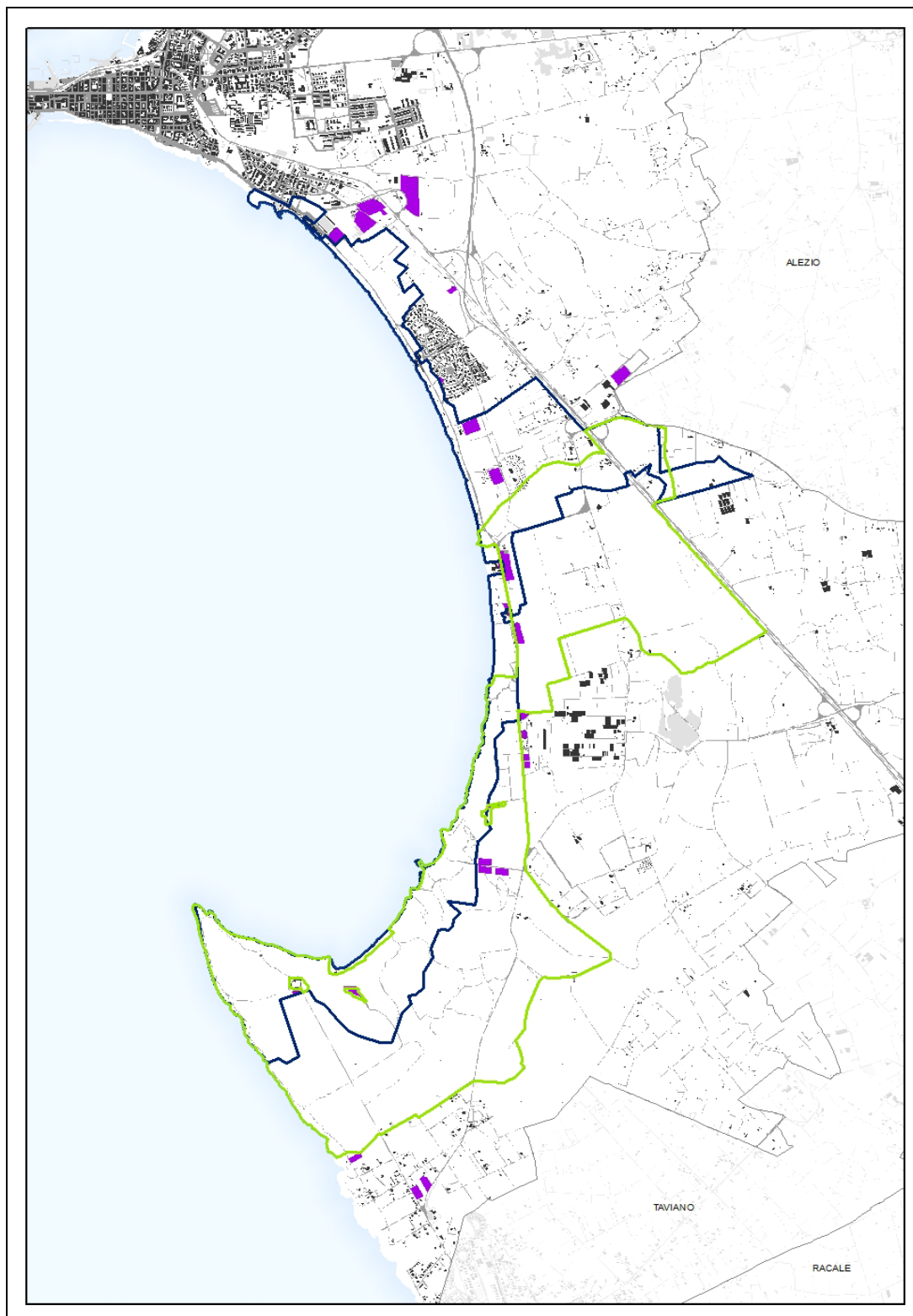
Il Piano Territoriale del Parco – Schema Direttore per il progetto della mobilità, alla luce degli approfondimenti condotti e delle valutazioni compiute, assumendo gli interventi già messi in atto dall'amministrazione comunale nel corso degli ultimi anni e finalizzati allo sviluppo di forme di mobilità sostenibile (chiusura al traffico di un tratto della litoranea e regolamentazione di un altro, attivazione di servizi di mobilità collettiva, sviluppo della mobilità ciclabile), propone un sistema articolato di soluzioni per la fruizione del Parco e del sistema costiero in particolare, che vede nell'auto privata solo uno dei mezzi ma non l'unico, e in prospettiva nemmeno il più importante.

Il sistema dell'accessibilità e della mobilità nell'area parco è strutturato, infatti, oltre che sulla mobilità privata, anche sui seguenti elementi:

- **mobilità collettiva su strada**, pubblica o privata, ipotizzando tre diversi percorsi prioritari di mobilità collettiva, necessari a compensare il numero ridotto di parcheggi rispetto alla domanda potenziale; il primo che garantisca il servizio, ad anello, dalle aree di sosta attrezzate poste nei pressi della strada comunale del Carmine alle spiagge del Lungomare Galilei fino a Baia Verde; il secondo che colleghi, a pendolo, l'area di sosta localizzata nei pressi dell'hotel Costa Brada con Baia Verde lungo la litoranea già chiusa al traffico carrabile; il terzo, infine, anch'esso a pendolo, per l'accesso all'area di Punta Pizzo, partendo da nuove aree di sosta poste nei pressi della strada provinciale;
- **mobilità collettiva dal mare** (metromare comunale), ipotizzando la possibilità di attrezzare piccoli pontili di approdo in più punti lungo la costa, permettendo tra l'altro i collegamenti con il centro storico, con l'isola di Sant'Andrea e tra le diverse parti che compongono il sistema costiero di Gallipoli;
- **mobilità collettiva su ferro**: valorizzando le stazioni FSE esistenti e prevedendo la realizzazione di un'area attrezzata nelle immediate vicinanze della stazione di Baia

Verde, quale area di sosta e di attestamento per le auto e punto di scambio per il bike sharing;

- **mobilità pedonale e ciclabile**, alla luce di quanto previsto nel Piano della mobilità ciclabile comunale e regolamentando i numerosi percorsi esistenti lungo la costa, prevedendo al contempo la chiusura e la rinaturalizzazione di quelli aperti nel tempo per l'accesso incontrollato alle spiagge.



Piano Territoriale del Parco - Schema Direttore per il progetto della mobilità: il sistema delle aree di sosta e di parcheggio

Il sistema delle aree di sosta e dei parcheggi ipotizzato nello Schema Direttore del Piano prevede:

- l'individuazione di alcune aree di sosta, attrezzate anche per l'**attestamento dei sistemi di mobilità collettiva**;
- la conferma di alcune delle **aree di sosta esistenti**, qualora ritenute compatibili con la tutela e la valorizzazione degli habitat e del paesaggio;
- la **regolamentazione** di alcune aree di sosta esistenti, con particolare riferimento a quella esistente in corrispondenza dell'accesso al mare di Lido Pizzo, che in considerazione della sua localizzazione e del contesto naturalistico e paesaggistico in cui si inserisce dovrà essere opportunamente ridimensionata e potrà essere utilizzata quale testata del percorso di mobilità collettiva, per alcune utenze speciali e per un numero limitato di utenze;
- la previsione di alcune **nuove aree di sosta**, utili a rispondere alla domanda di fruizione rilevata e localizzate in aree prive di emergenze naturalistiche e di facile accesso;
- l'individuazione di alcune possibili **localizzazioni alternative** per le aree di sosta a supporto della spiaggia della Suina; si tratta di due gruppi di piccole aree dalle caratteristiche simili, molto vicine tra loro, il cui attrezzamento potrà anche essere oggetto di avviso pubblico al fine di valutare la migliore offerta da parte del soggetto privato;
- analogamente il Piano procede ad individuare alcune differenti possibili **localizzazioni alternative** per l'area di sosta di attestamento dei sistemi di mobilità collettiva a supporto della fruizione dell'area di "Punta Pizzo"; anche tali aree potranno essere oggetto di avviso pubblico per la realizzazione ad iniziativa privata in alternativa all'iniziativa pubblica.

Le aree di sosta dovranno inoltre essere attrezzate per un servizio di bike sharing e, laddove possibile, attrezzate con un servizio di ricarica dei mezzi elettrici.

Alcune delle aree di sosta e di parcheggio appena descritte sono localizzate all'esterno del perimetro del Parco e anche della ZSC, ma la loro individuazione, per quanto previsione non cogente nell'ambito del Piano Territoriale, appare necessaria a garantire l'efficacia dell'intero sistema.

La tabella di seguito allegata comprende e riepiloga tutte le aree di sosta e di parcheggio comprese nello Schema Direttore del Piano Territoriale.

N.	Localizzazione	Area Parco/ ZSC	Superficie	Posti auto
1	Campo sportivo Lungomare Galilei	No Parco No ZSC	8.250	330

2	Strada Vicinale Madonna del Carmine (lato mare)	No Parco No ZSC	16.300	650
3	Strada Vicinale Madonna del Carmine (lato monte)	No Parco No ZSC	18.120	720
4	Svincolo via Gandhi	No Parco No ZSC	32.300	1.000
5	Strada Vicinale Madonna del Carmine (Stazione FSE)	No Parco No ZSC	2.230	50
6	Baia Verde Viale delle dune	No Parco No ZSC	1.550	60
7	Area artigianale	No Parco ZSC	11.190	440
8	Praja	No Parco ZSC	11.160	450
9	Parcheggio comunale	No Parco ZSC	9.550	350
10	Costa Brada (lato mare)	No Parco No ZSC	1.380	50
11	Costa Brada (lato monte)	Parco ZSC	13.300	530
12	Le Sirenè (lato mare)	No Parco parte ZSC	3.000	120
13	Le Sirenè (lato monte)	Parco ZSC	7.990	310
14	Strada Provinciale SP239	No Parco No ZSC	3.300	130
15a	Strada Provinciale SP239	No Parco No ZSC	2.550	100
15b	Strada Provinciale SP239	No Parco No ZSC	2.550	100
15c	Strada Provinciale SP239	No Parco No ZSC	2.550	100
16	Ten	No Parco No ZSC	2.920	120

17a	Spiaggia della Suina	Parco ZSC	4.850	200
17b	Spiaggia della Suina	Parco ZSC	4.850	200
17c	Spiaggia della Suina	Parco ZSC	4.850	200
18	Punta Pizzo	parte Parco ZSC	5.920	240
19	Masseria Punta Pizzo	Parco ZSC	1.770	70
20a	Strada Provinciale SP215	No Parco No ZSC	5.570	220
20b	Strada Provinciale SP215	No Parco No ZSC	5.610	220
21	Cotriero	No Parco No ZSC	3.800	150

La proposta di Piano è inoltre accompagnata da uno **schema strutturale del sistema della mobilità**, utile a leggere le scelte strutturali del Piano e le relazioni con il sistema naturalistico e paesaggistico.

Lo schema comprende anche le ipotesi relative ai tracciati dei tre **systemi di mobilità collettiva** ipotizzati per la fruizione dell'area parco, cui si aggiunge quello già attivo tra il parcheggio di attestamento comunale localizzato nell'area artigianale e le spiagge in prossimità dell'hotel Costa Brada.

CAPITOLO 3 – Il quadro programmatico di riferimento

Nell’ambito della rete di politiche pubbliche che costituiscono il riferimento per l’integrazione di considerazioni ambientali, il quadro programmatico presentato in questo Capitolo comprende prevalentemente strumenti di governo del territorio e dell’ambiente che esplicano un’influenza diretta o potenziale sui contenuti del Piano Territoriale del Parco o degli interventi che esso disciplina.

I piani e i programmi presi in considerazione in questa fase di redazione dello Schema Direttore per la mobilità, da integrare nell’ambito della successiva redazione del Piano Territoriale del Parco (ad ognuno dei quali è dedicata una Sezione nel seguito) sono:

- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) della Regione Puglia
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Lecce
- Piano stralcio per l’Assetto Idrogeologico (PAI) dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale – sede Puglia;
- Piani regionali per i trasporti e la mobilità in Puglia, con specifico riferimento a:
 - Piano Attuativo 2015 - 2019 del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Puglia
 - Piano della Mobilità ciclistica della Regione Puglia

Per ciascuno dei piani analizzati, nelle apposite Sotto-Sezioni di approfondimento, sono riportati lo stato di attuazione, la natura e le finalità, gli obiettivi, eventuali specifiche indicazioni finalizzate alla qualità ambientale dei contesti territoriali, nonché le previsioni specifiche per il territorio comunale del Parco.

CAPITOLO 4 – Componenti ambientali

4.1 La costruzione della rete delle conoscenze ambientali

Le analisi ambientali costituiscono spesso l'aspetto preponderante nelle attività di Valutazione Ambientale Strategica che si svolgono in contesti dove non siano disponibili conoscenze ambientali consolidate e aggiornate con ragionevole frequenza. La situazione in Puglia, pur essendo ancora assimilabile a tale circostanza, è in rapida evoluzione grazie in particolare alle rinnovate attività di pianificazione territoriale e ambientale, e di programmazione dello sviluppo socio-economico. I diversi strumenti di governo del territorio che hanno visto la luce nel corso degli ultimi anni (per citarne solo alcuni, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, il Piano di Assetto Idrogeologico, il Piano di Tutela delle Acque, il Piano Energetico Ambientale Regionale, il Piano Regionale di Qualità dell'Aria, e l'ormai adottato Piano Paesaggistico Territoriale Regionale) hanno infatti apportato, accanto ai contenuti di tipo prescrittivo o direttivo, un contributo conoscitivo di grande rilievo. Tali miglioramenti vanno ad aggiungersi alla maturazione della relazione regionale sullo stato dell'ambiente, puntualmente aggiornata di anno in anno dall'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (www.arpa.puglia.it), e al notevole impulso dato alla condivisione delle conoscenze geografiche, accessibili attraverso il portale www.sit.puglia.it.

Il Rapporto Ambientale, nato per testimoniare il processo di VAS, finisce in molti casi per ricalcare quasi esclusivamente la struttura di una Relazione sullo Stato dell'Ambiente, limitandosi a contenere una più o meno articolata descrizione del contesto ambientale che, seppure essenziale, non può essere ritenuta in alcun modo esaustiva della funzione valutativa. Quest'ultima non può che essere incentrata piuttosto sull'oggetto della valutazione stessa, in questo caso il Piano Comunale delle Coste, e dovrebbe essere finalizzata all'elaborazione di uno strumento di governo del territorio che segua un processo trasparente e sensibile alle indicazioni e alle istanze della società civile, degli altri enti territoriali con competenze ambientali interessati, e delle organizzazioni che operano negli ambiti professionali e produttivi rilevanti.

Al fine di rimarcare l'importanza delle analisi ambientali di base, senza travisare la funzione della VAS, si ritiene quindi opportuno da un lato elaborare una Relazione sullo Stato dell'Ambiente aggiornata, cui poter riferirsi per approfondimenti, dall'altro integrare le attività propriamente valutative nei documenti di piano, per scongiurare l'autoreferenzialità dei documenti di VAS.

Le **analisi ambientali** si basano in massima parte sull'organizzazione, la selezione e la sistematizzazione delle conoscenze esistenti, tra cui quelle sviluppate all'interno dei

recenti strumenti di governo del territorio; fonti altrettanto importanti sono costituite dalla Relazione sullo Stato dell'Ambiente redatta annualmente dall'ARPA, e dalle informazioni geografiche rese disponibili attraverso il portale cartografico della Regione Puglia.

Per ciascuna componente ambientale è riportata una sintetica descrizione dell'attuale stato, sottolineando eventuali criticità rilevate e evidenziando i fattori di attenzione ambientale relativi alla specifica area di intervento del Piano.

Le **componenti ambientali** individuate sono le seguenti:

- *Qualità dell'aria*
- *Suolo e sottosuolo*
- *Caratteri idrografici*
- *Ecosistemi naturali e biodiversità*
- *Paesaggio e sistema dei beni culturali*
- *Sistema insediativo e turismo*
- *Reti tecnologiche e sistema della mobilità*
- *Rifiuti*

Nella fase successiva di redazione del Piano Territoriale del Parco l'analisi delle componenti potrà essere ulteriormente approfondita e integrata dall'esame di ulteriori componenti (agenti fisici, energia, ecc.).

Capitolo 5 - Verifiche di coerenza del Piano

5.1 Le verifiche di coerenza

L'integrazione delle considerazioni svolte nell'ormai vasta gamma di strumenti di pianificazione e programmazione a prevalente o esclusivo carattere ambientale costituisce una delle funzioni prioritarie della VAS, come evidenziato tanto dalla Direttiva 2001/42/CE quanto dal D.Lgs. 152/2006.

La consapevolezza che gli obiettivi di protezione ambientale e promozione dello sviluppo sostenibile non possono essere perseguiti esclusivamente attraverso politiche pubbliche dedicate, ha infatti spostato l'attenzione sulla necessità di incorporare tali obiettivi nelle forme di intervento pubblico in ogni settore, e di seguirne l'attuazione per verificarne gli effetti.

In Italia, le modalità scelte nell'ambito della VAS per favorire l'integrazione delle considerazioni ambientali nei piani e nei programmi sono state ispirate alla *verifica di coerenza* e sono consistite per lo più in esercizi più o meno sistematici di incrocio fra elementi (più spesso generali, come gli obiettivi) del Piano in oggetto e una selezione di piani e programmi (di assetto del territorio, gestione dei rifiuti, ecc.) da un lato, e di politiche ambientali e di sostenibilità nazionali e internazionali (dalla Carta di Aalborg alla Strategia Italiana d'Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile) dall'altro lato.

Queste analisi sono state più propriamente definite ***verifiche di coerenza esterna***, poiché appunto mettono in relazione il piano sottoposto a VAS con dei riferimenti prescrittivi, direttivi, o semplicemente ideali ma pur sempre esterni al piano stesso.

Verifiche di coerenza interna sono condotte con una frequenza inferiore, e mirano piuttosto a garantire la razionalità stessa del piano in termini di corrispondenza fra i contenuti ai suoi vari livelli, secondo uno schema che ricorda da vicino l'approccio del *Logical framework* particolarmente promosso nell'ambito delle politiche comunitarie strutturali e di coesione.

Di seguito si descrivono le verifiche condotte nell'ambito della procedura di VAS relativa al Piano Territoriale – Schema Direttore per il sistema della mobilità.

5.2 Verifica di coerenza esterna

L'analisi di coerenza ambientale esterna, in considerazione degli specifici contenuti dello Schema direttore per la mobilità, è stata condotta al fine di verificare la coerenza delle singole proposte del citato Schema Direttore con le previsioni del PPTR e del PAI.

Nella **successiva fase di redazione del Piano Territoriale del Parco** si potrà procedere, inoltre, al fine di implementare la verifica di coerenza dello strumento urbanistico, alla verifica degli obiettivi del Piano Territoriale con gli obiettivi degli altri Piani urbanistici e territoriali vigenti.

La **tabella** di seguito allegata riporta, per ciascuna area di sosta e di parcheggio individuata nello Schema Direttore, i riscontri di tale verifica di coerenza, identificabili anche attraverso la lettura delle cartografie allegate (elaborato "*Allegato al rapporto Ambientale – Verifiche di coerenza esterna*" articolato negli elaborati VAS.01, VAS.02, VAS.03 e VAS.04).

Dalla lettura della tabella è possibile evidenziare che:

- molte delle aree di sosta e di parcheggio, la maggior parte, sono localizzate **all'esterno** dell'area Parco e del perimetro della ZSC;
- le interferenze con la struttura idrogeomorfologica del PPTR, ad esclusione del **BP Territori costieri** e dell'**UCP Aree soggette a vincolo idrogeologico**, sono estremamente limitate; nello specifico alcune aree (8, 9, 11 e 14) sono parzialmente interessate dalla presenza dell'**UCP Reticolo idrografico di connessione RER**, due aree (la 10 e la 11) sono interessate dalla presenza del **BP Fiumi, torrenti e corsi d'acqua**, un'unica area (la 18) è interessata dalla presenza dell'**UCP Cordoni dunari**;
- le interferenze con la struttura ecosistemica e ambientale del PPTR, ad esclusione del **BP Parchi e riserve naturali**, dell'**UCP Area di rispetto dei parchi** e dell'**UCP Siti di rilevanza naturalistica**, sono estremamente limitate; nello specifico si identificano per numerose aree, in molti casi solo su parte dell'area, con l'**UCP Area di rispetto boschi**, per un'unica area (la n. 13) con l'**UCP Area umida** e per due aree (la 17c e la 20b in parte) con l'**UCP Prati e pascoli naturali**; va precisato che la perimetrazione di tali UCP appare suscettibile di modifica e integrazione in sede di adeguamento del Piano Territoriale al PPTR, non trovando pieno riscontro l'individuazione dell'ulteriore contesto con l'attuale stato di fatto delle aree;
- le interferenze con la struttura antropica e storico culturale del PPTR, ad esclusione del **BP Immobili ed aree di notevole interesse pubblico** che interessa l'intero territorio comunale di Gallipoli, sono estremamente limitate; nello specifico si identificano per due aree (la 1 e la 16) con il **BP Usi civici**, allo stato attuale non

validati, e per alcune aree con la prossimità dell'**UCP Strade panoramiche** e con l'**UCP Strade di interesse paesaggistico**;

- le interferenze con le aree a pericolosità idraulica o geomorfologica del Piano di Assetto Idrogeologico PAI sono estremamente limitate, riferite ad un'area (la 18, quella posta in corrispondenza dell'accesso alla spiaggia di Punta Pizzo) classificata come area PG1 Pericolosità geomorfologica media e moderata e ad una seconda area (la n.21 posta in corrispondenza dello stabilimento denominato Cotriero) classificata in minima parte come area BP Bassa pericolosità idraulica e MP Media pericolosità idraulica.

Area di sosta	Localizzazione	Area protetta	PPTR – Struttura idrogeomorfologica	PPTR – Struttura ecosistemica e ambientale	PPTR – Struttura antropica e storico culturale	PAI
1	Campo sportivo Lungomare Galilei	No Parco No ZSC	BP Territori costieri UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto boschi	BP Notevole interesse pubblico BP Usi civici UCP Strade panoramiche	no
2	Strada Vicinale Madonna del Carmine (lato mare)	No Parco No ZSC	BP Territori costieri <i>(parte)</i> UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto boschi <i>(parte)</i>	BP Notevole interesse pubblico	no
3	Strada Vicinale Madonna del Carmine (lato monte)	No Parco No ZSC	NESSUNO	NESSUNO	BP Notevole interesse pubblico	no
4	Svincolo via Gandhi	No Parco No ZSC	UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto boschi <i>(parte)</i>	BP Notevole interesse pubblico	no
5	Strada Vicinale Madonna del Carmine (Stazione FSE)	No Parco No ZSC	UCP Vincolo idrogeologico	NESSUNO	BP Notevole interesse pubblico	no
6	Baia Verde Viale delle dune	No Parco No ZSC	BP Territori costieri UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto boschi	BP Notevole interesse pubblico	no
7	Area artigianale	No Parco No ZSC	NESSUNO	NESSUNO	BP Notevole interesse pubblico	no
8	Praja	No Parco ZSC	BP Territori costieri UCP Vincolo idrogeologico UCP RER <i>(parte)</i>	UCP Rispetto boschi <i>(parte)</i> UCP Rilevanza naturalistica	BP Notevole interesse pubblico	no
9	Parcheggio comunale	No Parco ZSC	BP Territori costieri UCP Vincolo idrogeologico UCP RER <i>(parte)</i>	UCP Rilevanza naturalistica	BP Notevole interesse pubblico	no

PIANO TERRITORIALE DEL PARCO – SCHEMA DIRETTORE PER IL PROGETTO DELLA MOBILITÀ
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - SINTESI NON TECNICA

10	Costa Brada (lato mare)	No Parco No ZSC	BP Territori costieri BP Fiumi <i>(parte)</i> UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto boschi <i>(parte)</i> UCP Rispetto parchi	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade panoramiche	no
11	Costa Brada (lato monte)	Parco ZSC	BP Territori costieri BP Fiumi <i>(parte)</i> UCP Vincolo idrogeologico UCP RER	BP Parchi UCP Rispetto boschi <i>(parte)</i> UCP Rilevanza naturalistica	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade panoramiche	no
12	Le Sirenè (lato mare)	No Parco parte ZSC	BP Territori costieri UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto boschi UCP Rispetto parchi UCP Rilevanza naturalistica <i>(parte)</i>	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade panoramiche	no (perimetro)
13	Le Sirenè (lato monte)	Parco No ZSC	BP Territori costieri UCP Vincolo idrogeologico	BP Parchi UCP Rispetto boschi UCP Area umida	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade panoramiche	no
14	Strada Provinciale SP239	No Parco No ZSC	BP Territori costieri UCP Vincolo idrogeologico UCP RER <i>(parte)</i>	UCP Rispetto boschi UCP Rispetto parchi	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade panoramiche	no
15a	Strada Provinciale SP239	No Parco No ZSC	BP Territori costieri <i>(parte)</i> UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto parchi	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade panoramiche	no
15b	Strada Provinciale SP239	No Parco No ZSC	UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto parchi	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade panoramiche	no
15c	Strada Provinciale SP239	No Parco No ZSC	UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto parchi	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade panoramiche	no
16	Ten	No Parco No ZSC	BP Territori costieri UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto boschi <i>(parte)</i> UCP Rispetto parchi	BP Notevole interesse pubblico BP Usi civici	no

PIANO TERRITORIALE DEL PARCO – SCHEMA DIRETTORE PER IL PROGETTO DELLA MOBILITÀ
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - SINTESI NON TECNICA

17a	Spiaggia della Suina	Parco No ZSC	BP Territori costieri (<i>parte</i>) UCP Vincolo idrogeologico	BP Parchi UCP Rispetto boschi (<i>parte</i>)	BP Notevole interesse pubblico	no
17b	Spiaggia della Suina	Parco No ZSC	UCP Vincolo idrogeologico	BP Parchi UCP Rispetto boschi	BP Notevole interesse pubblico	no
17c	Spiaggia della Suina	Parco No ZSC	UCP Vincolo idrogeologico	BP Parchi UCP Prati e pascoli	BP Notevole interesse pubblico	no
18	Punta Pizzo	parte Parco ZSC	BP Territori costieri UCP Vincolo idrogeologico UCP Dune	BP Parchi (<i>parte</i>) UCP Rispetto boschi UCP Rilevanza naturalistica UCP Rispetto parchi (<i>parte</i>)	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade paesaggistiche	PG1
19	Masseria Punta Pizzo	Parco ZSC	BP Territori costieri UCP Vincolo idrogeologico	BP Parchi (<i>parte</i>) UCP Rispetto boschi UCP Rilevanza naturalistica UCP Rispetto parchi (<i>parte</i>)	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade panoramiche	no
20a	Strada Provinciale SP215	No Parco No ZSC	UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto boschi (<i>parte</i>)	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade paesaggistiche	no
20b	Strada Provinciale SP215	No Parco No ZSC	UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto boschi UCP Prati e pascoli (<i>parte</i>)	BP Notevole interesse pubblico UCP Strade panoramiche	no
21	Cotriero	No Parco No ZSC	BP Territori costieri UCP Vincolo idrogeologico	UCP Rispetto boschi UCP Rispetto parchi	BP Notevole interesse pubblico	minima parte BP/MP

5.3 Verifica di coerenza interna

La verifica di coerenza interna è stata invece condotta attraverso la predisposizione di una **matrice di coerenza ambientale interna** per verificare come sono stati integrati gli obiettivi sostenibilità e ogni considerazione ambientale durante la fase di redazione dello Schema Direttore del Piano, per evidenziare la coerenza degli interventi proposti rispetto agli obiettivi di sostenibilità assunti e rispetto alle principali criticità ambientali rilevate per l'area del Parco.

In considerazione dei contenuti dello Schema Direttore la matrice appare semplificata e riferita esclusivamente agli specifici obiettivi dello Schema Direttore stesso. La matrice quindi potrà essere implementata a seguito della redazione del Piano Territoriale evidenziando per ciascun obiettivo del Piano le azioni/interventi proposti.

Nella matrice di seguito allegata si riportano, quindi, nella prima colonna gli obiettivi di sostenibilità assunti dal Piano, nella seconda le relative principali criticità rilevate e nella terza le azioni e gli interventi proposti dal Piano in coerenza con l'obiettivo generale e in risposta a impatti e criticità evidenziati.

MATRICE DI COERENZA AMBIENTALE INTERNA		
Obiettivi di sostenibilità del Piano Territoriale – Schema Direttore per la mobilità	Impatti e Criticità	Azioni/interventi proposti dal Piano Territoriale – Schema Direttore per la mobilità
Gestione sostenibile delle componenti ambientali e rispetto o recupero delle condizioni di equilibrio naturale	<i>Eccessivo carico turistico estivo sugli habitat</i> <i>Impatto delle infrastrutture</i> <i>Impatto sugli habitat e sulle componenti paesaggistiche delle aree di sosta e di parcheggio</i>	Distribuzione dei carichi turistici lungo la costa Riqualificazione delle strutture turistiche esistenti Regolamentazione degli accessi al mare Regolamentazione e riqualificazione del sistema di

<p>Organizzazione di un sistema di fruizione sostenibile e consapevole su tutto il territorio del Parco, ma in particolare sul sistema costiero</p>	<p><i>Eccessivo carico turistico estivo sugli habitat</i> <i>Impatto delle infrastrutture</i> <i>Limitata presenza di infrastrutture per la mobilità lenta</i> <i>Pressione su habitat e aree di interesse naturalistico</i></p>	<p>parcheggi e aree di sosta Supporto allo sviluppo di forme diverse di mobilità sostenibile Tutela delle aree con habitat e delle aree di interesse naturalistico</p>

Capitolo 6 - Valutazione delle scelte e degli effetti del Piano

6.1 Quadro dei potenziali impatti attesi: il sistema costiero e le potenzialità di fruizione

La costruzione e la verifica delle scelte dello Schema Direttore del Piano è avvenuta attraverso la valutazione degli effetti di tali scelte sulle componenti ambientali. Particolare attenzione è stata riservata al sistema costiero, l'area dove si concentrano i maggiori valori naturalistici ed ambientali ma anche le principali dinamiche connesse all'utilizzo turistico della costa nel periodo estivo.

Il Piano prevede, prima di definire compiutamente la nuova proposta riferita allo Schema Direttore del progetto della mobilità e della sosta, la verifica delle “**potenzialità di fruizione**” del sistema territoriale locale rappresentato in particolare dalle aree comprese nel perimetro del Parco e della Zona Speciale di Conservazione ZSC.

Nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, pur nella consapevolezza della complessità del tema, si è tentato di definire gli attuali carichi turistici gravitanti sul sistema costiero del Parco e di determinarne la sostenibilità, suggerendo al Piano le misure atte a rendere sostenibili, o più sostenibili, quelli attualmente eccessivi e verificando successivamente le proposte formulate dal Piano in tal senso.

Le potenzialità di fruizione sono connesse a due differenti valutazioni, complementari l'una rispetto all'altra e in particolare:

- la valutazione del **massimo carico turistico sostenibile** della costa del Parco, espresso oltre che come numero di bagnanti anche, strumentalmente, come posti auto equivalenti (1 posto auto ogni 3 bagnanti), per ciascun tratto elementare di costa individuato in funzione della presenza di accessi;
- la valutazione dei **posti auto potenzialmente disponibili e compatibili** con la tutela e la valorizzazione degli habitat e delle aree di interesse naturalistico in corrispondenza di ciascun tratto elementare di costa.

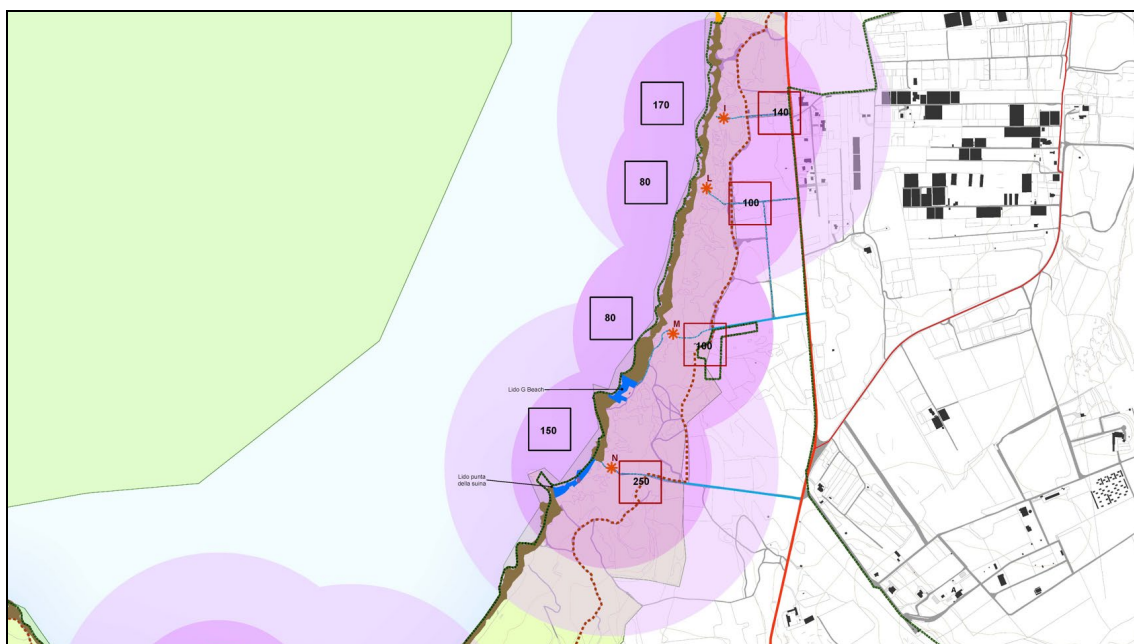


Tavola B.03 – Il sistema costiero e le potenzialità di fruizione (Stralcio)

Le tabelle di seguito allegate esplicitano le modalità utilizzate per la quantificazione dei carichi potenziali sostenibili e la verifica della loro congruenza rispetto alla disponibilità di posti auto in aree compatibili con la tutela degli habitat e del paesaggio costiero più in generale.

Le singole aree di riferimento per la valutazione dei carichi e della disponibilità di parcheggi sono state identificate con quelle ricadenti in una circonferenza di raggio pari a 300 metri costruita in corrispondenza di ciascuno degli accessi al mare esistenti e ritenuti compatibili; laddove utile, ossia all'estremità del sistema analizzato, è stata valutata anche l'area ricadente entro un raggio di 500 metri dall'accesso al mare.

Il raggio di 300 metri (pari a 5 minuti a piedi circa) è stato assunto quale distanza compatibile con gli spostamenti dell'utente medio, mentre il raggio di 500 metri è assunto quale distanza massima di spostamento dell'utente medio.

La prima tabella evidenzia, per ciascuna area di riferimento come identificata nella *Tavola B.03 – Il sistema costiero e le potenzialità di fruizione*, la superficie di spiaggia sabbiosa, la lunghezza di costa rocciosa e il numero di ombrelloni censiti all'interno di detta area di riferimento. Nel caso di sovrapposizione di due circonferenze è stato assunta la retta congiungente le intersezioni quale separatrice degli ambiti di riferimento.

Identificazione accesso al mare e relativa circonferenza di influenza	Superficie spiaggia sabbiosa (mq)*	Lunghezza costa rocciosa (ml)**	N. ombrelloni spiagge attrezzate***
A	0	0	200
B	6.985	288	200
C	7.517	40	640
D	6.500	0	565
E	6.296	0	55
F	4.628	0	240
G	995	0	200
H	6.065	0	160
I	1.300	500	0
L	0	480	0
M	60	475	0
N	260	810	0
O	5.020	150	300
P	0	775	0
Q	0	619	40

* Spiaggia libera sabbiosa; ** Spiaggia libera rocciosa; *** Stabilimenti balneari

La seconda tabella esplicita, sulla scorta delle dimensioni riportate nella tabella precedente, i carichi potenziali sostenibili, in termini di numero di bagnanti, per ciascun ambito di costa.

La capacità di carico del sistema costiero è peraltro un dato di difficile quantificazione ed estremamente variabile nel tempo, anche con forti oscillazioni stagionali o addirittura giornaliere, mentre al contrario il carico turistico è un dato più facilmente quantificabile e “regolabile”, sia dalle proposte del Piano che nella successiva gestione, in particolare se si fa riferimento al carico turistico massimo.

Per capacità di carico si intende la quantità di utenti che può essere ospitata in un determinato tratto di spiaggia senza che si generino impatti negativi significativi a danno della risorsa ambientale.

Le ricerche sulla capacità di carico delle spiagge sono state avviate da circa cinquant’anni (si vedano i riferimenti bibliografici citati nei report del *Progetto LIFE Natura “PROVIDUNE” LIFE07NAT/IT/000519*), ma sono ancora oggi lontane dall’aver definito una metodologia soddisfacente e condivisa.

Gli studi più recenti prendono in considerazione da un lato le interviste ai fruitori e il videomonitoraggio delle spiagge, dall’altro studi molto dettagliati, e prolungati nel

tempo, in grado di restituire le dinamiche dei processi complessi che stanno alla base della costituzione e degli equilibri della spiaggia (clima di moto ondoso, energia liberata sottomarina, idrodinamica, bilanci di sedimentazione, variazioni di assetto stagionali e giornaliere, variabilità della composizione e della morfologia della spiaggia nel tempo, etc.).

Un altro aspetto importante al fine di definire la capacità di carico è quello di considerare l'importanza della presenza di servizi per garantire la sostenibilità della fruizione della spiaggia: si pensi solo a titolo esemplificativo alla presenza di servizi igienici (che evitano o riducono la frequentazione delle aree dunari e retrodunari), al servizio di raccolta dei rifiuti, alla presenza di attrezzature sportive regolamentate che limitano l'uso indiscriminato della spiaggia. Una spiaggia correttamente attrezzata e regolamentata può, cioè, sostenere un carico maggiore di bagnanti senza che si determinino impatti negativi significativi a danno della risorsa ambientale.

Importanti **referimenti** per la definizione del metodo di verifica della sostenibilità dei carichi turistici sulla costa e della capacità di carico delle spiagge sono rappresentati, in particolare, dai seguenti studi:

Regione Sardegna - Linee Guida per la predisposizione dei Piani di Utilizzo del Litorali (2010): in particolare l'art. 21 laddove, tra i criteri di protezione da utilizzare nella programmazione dell'utilizzo dei litorali, fissa in cinque metri la fascia di rispetto a protezione del sistema dunare e delle superfici coperte da vegetazione (es. psammofila, alofila, etc.).

Centro VIA Italia - Linee guida per un turismo sostenibile nelle località costiere Obiettivo 2 della Regione Liguria (2001): in particolare laddove ipotizza in 5 mq spiaggia / bagnante la soglia di sostenibilità dell'indice di saturazione delle spiagge (ottenuto dal rapporto tra la superficie totale delle spiagge e il numero di turisti presenti).

Università degli Studi di Cagliari – Progetto LIFE Natura PROVIDUNE (LIFE07NAT/IT/000519) Conservazione e ripristino degli habitat dunali nei siti delle Province di Cagliari, Matera, Caserta: in particolare laddove fissa in cinque metri la fascia minima di rispetto a protezione del sistema dunare e delle superfici coperte da vegetazione e ipotizza in 10 mq spiaggia / bagnante la soglia di sostenibilità della capacità di carico delle spiagge.

Ente Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli - Progetto LIFE05 NAT/IT/000037 Conservazione degli ecosistemi costieri della Toscana settentrionale (DUNETOSCA): in particolare relativamente agli interventi per la riduzione del carico turistico in ambiente dunale, ai contenuti del Piano d'azione per la tutela degli ecosistemi dunali e delle Linee Guida per le operazioni di pulizia delle spiagge nel Parco.

Ai fini del calcolo sono stati assunti, quindi, 5 mq/bagnante quale standard minimo necessario a garantire la sostenibilità della fruizione delle spiagge libere del Parco, in coerenza con quanto riportato da tutte le principali fonti di letteratura; 2 ml / bagnante relativamente ai tratti di costa rocciosa; 3 bagnanti medi per ciascun ombrellone rilevato in corrispondenza di stabilimenti balneari e spiagge attrezzate.

Identificazione accesso al mare e relativa circonferenza di influenza	Spiaggia sabbiosa*	Costa rocciosa**	Spiaggia attrezzata***	TOTALE
	Massimo carico turistico sostenibile (n. bagnanti)			
A	0	0	600	600
B	1.397	144	600	2.141
C	1.503	20	1.920	3.443
D	1.300	0	1.690	2.995
E	1.259	0	160	1.424
F	926	0	720	1.646
G	199	0	600	799
H	1.213	0	480	1.693
I	260	250	0	510
L	0	240	0	240
M	12	238	0	250
N	52	405	0	457
O	1.004	75	900	1.979
P	0	388	0	388
Q	0	310	120	430
* Spiaggia sabbiosa: 5 mq per bagnante				
** Costa rocciosa: 2 ml per bagnante				
*** Spiaggia attrezzata: 3 bagnanti per ombrellone rilevato				

La terza tabella, infine, confronta per ciascun ambito elementare individuato la coerenza tra il massimo carico turistico sostenibile (espresso in questo caso come posti auto equivalenti) e il numero di posti auto compatibili disponibili nel medesimo tratto.

identificazione accesso al mare e relativa circonferenza di influenza	Massimo carico turistico sostenibile (posti auto equivalenti)	Posti auto disponibili compatibili	Bilancio
A	200	200	0
B	710	330	-380
C	1.150	200	-950
D	1.000	450	-550
E	470	300	-170
F	550	-	-
G	270	580	310
H	560	430	-130
I	170	140	-30
L	80	100	20
M	80	100	20
N	150	400	250
O	660	200	-460
P	130	70	-60
Q	140	150	10

* 3 bagnanti per posto auto

Dai dati riportati in tabella emerge immediatamente come le aree in cui è necessario attivare misure alternative o complementari rispetto alla sola proposta rivista disponibilità di parcheggi per il mezzo privato sono quelle localizzate nel tratto costiero a nord rispetto all'area di riferimento, tra Baia Verde e il centro urbano di Gallipoli, e, in misura minore, l'area in corrispondenza di Punta Pizzo.

Evidentemente per queste aree il Piano dovrà necessariamente proporre delle misure di mobilità complementari all'auto privata, privilegiando pertanto tali aree per la messa a punto di sistemi di mobilità collettiva, nel breve periodo soprattutto su strada, e incentivando lo sviluppo della ciclabilità e della pedonalità sicura e piacevole.

La complessità e la variabilità del sistema costiero, con modifiche anche significative della disponibilità di spiaggia con cadenze annuali ma anche stagionali, induce a suggerire che nella gestione del Parco particolare cura si dovrà avere nel monitoraggio delle dinamiche costiere, prevedendo anche la possibilità di ridurre i carichi turistici ammessi nei differenti tratti di costa in funzione dei risultati di tale monitoraggio costante.

6.2 Effetti cumulativi e sinergici

Molti dei temi ambientali e di sostenibilità possono essere adeguatamente compresi e affrontati solo in un contesto più ampio, che travalica i confini dell'area protetta, e che coinvolge le competenze dei comuni in cui l'area parco ricade o di altri comuni confinanti, della provincia, della regione, e di tutti gli altri enti che hanno competenze sulle tematiche ambientali. È evidente che l'operatività del Piano del Parco, essendo limitata alle aree comprese nel suo perimetro, non può incidere su quanto avviene nel suo immediato intorno, pur potendo stimolare l'attenzione e il coinvolgimento delle amministrazioni comunali competenti.

In quest'ottica ***lo Schema Direttore assume quale riferimento anche aree esterne al perimetro del Parco***, sia rispetto alla provenienza dei carichi turistici (in arrivo da altri comuni o da altre aree dello stesso comune di Gallipoli), sia rispetto alla disponibilità di aree da destinare a supporto della fruizione turistica del territorio del Parco, fondamentali per garantire la sostenibilità dell'intero sistema di fruizione ipotizzato.

La distribuzione delle aree di sosta e di parcheggio, strettamente connessa alla definizione dei carichi massimi sostenibili per ogni differente tratto di costa, garantisce peraltro la minimizzazione degli effetti cumulativi sul sistema costiero e sugli habitat connessi ai carichi turistici estivi.

6.3 Valutazione delle alternative per il sistema della mobilità del Piano Territoriale

Il modello di sviluppo del turismo costiero nell'area del Parco è troppo consolidato per immaginare scenari alternativi che non partano dall'attenta considerazione delle dinamiche sociali ed economiche in atto connesse alla fruizione della costa.

La valutazione delle alternative di Piano relative al solo sistema della mobilità, e con specifico riferimento al sistema dei parcheggi e delle aree di sosta, è stata quindi definita riferendo gli impatti a differenti possibili **scenari di riferimento**, con particolare riferimento ai differenti scenari elaborati e valutati nell'ambito dell'ormai prolungata fase di elaborazione del Piano Territoriale.

Si descrivono sinteticamente i differenti scenari presi in considerazione.

SCENARIO 0 – LA SITUAZIONE ATTUALE

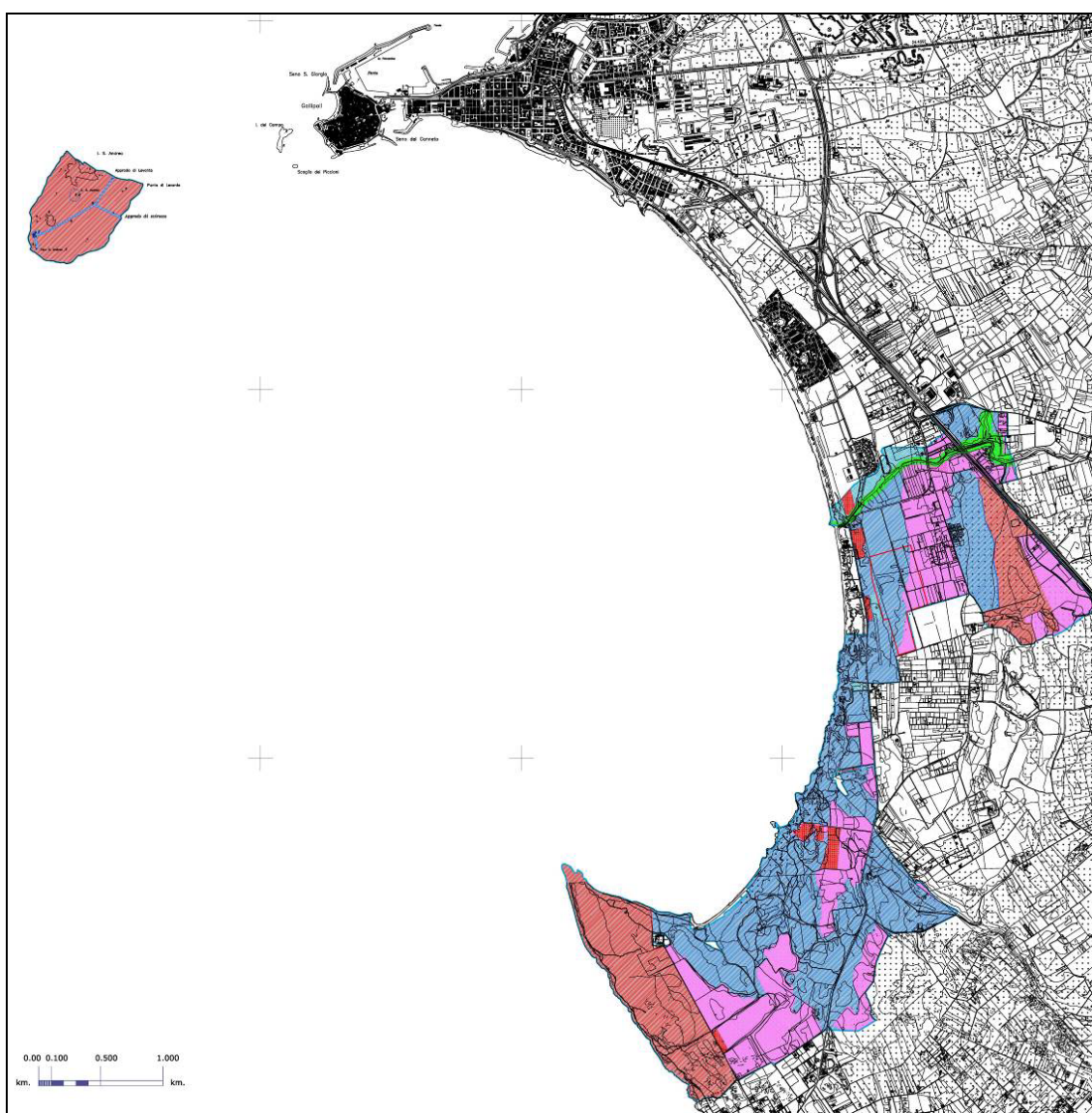
La situazione attuale è quella descritta nella *Tavola B.01 Il sistema della mobilità. Il sistema della mobilità e della sosta esistente* dello Schema Direttore del Piano Territoriale. Tale scenario tiene conto, quindi, dell'assenza del Piano e della mancata regolamentazione della maggior parte delle aree di sosta, in molti casi caratterizzate

da una localizzazione incoerente con la tutela dei beni naturalistici e paesaggistici presenti e comunque spesso a forte e fortissimo impatto su tali beni stessi.

SCENARIO 1 – LA PROPOSTA DI PIANO 2014

Lo Scenario 1 coincide con la proposta contenuta nel Piano Territoriale del Parco adottato dal Consiglio Comunale di Gallipoli nel 2014.

Le aree parcheggio individuate dal Piano coincidono sostanzialmente con le aree già utilizzate a parcheggio, alcune delle quali evidentemente non compatibili con la tutela e la valorizzazione delle emergenze naturalistiche e paesaggistiche.



Piano Territoriale del Parco 2014 – Zonizzazione (in rosso i “parcheggi”)

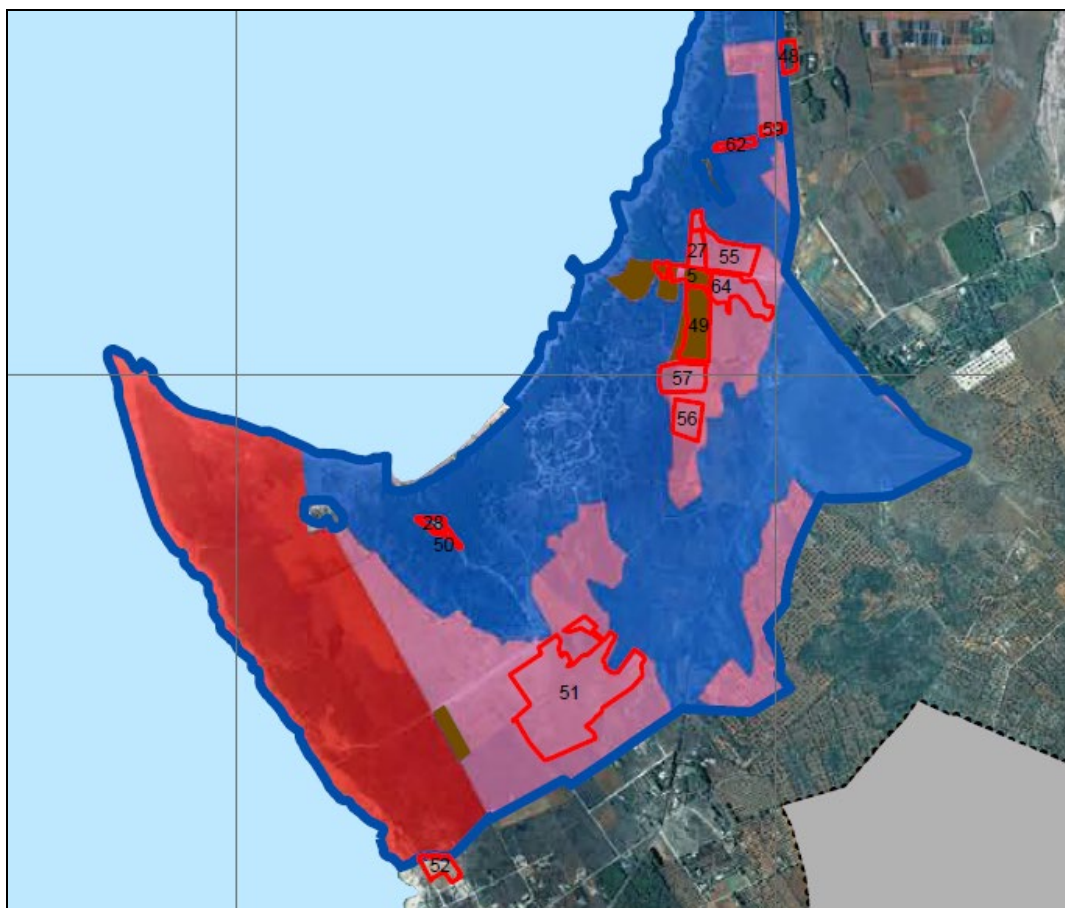
SCENARIO 2 - LA PROPOSTA DI PIANO MARZO 2021

Lo Scenario 2 coincide con la proposta contenuta nel Piano Territoriale del Parco adottato dal Consiglio Comunale di Gallipoli nel marzo 2021.

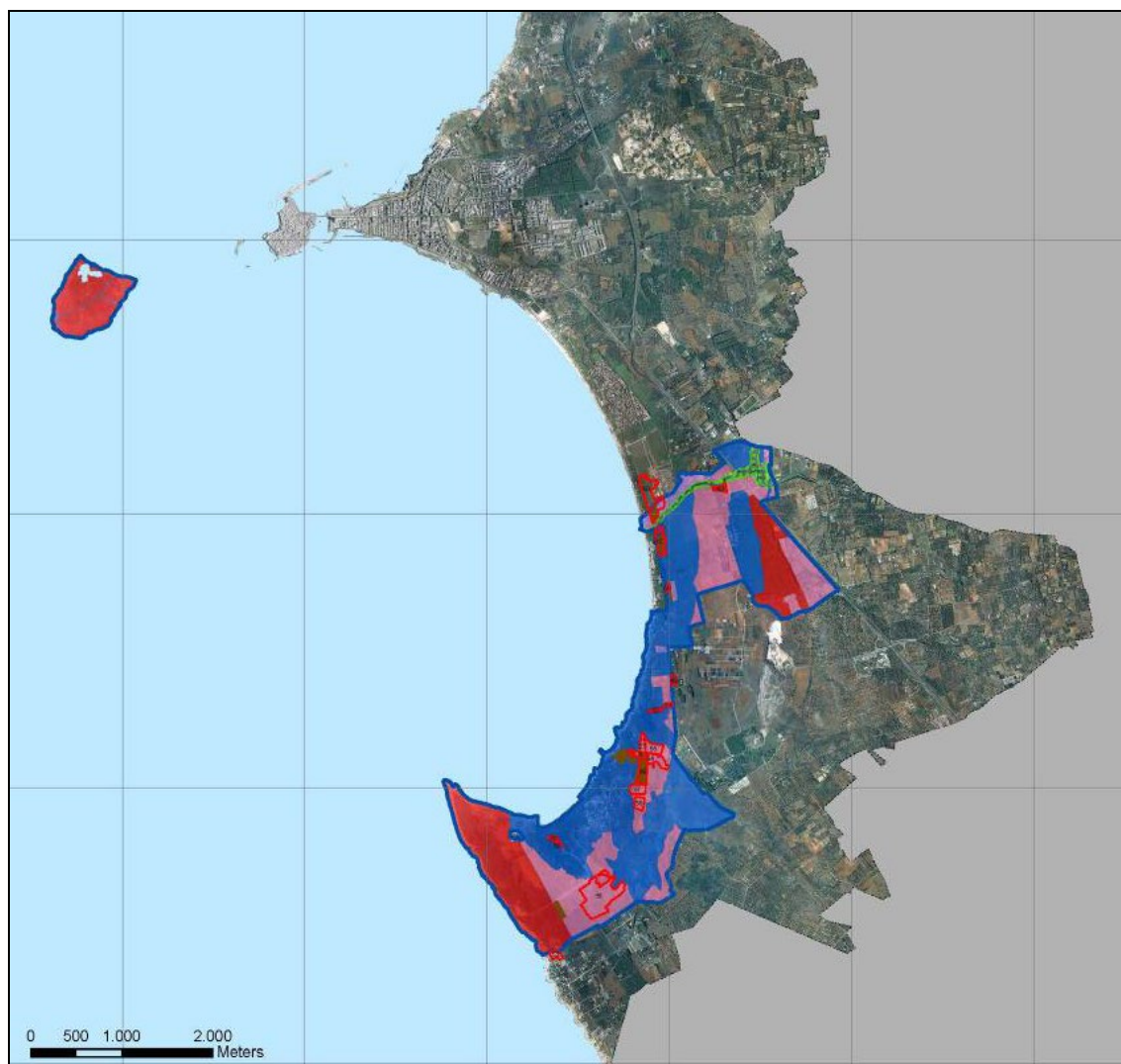
Questa versione del Piano Territoriale prevede la conferma delle aree di parcheggio individuate nel Piano 2014 e l'ulteriore individuazione di numerose ed estese aree, all'interno del perimetro del Parco, identificate come "Potenziali aree a parcheggio compatibili con le NTA del Piano del Parco 2014".

È immediatamente evidente l'estensione delle proposte aree a parcheggio nelle aree di Punta Pizzo e Punta della Suina (immagine allegata).

La definizione del sistema dei parcheggi, in particolare, viene strutturato sulle aree già utilizzate come "parcheggio spontaneo/temporaneo", rischiando, pertanto, come osservato dalla Regione Puglia, di consolidare usi potenzialmente non compatibili piuttosto che operare azioni volte al ripristino di aree di alto valore naturalistico reale e potenziale.



Piano Territoriale del Parco – Sistema della mobilità (aggiornamento aree parcheggio – marzo 2021). Stralcio aree Punta Pizzo e Punta della Suina (in marrone i parcheggi del Piano 2014 e con l'outline rosso le potenziali aree a parcheggio)



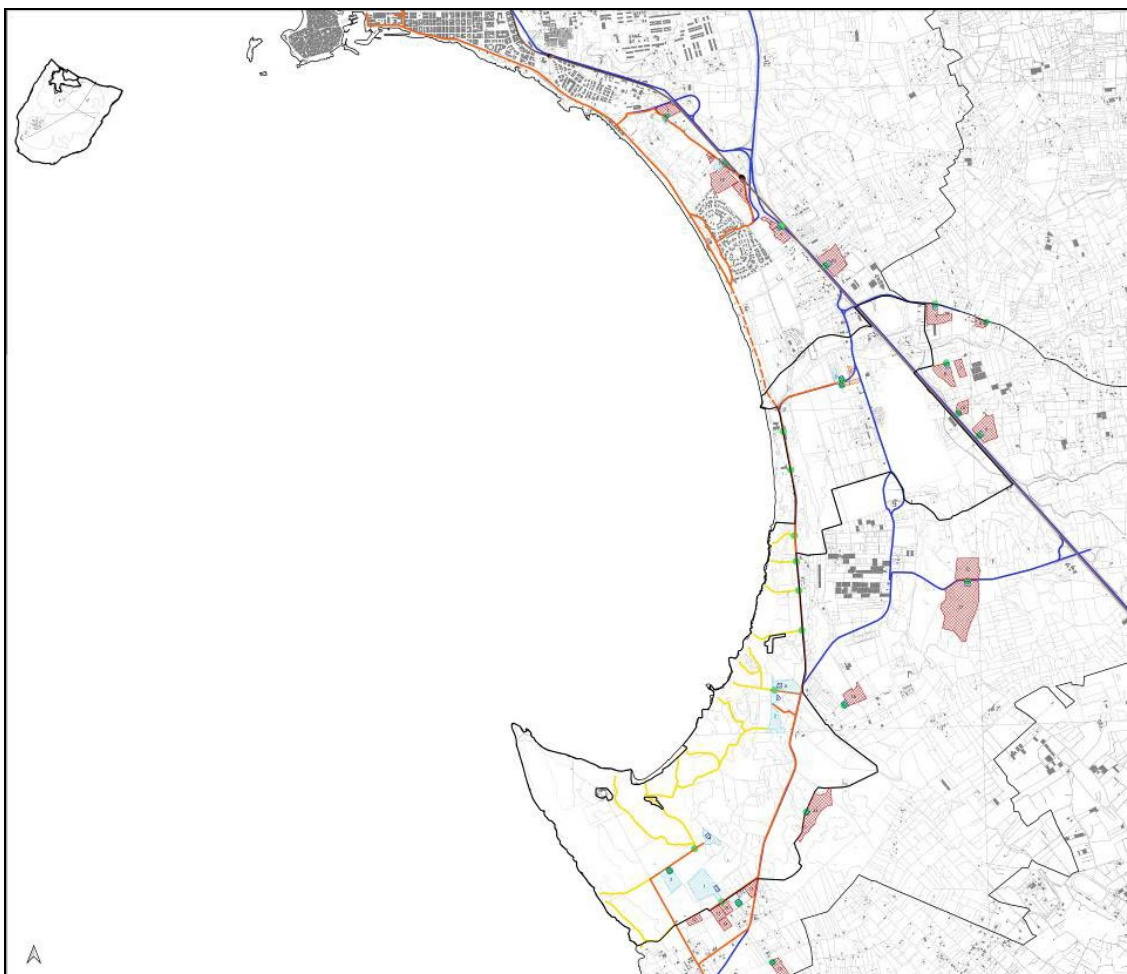
Piano Territoriale del Parco – Sistema della mobilità (aggiornamento aree parcheggio – marzo 2021)

SCENARIO 3 - LA PROPOSTA DI PIANO NOVEMBRE 2021

Lo Scenario 3 coincide con un'ulteriore proposta elaborata successivamente all'adozione del Piano e del riscontro non positivo da parte degli uffici regionali competenti all'approvazione del Piano. Tale ulteriore proposta, del novembre 2021, non è mai stata formalizzata dall'Amministrazione comunale di Gallipoli.

In tale proposta vengono ridimensionate le previsioni all'interno del perimetro del Parco, ricercando una migliore compatibilità con le aree caratterizzate dalla presenza di habitat, anche alla luce dei monitoraggi condotti alla scala comunale, e ipotizzando la localizzazione dei parcheggi anche all'esterno del perimetro del Parco.

Le aree appaiono però ancora palesemente sovradimensionate rispetto ai carichi turistici che la costa del Parco può ragionevolmente “sostenere”.



*Piano Territoriale del Parco – Sistema della mobilità (aggiornamento alle osservazioni degli Enti
– novembre 2021)*

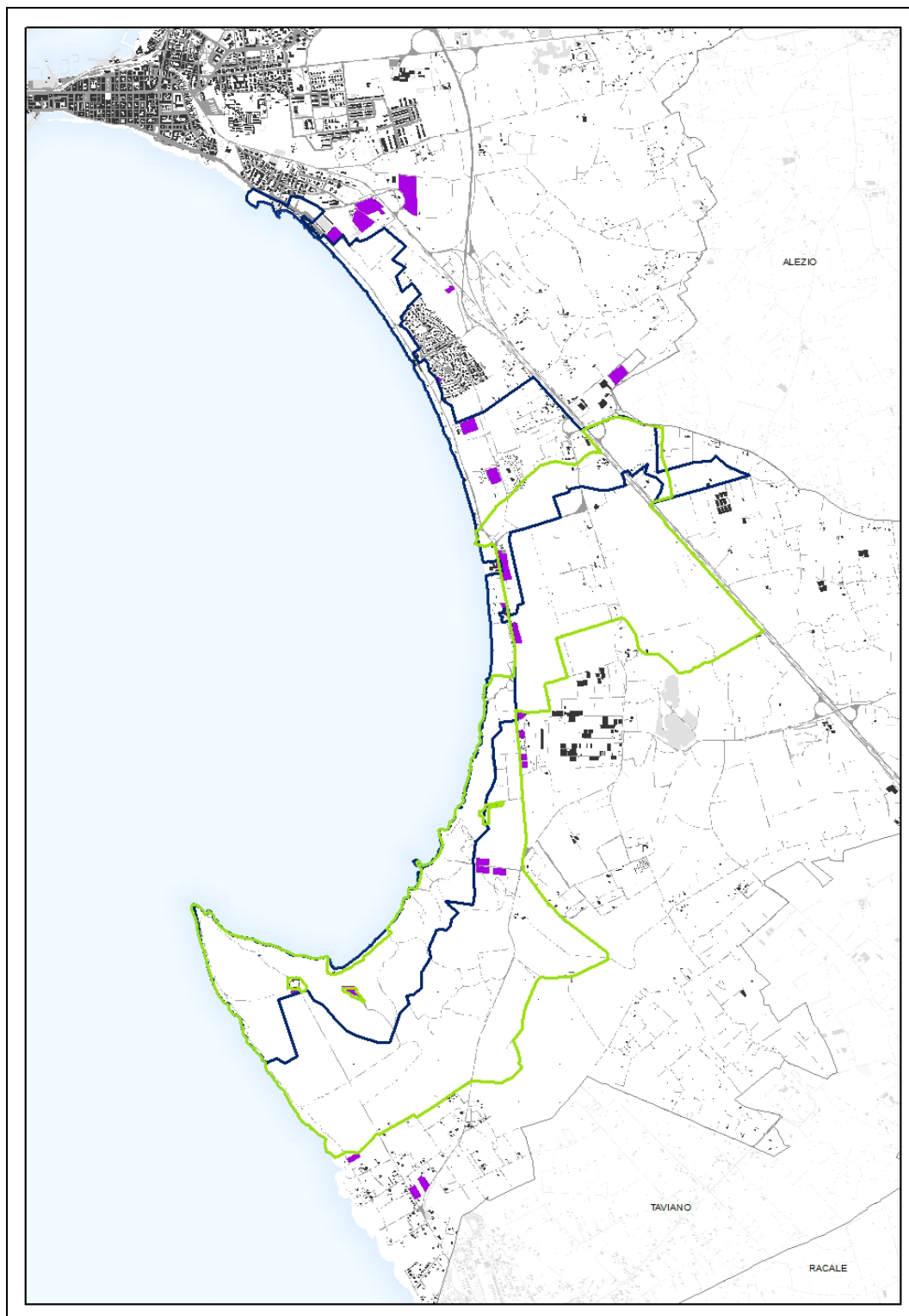
SCENARIO 4 - LA PROPOSTA DELLO SCHEMA DIRETTORE DEL PIANO 2024

Lo Scenario 4 corrisponde alla proposta dello Schema Direttore per il progetto della mobilità del Piano Territoriale del Parco.

Tale scenario presenta delle significative differenze di approccio rispetto ai precedenti scenari esaminati ed in particolare:

- lo scenario prende in considerazione un'area ben più estesa di quella del Parco o della stessa Zona Speciale di Conservazione;

- la proposta relativa al progetto di fruizione del Parco, e del sistema costiero più in generale, è strettamente connessa ad una valutazione della sostenibilità dei carichi turistici sullo stesso sistema costiero;
- le proposte di localizzazione minimizzano gli impatti sui beni di valore paesaggistico e naturalistico;
- il sistema proposto è strutturato sull'articolazione dell'offerta di mobilità, immaginando che il mezzo motorizzato privato costituisca solo uno degli strumenti per la fruizione dell'area, integrato con un insieme di ulteriori mezzi privati e collettivi;
- lo scenario viene considerato in continuo divenire e pertanto oggetto di monitoraggio e suscettibile degli opportuni correttivi nel tempo, finalizzati ad implementare il recupero delle aree di interesse naturalistico e minimizzare il ruolo della mobilità motorizzata privata.



Piano Territoriale del Parco - Schema Direttore per il progetto della mobilità: il sistema delle aree di sosta e di parcheggio

Capitolo 7 - Misure ed indirizzi per la mitigazione degli effetti attesi

Data la specifica natura complessa del Piano Territoriale una delle strade per garantire che la VAS risulti efficace consiste nel contribuire a definire le scelte di Piano, a verificarne i contenuti e a implementarne gli effetti positivi, in particolare nella definizione di misure di mitigazione e compensazione. In particolare il contributo della VAS appare utile nel definire le misure e gli indirizzi atti a mitigare l'impatto sulle componenti ambientali delle strutture e/o degli usi consolidati per i quali non è al momento realisticamente ipotizzabile, per un insieme di ragioni normative, economiche e sociali, l'eliminazione.

Nell'ambito della redazione dello Schema Direttore, ci si riferisce evidentemente al solo tema delle aree di sosta e di parcheggio e dell'accessibilità alla costa.

La **tabella**, esemplificativa in questa fase di elaborazione del Piano, è organizzata evidenziando le misure di mitigazione del Piano con riferimento agli attuali impatti / criticità.

TEMA	IMPATTO – CRITICITÀ ATTUALE	MISURE DI MITIGAZIONE DELLO SCHEMA DIRETTORE
Sistema delle aree di parcheggio e accessi carrabili alla costa	<p>Aree di parcheggio in aree non compatibili</p> <p>Aree di parcheggio non regolamentate in aree sensibili</p> <p>Frammentazione delle aree di valore naturalistico</p> <p>Possibile impatto dei carichi turistici</p> <p>Prevalenza della mobilità carrabile privata</p>	<p>Dimensionamento delle aree di sosta in funzione della sostenibilità dei carichi nei diversi tratti di costa</p> <p>Regolamentazione e rinaturalizzazione di alcuni accessi carrabili</p> <p>Pedonalizzazione di alcuni tratti attualmente carrabili</p> <p>Eliminazione e rinaturalizzazione delle aree di parcheggio in aree sensibili</p> <p>Articolazione del sistema di aree di sosta</p> <p>Articolazione dei sistemi di mobilità e di fruizione</p>

Nella **fase successiva di elaborazione del Piano Territoriale** le misure di mitigazione proposte saranno articolate rispetto ai differenti temi progettuali e confluiranno negli elaborati e nella normativa di Piano, alcune con valore immediatamente prescrittivo, altre come guida e riferimento per la successiva progettazione esecutiva degli interventi.

Capitolo 8 - Il piano di monitoraggio

L'importanza del monitoraggio nel garantire l'efficacia della valutazione ambientale dei piani è stata affermata con decisione dalla norma quadro europea (cfr. l'art. 10 della direttiva 2001/42/ CE, le linee guida sulla sua attuazione e il report speciale della rete IMPEL per la Commissione Europea – documenti tutti disponibili online alla pagina <http://ec.europa.eu/environment/eia/home.htm>). In particolare, il monitoraggio assume un ruolo essenziale nel perseguire la chiusura del ciclo di valutazione, consentendo una verifica delle ipotesi formulate nella fase preventiva e offrendo concrete opportunità di modifica in fase di attuazione di quegli aspetti del Piano che dovessero rivelarsi correlati ad effetti ambientali significativi.

Un programma di monitoraggio può, e deve, in realtà avere diverse finalità, rapportate alle attività di attuazione, di aggiornamento e di comunicazione e coinvolgimento, ed in particolare:

- informare sull'evoluzione dello stato del territorio;
- verificare lo stato di attuazione delle indicazioni del Piano;
- valutare il grado di efficacia degli obiettivi di Piano;
- attivare per tempo azioni correttive;
- fornire elementi per l'avvio di un percorso di aggiornamento del Piano;
- definire un sistema di indicatori territoriali e ambientali di riferimento per il territorio del Parco e per i comuni che ne fanno parte.

Il monitoraggio, dunque, può allertare i soggetti attivi della pianificazione e della gestione del territorio sottolineando il nesso fra una tipologia di attività e una determinata criticità ambientale, lasciando aperte ipotesi di risposta che variano dall'astensione (l'intervento viene annullato o rimandato), alla rielaborazione (l'intervento viene considerato realizzabile solo a determinate condizioni che evitino o attenuino gli effetti ambientali) e, infine, alla compensazione (la realizzazione viene reputata irrinunciabile nonostante la consapevolezza delle ricadute ambientali negative, ma qualora per esse valga il principio di sostituibilità, si procede ad un secondo intervento che mira a ristabilire un equilibrio).

Le risultanze del monitoraggio non dovranno, però, essere confinate all'utilizzo a livello tecnico, ma anzi devono essere pensate soprattutto in funzione dell'utilizzo che ne possono fare i decisori e della comunicabilità ad un pubblico vasto, di non addetti ai lavori. La pubblicazione periodica di un rapporto di monitoraggio ha, infatti, elevatissime potenzialità in termini di comunicazione: si tratta di un'occasione per informare un pubblico più vasto di quello degli addetti al settore e attivare un dibattito

aperto sulle tendenze evolutive del territorio monitorato e sull'efficacia delle azioni del Piano; sviluppare l'aspetto comunicativo del monitoraggio significa, quindi, valorizzarlo quale strumento per un maggiore coinvolgimento e partecipazione delle risorse del territorio all'attuazione del Piano e al suo aggiornamento.

Il piano di monitoraggio va progettato in fase di elaborazione del Piano stesso e vive lungo tutto il suo ciclo di vita. La progettazione implica la definizione degli indicatori da utilizzare, l'organizzazione delle modalità e dei tempi per la raccolta delle informazioni necessarie al loro calcolo e la definizione dei meccanismi in base ai quali correggere, se e quando necessario, obiettivi, azioni e strumenti di attuazione del Piano.

La definizione di un appropriato piano di monitoraggio si baserà sulla costruzione di un **core-set di indicatori** correlati agli obiettivi di Piano che permetteranno di verificare, *in itinere* ed *ex post*, le prestazioni dello strumento urbanistico, intese come livello di conseguimento degli obiettivi assunti e come esiti effettivamente generati sul territorio. Tali indicatori devono, quindi, intendersi come "*indicatori di performance*" del Piano.

In una logica di piano-processo il monitoraggio è la base informativa necessaria per un Piano che sia in grado di anticipare e governare le trasformazioni, piuttosto che adeguarsi a posteriori. Per essere efficaci nel processo di semplificazione della complessità ambientale, gli indicatori devono essere:

- pochi, per non introdurre troppe variabili da gestire;
- semplici e di facile comprensione;
- "popolabili", ovvero che esiste la disponibilità e la reperibilità dei dati;
- calcolabili, traducibili in valori quantitativi;
- significativi, capaci cioè di rappresentare in modo chiaro la realtà locale;
- strategici, capaci di fornire informazioni sul futuro;
- sensibili alle trasformazioni indotte dal Piano;
- di processo, per consentire verifiche di trend.

In questa prima fase di redazione del Piano Territoriale, limitato alla definizione dello Schema Direttore per il progetto della mobilità, sono stati individuati alcuni indicatori che potranno essere successivamente integrati da altri riferiti alle differenti componenti ambientali.

Nella tabella allegata si riportano l'indicatore, l'unità di misura da utilizzare nel monitoraggio, la cedenza del monitoraggio e i principali enti coinvolti nella definizione dei dati.

INDICATORI PER IL MONITORAGGIO DELL'ATTUAZIONE DELLO SCHEMA DIRETTORE PER IL PROGETTO DELLA MOBILITÀ			
INDICATORE	Unità di misura	Cadenza monitoraggio	Fonte di riferimento
<i>Flora, fauna e biodiversità</i>			
Estensione delle aree di interesse naturalistico sul totale della superficie del Parco	Ha e %	Triennale	Ente Parco
Estensione di ciascun habitat di interesse comunitario sul totale degli habitat	Ha e %	Triennale	Ente Parco, Università, Enti di ricerca
Estensione di ciascun habitat prioritari di conservazione sul totale degli habitat	Ha e %	Triennale	Ente Parco, Università, Enti di ricerca
Numero delle specie floristiche di interesse comunitario e/o di elevato valore conservazionistico	N.	Triennale	Ente Parco, Università, Enti di ricerca
Numero ed estensione degli incendi boschivi	N. e Ha	Annuale	Ente Parco
Superficie interessata da interventi di recupero e rinaturalizzazione	Ha	Annuale	Ente Parco
<i>Mobilità</i>			
Strade carrabili chiuse e rinaturalizzate	km	Annuale	Ente Parco
Strade carrabili pedonalizzate	km	Annuale	Ente Parco
Interventi di riqualificazione delle strade esistenti	km	Annuale	Ente Parco Provincia ANAS
Interventi di riqualificazione delle aree a verde stradale	Mq	Annuale	Ente Parco Provincia ANAS
Km di servizio pubblico offerto	km	Annuale	Ente Parco Soggetto gestore
Passeggeri del servizio di mobilità collettiva lungo la costa	N.	Annuale	Ente Parco Soggetto gestore
Parcheggi sulla costa	N. posti auto	Annuale	Ente Parco
Parcheggi attrezzati per biciclette	N; N. posti	Annuale	Ente Parco
<i>Turismo e Sistemi di fruizione</i>			
Arrivi e presenze turistiche	N. annuale mensile	Annuale	APT Ente Parco
Centri visita del Parco e strutture di supporto pubbliche	N.	Annuale	Ente Parco
Visitatori dei Centri visita del Parco	N.	Annuale	Ente Parco

Estensione dei percorsi ciclabili e pedonali	km	Annuale	Ente Parco
Accessi regolamentati alle spiagge ▪ Passerelle Passaggi	N.	Stagionale	Ente Parco
Convenzioni e protocolli d'intesa pubblico – privato per la fruizione del Parco	N.	Annuale	Ente Parco
Densità dei bagnanti nei vari tratti di costa (variabilità in funzione dei mesi, dei giorni della settimana e degli orari)	N.	Stagionale	Ente Parco

Soggetti e competenze

Il Piano di monitoraggio implementa e sistematizza quanto già realizzato annualmente dall'Ente Parco- Comune di Gallipoli, per esempio relativamente al monitoraggio degli habitat.

Numerosi soggetti istituzionali, con competenze istituzionali relative alla raccolta, produzione, archiviazione e diffusione di informazioni di tipo ambientale, potranno collaborare con l'Ente Parco per l'implementazione del sistema di monitoraggio. In particolare si citano:

- ARPA Puglia
 - la rete di rilevazione in per il "Monitoraggio in continuo dei campi elettromagnetici RF";
 - i laboratori mobili per la valutazione della qualità dell'aria;
 - la rete di rilevazioni della qualità delle acque sotterranee;
 - la rete di rilevazione della qualità dei suoli;
 - la rete di rilevazione della qualità delle acque di balneazione.
- ISTAT: con competenze inerenti la produzione e comunicazione di informazioni statistiche e analisi allo scopo di sviluppare un'approfondita conoscenza della realtà ambientale, economica e sociale ai diversi livelli territoriali;
- ISPRA: Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale con competenze riguardanti la raccolta, l'elaborazione e l'integrale diffusione delle informazioni sullo stato dell'ambiente attraverso la pubblicazione dell'annuario dei dati ambientali;
- MATTM: Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare ha funzioni in materia di ambiente, ecosistema, tutela del patrimonio marino, tutela del suolo;
- Corpo Forestale dello Stato: impegnato nel monitoraggio ambientale, in particolare attraverso il censimento dei siti di smaltimento illecito dei rifiuti o il rilievo delle aree percorse dal fuoco e degli alberi monumentali;

- Regione Puglia: con competenze specifiche relative alla gestione delle politiche ambientali, alla diffusione delle informazioni sulle autorizzazioni e i controlli ambientali in materia di ecologia;
- Ufficio cartografico della Regione Puglia: con competenze di diffusione di informazioni territoriali a diverse scale spaziali;

È inoltre possibile ottenere importanti dati ambientali dai seguenti soggetti:

- ANAS, Azienda Nazionale Autonoma delle Strade con competenze relative alla gestione, adeguamento e miglioramento della rete stradale;
- Terna ed in particolare il suo Ufficio statistico, che ha il compito per legge di elaborare le statistiche ufficiali dell'intero settore elettrico nazionale;
- APT, azienda di promozione turistica della provincia di Lecce;
- Provincia di Lecce;
- Università e enti di ricerca.

Al fine di implementare l'efficacia del monitoraggio potranno essere sottoscritti specifici protocolli o accordi fra il Soggetto attuatore del Piano e gli Enti citati preposti alla raccolta di dati ambientali.

La gestione del Piano di monitoraggio e i rapporti di monitoraggio periodici

Durante l'attuazione del Piano, l'Ente di gestione del Parco garantirà la funzionalità e l'efficacia del Piano di Monitoraggio allegato al Rapporto Ambientale.

Al fine di divulgare gli esiti delle attività di monitoraggio, l'Ente di gestione del Parco, anche attraverso il coinvolgimento dei soggetti con competenze ambientali, redigerà **rapporti di monitoraggio periodici**, utili anche a supporto delle eventuali modifiche da apportare al Piano.

Particolare attenzione dovrà essere posta nell'elaborazione dei rapporti di monitoraggio al fine di renderli **documenti accessibili** a tutti, oltre che ai soggetti competenti. Al fine di dare la massima diffusione alle informazioni contenute nei rapporti periodici, dovranno essere resi disponibili anche attraverso il web.