

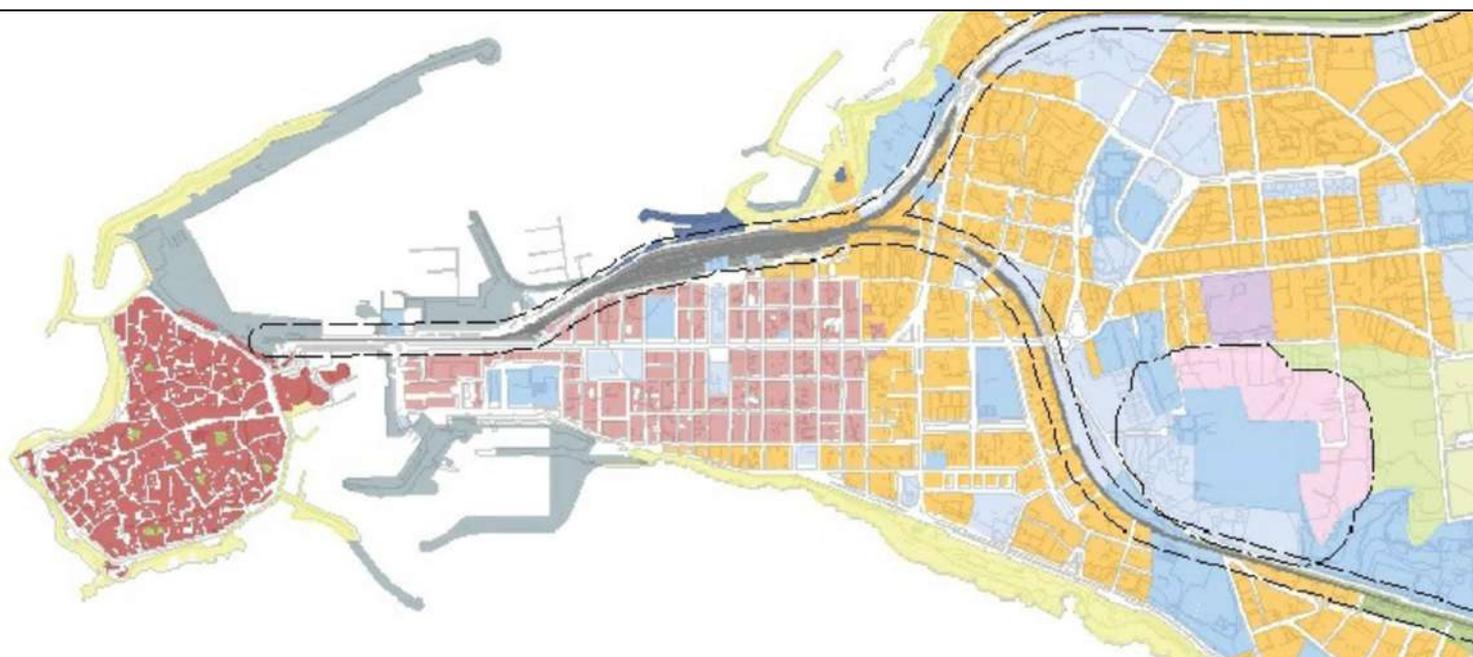


COMUNE DI GALLIPOLI
PROVINCIA DI LECCE



**PIANO COMUNALE DI MOBILITA'
CICLISTICA**

Committente: Comune di Gallipoli
Il RUP: Ing. Federica ZACCARIA
Il Progettista: Ing. Vincenzo CONGEDO



ELABORATO:

RAPPORTO AMBIENTALE

TAVOLA:

Rel.B

REV.
GENNAIO 2023

TIMBRI ED APPROVAZIONI

SCALA

DATA:
OTTOBRE 2022

Il progettista
Ing. Vincenzo CONGEDO

Il RUP
Ing. Federica ZACCARIA



INDICE

1. INTRODUZIONE.....	3
1.1 Premessa	3
1.2 Obiettivi del Rapporto Ambientale	3
1.3 Procedura di VAS.....	4
1.4 Contenuti del rapporto ambientale	6
2. MATERIALI E METODI	8
2.1 Obiettivi e Azioni del Piano	11
Obiettivi specifici del Piano della Mobilità Ciclistica	11
Azioni del Piano della Mobilità Ciclistica	14
2.2 Il sistema normativo di riferimento.....	14
2.3 I metodi di valutazione	14
2.4 Fonti dei dati.....	15
2.5 Consultazioni della fase preliminare	15
2.6 Criteri per la definizione degli scenari alternativi	16
2.7 Il sistema proposto di indicatori.....	16
3. DESCRIZIONE DEL TERRITORIO E DEL SISTEMA ECOLOGICO OGGETTO DI VALUTAZIONE	17
3.1 Territorio comunale di Gallipoli.....	17
4. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA DI PIANIFICAZIONE.....	20
4.1 Il principio di pianificazione.....	20
4.2 Analisi di coerenza interna (coerenza tra obiettivi e azioni del Piano)	24
4.3 Analisi di coerenza esterna (coerenza tra le disposizioni del Piano della Mobilità Ciclistica e quelle del sistema normativo di riferimento)	26
4.4 Analisi di compatibilità delle scelte di Piano con i principali Piani e normative a tutela ambientale sovraordinati	43
4.5 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).....	49
4.6 – Regolamento Regionale n. 6/2016 e Regolamento Regionale n.12/2017	71
4.7 - Piano Assetto Idrogeologico (PAI), Regione Puglia	76
4.8 - Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) adottato con DGR n.177 del 17/02/2020.....	78
4.9 Analisi ecologica degli impatti ambientali.....	79
4.9.1 Aria.....	79
4.9.2 Acqua	82
4.9.3 Uso del suolo	85
4.9.4 Rifiuti.....	87
4.9.5 Habitat, reti ecologiche e biodiversità.....	89



4.9.6 Mobilità e trasporti.....	92
4.9.7 Paesaggio e Beni Culturali e Ambientali	93
5. Effetti cumulativi del Piano della Mobilità ciclistica con altri interventi o Piani	96
6. Analisi degli scenari alternativi.....	97
7. Programma di Monitoraggio Ambientale	105
8. Bibliografia	127



1. INTRODUZIONE

1.1 Premessa

Con Deliberazione di Giunta Comunale n.94 del 30.03.2021 il Comune di Gallipoli ha adottato le *Linee d'indirizzo per la redazione del Piano della Mobilità Ciclistica comunale e Cronoprogramma delle attività connesse alla redazione del Piano della Mobilità Ciclistica* per il proprio territorio comunale oltre che a stabilire di voler partecipare al “*Bando pubblico per l'assegnazione di contributi finalizzati alla redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica degli Enti Locali*”, approvato con Determinazione del Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale della Regione Puglia n. 67 del 16 dicembre 2020, presentando apposita domanda di partecipazione e relativi allegati e ad *impegnarsi, in caso di ammissione a finanziamento e prima della sottoscrizione del Disciplinare tra il Comune di Gallipoli e la Regione Puglia, a provvedere al cofinanziamento con la somma di € 24.200,00 secondo quanto previsto nel “Prospetto di copertura di spesa” (allegato a2) allegato alla presente Deliberazione per formarne parte integrante e sostanziale.*

Con Determinazione del Dirigente del Settore V del Comune di Gallipoli è stato affidato al sottoscritto Ing. Vincenzo Congedo con studio professionale in via Aradeo n.11 a Cutrofiano (LE) l'incarico di redigere il Piano Comunale della Mobilità Ciclistica ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., nonché nel rispetto della vigente normativa urbanistica, ambientale, in materia di tutela del paesaggio e conservazione della natura esistente con particolare riferimento al PPTR, alla deliberazione GR 1504/2020 ed alla legge regionale 1/2013, al Progetto CY.RO.N.MED., alla DGR n. 598 del 2016 con la quale è stato approvato il piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (aggiornato con DGR n. 754 del 23.05.2022) che dedica una sezione specifica alla mobilità ciclistica.

Con la presente Relazione di Rapporto Ambientale si intende assolvere lo studio per la VAS relativa al suddetto Piano.

1.2 Obiettivi del Rapporto Ambientale

Nell'ambito del processo di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) di un Piano o Programma il Rapporto Ambientale costituisce il documento fondamentale per la corretta descrizione e analisi dello stato di fatto delle componenti ambientali e culturali presenti nell'area oggetto di pianificazione ed i possibili impatti ed effetti significativi su tali componenti derivanti dal realizzarsi di quanto previsto nello stesso Piano o Programma. Il Rapporto Ambientale valuta, in particolar modo, la coerenza degli obiettivi del Piano o Programma con gli obiettivi dei Piani ad esso sovraordinati (coerenza esterna) e la coerenza tra gli obiettivi propri del Piano o Programma con le Azioni con cui il Piano di propone di raggiungere gli stessi obiettivi (coerenza interna); valuta, inoltre, le alternative progettuali, le misure di mitigazione e compensazione con cui il Piano o Programma intende “*compensare*” il territorio sul quale verrà attuato al fine di rendere gli interventi previsti maggiormente “*tollerabili*” dall'ambiente esistente; vengono, infine, stabilite le misure di monitoraggio dello



stato dell'ambiente post-attuazione del Piano o Programma, attraverso la scelta di una serie di indicatori (parametri) che permettano una certa "misurazione" degli effetti scaturiti nell'arco di un periodo di tempo stabilito.

1.3 Procedura di VAS

Il processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) nasce dalla Direttiva Europea 2001/42/CE e rappresenta un processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale e dei beni culturali delle azioni proposte in un Piano o Programma in modo che queste siano affrontate e condivise con i vari attori pubblici e privati (Stakeholders) fin dalle prime fasi (strategiche) del processo decisionale. A livello nazionale la VAS è normata dalla Parte seconda del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, che ha recepito la Direttiva 2001/42/CE, così come modificata e integrata dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 e dal D. Lgs. 29 giugno 2010, n. 128.

Il processo di VAS vede coinvolti più attori che agiscono sinergicamente, in funzione della tipologia di Piano o Programma, al fine di giungere alla tutela del territorio oggetto di pianificazione. Tali figure sono nello specifico:

- **Autorità procedente**, ovvero la Pubblica Amministrazione che elabora il piano, programma, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il piano, programma, il proponente, sia un diverso soggetto pubblico o privato, è la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma;
- **Autorità competente**, la Pubblica Amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato; in sede statale autorità competente è il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che esprime il parere motivato di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali;
- **Commissione tecnica** di verifica dell'impatto ambientale di cui all'articolo 7 del decreto legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito nella legge 14 luglio 2008, n. 123, assicura al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il supporto tecnico-scientifico per l'attuazione di quanto stabilito nel decreto;
- **Soggetti competenti in materia ambientale**, le Pubbliche Amministrazioni e gli Enti Pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani e programmi;
- **Stakeholders**, soggetti pubblici o privati (es. Associazioni di privati cittadini) portatori di interessi pubblici direttamente o indirettamente coinvolti nell'attività di consultazione del Piano o Programma.

La valutazione ambientale strategica accompagna tutte le fasi di elaborazione e sviluppo del Piano o Programma e costituisce un processo che si evolve insieme alla fase complessa di redazione di ogni step del Piano o Programma.

Le fasi principali di cui alla Direttiva comunitaria 2001/42/CE, dal D.Lgs. 152/2006, (art.li 11-18) e s.m.i., sono sette e sono così riassunte:

- lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità;



- l'elaborazione del rapporto ambientale;
- lo svolgimento di consultazioni;
- la valutazione del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni;
- la decisione;
- l'informazione sulla decisione;
- il monitoraggio.

Tutte le fasi della VAS possono così essere descritte:

FASE 1 (Art. 12 D.Lgs. 152/2006 -Verifica di assoggettabilità): Consiste nella attivazione delle consultazioni delle AUTORITÀ con specifiche competenze ambientali attraverso il DOCUMENTO DI SCOPING, per stabilire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale (RA). Tale fase vien attivata solo per i Piani e i Programmi di cui all'articolo 6, commi 3 e 3-bis.

FASE 2 (Art. 13 D.Lgs. 152/2006 -Rapporto Ambientale): Consiste nella redazione del Rapporto Ambientale, documento attorno al quale si articola tutto il processo valutativo. Il RA costituisce parte integrante della documentazione del piano da adottare e per la sua redazione è necessario aver elaborato una proposta di piano e una descrizione e valutazione degli effetti ambientali derivanti dalla loro attuazione.

Elementi trattati nel RA sono:

- i principali obiettivi e le azioni con il Piano prevede di raggiungerli;
- la descrizione delle componenti ambientali e il loro stato;
- le criticità ambientali presenti ed i possibili effetti dell'impatto delle azioni di Piano sulle varie componenti ambientali;
- le misure di mitigazione e/o compensazione previste dal Piano o Programma per attenuare gli effetti negativi della propria attuazione sull'ambiente;
- gli indicatori e le misure previsti per il monitoraggio del Piano, necessarie al controllo degli effetti ambientali significativi;
- una "Sintesi non tecnica" del documento che riassume i contenuti del RA in modo semplice e chiaro anche per i non "addetti ai lavori", è quello di consentire un'ampia divulgazione del processo di VAS, e garantire la partecipazione del pubblico.

FASE 3 (Art. 14 D.Lgs. 152/2006 -Consultazioni): Il Piano ed il relativo Rapporto Ambientale, a seguito di adozione devono essere pubblicati e messi a disposizione sia delle Autorità competenti che esercitano funzioni amministrative correlate agli effetti sull'ambiente del piano, sia del Pubblico prima dell'approvazione finale. I documenti devono essere trasmessi alle Autorità, depositati presso gli Enti Pubblici interessati dal piano e pubblicati sul sito dell'Autorità procedente al fine di permettere a chiunque di prendere visione delle scelte di Piano effettuate e delle possibili ricadute delle stesse sul territorio. Di tale procedura deve essere data notizia a mezzo stampa, con le forme di pubblicità previste dalla legge, anche attraverso la pubblicazione su Internet. Entro 60 giorni chiunque può prendere visione degli elaborati depositati e presentare le proprie osservazioni.



FASE 4 (Art. 15 D.Lgs. 152/2006 - Valutazione del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni):

Entro 90 giorni dallo scadere dei termini di cui all'art. 14 del D.Lgs. 152/2006, l'Autorità Competente trasmette all'Autorità Proponente un parere motivato circa le conclusioni elaborate anche in contraddittorio con la stessa Autorità Proponente. Il provvedimento di approvazione del Piano tiene conto del giudizio di compatibilità ambientale (parere), ed è accompagnato da una Dichiarazione di sintesi che deve illustrare:

- in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano;
- in che modo si è tenuto conto del RA e dei risultati delle consultazioni;
- i motivi per cui è stato scelto il Piano adottato;
- quali sono le misure di monitoraggio adottate.

FASE 5 (Art. 16 D.Lgs. 152/2006 – Decisione): Il piano o programma ed il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono trasmessi all'organo competente all'adozione o approvazione del piano o programma.

FASE 6 (Art. 17 D.Lgs. 152/2006 – Informazione sulla decisione): La decisione finale è pubblicata sui siti web delle autorità interessate indicando la sede ove si possa prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Sono inoltre rese pubbliche, attraverso la pubblicazione sui siti web della autorità interessate.

FASE 7 (Art. 18 D.Lgs. 152/2006 – Monitoraggio): Il controllo, in un lasso di tempo prestabilito in fase di elaborazione del Piano o Programma, sugli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dello stesso Piano o Programma. Il Monitoraggio viene effettuato dall'autorità competente all'approvazione.

1.4 Contenuti del rapporto ambientale

Ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 152/2006 i contenuti minimi del Rapporto Ambientale sono i seguenti:

- Analisi di coerenza
- Scenario di riferimento
- Valutazione degli effetti ambientali del Piano
- Costruzione, valutazione e scelta delle alternative
- Misure di mitigazione e compensazione
- Misure di monitoraggio
- Sintesi non tecnica

Nello specifico gli stessi contenuti vengono sviluppati ed esplicitati nel seguente modo:

1. ANALISI DI COERENZA: riguarda gli Obiettivi del Piano o Programma e si distingue in COERENZA INTERNA (analisi comparativa tra gli Obiettivi e le Azioni del Piano) e COERENZA ESTERNA (analisi comparativa tra gli Obiettivi specifici del Piano o Programma e gli Obiettivi dei Piani sovraordinati);



2. SCENARIO DI RIFERIMENTO: riguarda la descrizione del territorio interessato dal Piano o Programma e le componenti ambientali e storico culturali che lo costituiscono, anche in relazione alle criticità proprie e derivanti dall'attuazione del Piano o Programma;
3. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PIANO: si tratta dell'analisi degli effetti del Piano o Programma sul territorio e sulle componenti ambientali presenti e della valutazione degli stessi effetti;
4. COSTRUZIONE, VALUTAZIONE E SCELTA DELLE ALTERNATIVE: è la parte del Rapporto Ambientale che valuta le possibili alternative degli interventi di attuazione del Piano o Programma in luogo delle scelte pianificatorie effettuate. Le alternative sono almeno 2, ovvero alternativa 0 (non attuazione del Piano o Programma) e alternativa 1 (attuazione del Piano o Programma come pianificato);
5. MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONI: si tratta dell'individuazione delle misure di attenuazione dell'impatto dell'attuazione degli interventi previsti al fine di rendere maggiormente "tollerabile" l'intervento al territorio e all'ambiente interessati;
6. MISURE DI MONITORAGGIO: riguarda la scelta degli indicatori adatti al monitoraggio degli effetti negativi dell'attuazione del Piano o Programma e la loro misurazione in un arco di tempo utile affinché i possibili effetti negativi dell'intervento vengano alla luce, al fine di intervenire tempestivamente con eventuali interventi di recupero, ripristino o mitigativi degli effetti;
7. SINTESI NON TECNICA: si tratta dello stesso Rapporto Ambientale elaborato in maniera che gli stessi dati e le stesse conclusioni vengano recepite facilmente dai non addetti ai lavori.



2. MATERIALI E METODI

Il Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Gallipoli nasce dall'esigenza di dotare la Città di un circuito protetto destinato alla sola mobilità lenta al fine di rendere l'intero territorio comunale fruibile senza necessariamente utilizzare l'automobile permettendo in tal modo di rendere più vivibile, soprattutto nei periodi estivi, l'intero territorio, di contenere la richiesta di parcheggi ed aree di sosta per gli autoveicoli, decongestionare il traffico veicolare, contenere l'inquinamento atmosferico e territoriale in genere, rendere più attrattiva turisticamente la Città anche a chi sempre di più si avvicina al turismo green.

I percorsi che si intende realizzare non solo permettono di raggiungere il litorale da nord a sud del territorio comunale ma anche i luoghi di maggiore interesse:

SCUOLE

- Istituto comprensivo Polo 2 – Piazza Carducci n.1 (Scuola ad Indirizzo Musicale)
- Liceo Ginnasio “Quinto Ennio” – Corso Roma n.100 (Istituto d'istruzione superiore)
- Scuole 2 Polo – via Gorizia n.14
- Scuole Pubbliche Elementari “Santa Chiara” – Via Antonietta de Pace n.97
- Istituto comprensivo Polo 3 – Via G. da Gallipoli n.9
- Istituto Professionale Statale Industria e Artigianato – Via della Provvidenza n.7
- Scuole Pubbliche Media II Nucleo – Via Ugo Foscolo n.1/B
- Istituto d'Istruzione Secondaria Superiore “Amerigo Vespucci” – Istituto tecnico nautico statale – via Pedone angolo via Quartini
- Istituto Tecnico Nautico Statale “Amerigo Vespucci” – Via Chiesanuova snc
- Istituto Professionale Statale Industria e Artigianato – Via Capo di Leuca n.34
- Istituto Professionale Statale per i Servizi Sociali – Via della Provvidenza n.1
- I.I.S.S. Quinto Ennio – Via della Provvidenza
- Scuole Pubbliche Ist. Prof. Per l'Industria e l'Artigianato “Leonardo Da Vinci” – Corso Roma
- Liceo Ginnasio Statale “Quinto Ennio” – Via Torino
- Scuole Pubbliche Istituto Comprensivo n.2 Borgo – Piazza Giosuè Carducci
- Scuole Pubbliche Liceo Ginnasio “Quinto Ennio” con Liceo Scientifico Linguistico e Pedagogico – Via Torino n.28
- Istituto Comprensivo Polo 2 – Via Milano n.92
- Scuola Materna Statale – Via Mantova n.1

UFFICI PUBBLICI

- Comune di Gallipoli – via Antonietta de Pace n.78 (Centro Storico)
- Municipio – Via Piccioli (Centro Storico)
- Agenzia delle Dogane – Via Banchina Porto n (Centro Storico)
- Giudice di Pace – via Pedone angolo via Quartini
- Poste Italiane Ufficio Postale di Gallipoli Centro – Via Quartini
- Palazzo di Giustizia – Pretura – Via Quartini n.5
- Sportello del Cittadino – Via B. Ravenna n.2°
- Acquedotto Pugliese – Viale Giovanni Bovio n.34
- Poste Italiane Ufficio Postale – Via Genova n.7
- Comando di Polizia Municipale – Via Pavia n.1
- Municipio – Uffici Comunali – Via Pavia n.1



- INPS Gallipoli – Via Vittorio Alfieri snc
- Commissariato di Polizia Stradale Gallipoli – Via Lecce
- Carabinieri di Gallipoli – Via Lecce
- Vigili del Fuoco distaccamento di Gallipoli – SP52
- Delegazione ACI Gallipoli – Viale Europa n.5
- ASL LE – DSS Gallipoli – Lungomare Marconi n.1
- Guardia Medica – Lungomare Marconi n.1
- Consultorio Familiare – Lungomare Marconi n.1
- Guardia di Finanza Compagnia di Gallipoli – Via Don Giovanni Minzoni

ATTRATTORI COLLETTIVI

- Stadio Comunale “Antonio Bianco” – Lungomare G. Galilei
- Cimitero Comunale di Gallipoli – Via Cimitero
- Parco della Filosofia – Via Firenze
- Parco dei Cactus – Via Torino
- Mercato settimanale di Gallipoli – Via Giovanni Pascoli n.31
- Ecocentro Comunale di Raccolta – Via Pier Paolo Pasolini
- Ospedale “Sacro Cuore di Gesù” – Strada provinciale per Sannicola-Alezio
- Centro Sportivo Montefiore – SP52
- Torre Sabea – Litoranea per Santa Maria al Bagno
- Fontana Greca – Corso Roma
- Castello di Gallipoli – Piazza Imbriani
- Porto Turistico di Gallipoli – Lungomare Marconi
- Parcheggio Porto
- Mercato del Pesce – Riviera Cristoforo Colombo n.28
- Città vecchia di Gallipoli
- Basilica Concattedrale di Sant’Agata – Via Duomo n.1
- Lungomare Riviera Sauro (Centro Storico)
- Lungomare Riviera Armando Diaz (Centro Storico)
- Spiaggia della Purità (Centro Storico)
- Bastione di San Domenico (Centro Storico)
- Teatro Garibaldi (Centro Storico) – Via Giuseppe Garibaldi n.8
- Spiagge di Gallipoli “Baia Verde”
- Spiagge di Gallipoli “Rivabella”
- Cinema Teatri Riuniti – Corso Roma n.217
- Cinema Teatro “Tito Schipa” – Corso Roma
- Corso Roma
- Stazione ferroviaria – Via Franco
- Parcheggio stazione ferroviaria
- Zona Industriale
- Fontana Monumentale di Piazza Aldo Moro
- Cave di carparo – Vicinale Madonna delle Grazie
- Piazza De Amicis
- Piazza Castello
- Piazza Giosuè Carducci
- Piazza Tellini
- Piazza Aldo Moro



CENTRI COMMERCIALI

- Supermercato Coop – Corso Italia n.2
- Eurospin – Via Arene
- Eurospin Puglia – Via Litoranea Gallipoli-Leuca
- Discoverde Srl -Via Corazzini n.1
- Supermercato Famila – Via Lecce n.89
- R.A.F. Sas di Caiffa Antonio & C. – Via Udine
- MD Spa – Strada Statale 274
- MD – Traversa Interna
- Conad Superstore – Via Sergio Corazzini
- Supermac – Via Sergio Corazzini
- Gaetani Srl – Via Ganghi
- Gaetani Srl – Via Vittorio Alfieri
- Gaetani Srl – Via Arene
- Minimarket – Via Galilei n.119
- Megagest Srl – Corso Capo di Leuca
- Cr.Tre Srl – Via delle Dune
- Beerfood Srl – Via d' Angiò n.6
- Dorato Srl – Via Gandhi Mohandas n.1/B
- Sisa – Via Udine n.244

CHIESE GALLIPOLI

- Basilica/Cattedrale Sant' Agata – Via Duomo n.1
- Santuario di Santa Maria del Canneto – Piazza Aldo Moro
- Chiesetta di Santa Cristina – Piazza Aldo Moro
- Chiesa Rettoria “San Francesco di Paola” – Riviera Cristoforo Colombo
- Chiesa Rettoria “Santa Maria della Purità” – Via Riviera Sauro
- Chiesa di “San Francesco d' Assisi” – Riviera Nazario Sauro
- Chiesa di “Santa Maria degli Angeli” – Riviera Nazario Sauro n.123
- Oratorio della Confraternita del SS. Crocifisso – Riviera Nazario Sauro n.133
- Chiesa di “San Domenico al Rosario” – Riviera Nazario Sauro
- Chiesa della “Santissima Trinità e delle Anime del Purgatorio” – Via Anime
- Chiesa di “Santa Teresa” – Via Duomo
- Palazzo Vescovile – Via C. Muzio n.1/B
- Chiesa Rettoria “Maria Santissima del Monte Carmelo e della Misericordia” – Via Carmine Fontò n.2
- Chiesa Rettoria “Oratorio dei Santi Medici” – Via S. Giovanni
- Chiesa Rettoria di “San Luigi Gonzaga” – Via S. Luigi n.4
- Oratorio della Confraternita di San Giuseppe e della Buona Morte – Via Antonietta de Pace n.87
- Chiesa “Ex Conventuale Dei Paolotti” – Riviera Cristoforo Colombo
- Chiostro dei Domenicani – Via Nazario Sauro n.30
- Chiesa del Buon Pastore – Lungomare G. Galilei
- Chiesa di Sant' Antonio da Padova – Via Arene n.4
- Chiesa di San Gabriele dell' Addolorata – Via Enrico Berlinguer snc
- Parrocchia di San Lazzaro – Via Pisa
- Chiesa (sconsacrata della Madonna del Carmine) – Strada Vicinale Madonna del Carmine



2.1 Obiettivi e Azioni del Piano

L'elaborazione del Rapporto Ambientale vede come componente fondamentale l'esplicazione e la valutazione degli Obiettivi generali e specifici soprattutto in funzione della coerenza degli stessi sia con le Azioni di Piano o Programma (Coerenza Interna) sia con gli Obiettivi del Piano sovraordinati (Coerenza Esterna).

Nel caso specifico il Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Gallipoli si pone come Obiettivi Generali

1. Rendere la città di Gallipoli più attrattiva e fruibile in modo sostenibile in tutti i periodi dell'anno alla più variegata tipologia di utenti, anche favorendo la destagionalizzazione e diversificazione dell'offerta turistica (turismo legato alla natura, al paesaggio, alla storia, alla cultura), attraverso un sistema di mobilità ciclistica fortemente integrato con altri modi di trasporto e con le differenti emergenze territoriali;
2. Realizzare un sistema della mobilità ciclistica che privilegi, ove possibile, la riconversione di manufatti ed infrastrutture esistenti in disuso, puntando sulla loro riqualificazione e rigenerazione, nel rispetto e valorizzazione dei contesti in cui sono inseriti;
3. Rendere sicuro, omogeneo e continuo il tessuto dei percorsi ciclabili presenti nei singoli territori comunali della Regione, superando la frammentazione amministrativa, in modo da integrarli sia all'interno del contesto di riferimento (urbano/comunale) che in quello contermini (area vasta/Unione di comuni), in una visione sistemica ed unitaria della mobilità ciclistica, inserita all'interno della pianificazione regionale.

Obiettivi specifici del Piano della Mobilità Ciclistica

Per ogni Obiettivo generale il Piano si pone una serie di Obiettivi Specifici che saranno realizzati attraverso una serie di Azioni mirate. Tali Obiettivi sono:

- 1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;
- 1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;
- 1.3 Creare un sistema di strutture da adibire a ciclo servizi per i differenti usi (sosta, ricovero, riparazione del mezzo, ristoro, etc.) lungo i percorsi;
- 1.4 Individuare la localizzazione dei nodi intermodali con il trasporto pubblico/privato;
- 1.5 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;
- 1.6 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;



- 2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;
- 2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;
- 3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all’interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);
- 3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l’utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;
- 3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.



Quadro riassuntivo Obiettivi e Strategie

Obiettivo generale del Piano	Obiettivo specifico del Piano
<p>1. Rendere la città di Gallipoli più attrattiva e fruibile in modo sostenibile in tutti i periodi dell'anno alla più variegata tipologia di utenti, anche favorendo la destagionalizzazione e diversificazione dell'offerta turistica (turismo legato alla natura, al paesaggio, alla storia, alla cultura), attraverso un sistema di mobilità ciclistica fortemente integrato con altri modi di trasporto e con le differenti emergenze territoriali</p>	<p>1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;</p> <p>1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;</p> <p>1.3 Creare un sistema di strutture da adibire a ciclo servizi per i differenti usi (sosta, ricovero, riparazione del mezzo, ristoro, etc.) lungo i percorsi;</p> <p>1.4 Individuare la localizzazione dei nodi intermodali con il trasporto pubblico/privato;</p> <p>1.5 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;</p> <p>1.6 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;</p>
<p>2. Realizzare un sistema della mobilità ciclistica che privilegi, ove possibile, la riconversione di manufatti ed infrastrutture esistenti in disuso, puntando sulla loro riqualificazione e rigenerazione, nel rispetto e valorizzazione dei contesti in cui sono inseriti</p>	<p>2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;</p> <p>2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;</p>
<p>3. Rendere sicuro, omogeneo e continuo il tessuto dei percorsi ciclabili presenti nei singoli territori comunali della Regione, superando la frammentazione amministrativa, in modo da integrarli sia all'interno del contesto di riferimento (urbano/comunale) che in quello contermini (area vasta/Unione di comuni), in una visione sistemica ed unitaria della mobilità ciclistica, inserita all'interno della pianificazione regionale</p>	<p>3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);</p> <p>3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;</p> <p>3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.</p>



Azioni del Piano della Mobilità Ciclistica

Le Azioni del presente Piano sono:

A.1: Creazione di percorsi ciclopedonali tali da permettere a cittadini e turisti di raggiungere in sicurezza e con il loro mezzo non motorizzato tutto il territorio anche attraverso la connessione ad altre ciclovie intercomunali esistenti;

A.2: Dotazione di aree per gli interscambi tra mezzi pubblici e mezzi non motorizzati dotate dei servizi necessari;

A.3: Individuazione di punti di interesse più facilmente raggiungibili attraverso in nuovi percorsi ciclopedonali.

2.2 Il sistema normativo di riferimento

Come ampiamente esplicitato nel paragrafo 1.3, la normativa di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica in ambito nazionale è rappresentata dal D.Lgs. 152/2006 così come modificata e integrata dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 e dal D. Lgs. 29 giugno 2010, n. 128, normativa derivante dalla Direttiva 2001/42/CE. In ambito regionale con particolare riferimento alla Regione Puglia, non esiste una normativa specifica di settore che differisca la normativa nazionale se non la più generica L.R. n.11 del 12 Aprile 2001 “*Norme sulla valutazione dell’impatto ambientale*” che interessa soprattutto le procedure inerenti la V.A.S., la V.I.A e la V.I.N.C.A. ed i successivi L.R. 44/2012, L.R. 4/2014, R.R. 18/2013 e R.R. 16/2015 con specificazione delle competenze nell’ambito della Valutazione Ambientale e delle procedure da utilizzare.

In relazione alla più ampia disciplina di formazione dei Piani la normativa regionale vigente è rappresentata ad oggi dalla L. 20/2001 “*Norme generali di governo e uso del territorio*” che tratta l’intero iter di approvazione degli strumenti urbanistici.

Nello specifico il Piano della Mobilità Ciclabile per la sua formazione tiene conto anche delle Linee Guida PUMS della Regione Puglia del 9 Ottobre 2018 e del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) adottato con DGR n. 177 del 17/02/2020.

A livello Nazionale è stato approvato il 3 agosto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims) il primo Piano generale della mobilità ciclistica 2022-2024 di cui si tiene conto in questa Relazione.

2.3 I metodi di valutazione

In fase di analisi delle componenti ambientali interessate le stesse verranno descritte nel loro stato di conservazione e analizzate con il metodo *SWOT* (STRENGTHS (Punti di forza); WEAKNESSES (Punti di debolezza); OPPORTUNITIES (Opportunità); THREATS (Rischi)), verranno esplicitate le criticità legate all’analisi e le strategie di intervento che il Piano si propone di adottare per risolvere le stesse criticità.

In fase di analisi di coerenza la stessa verrà effettuata attraverso una serie di tabelle grafiche che permetteranno di intuire facilmente il grado di coerenza.



In fase di elaborazione della strategia di monitoraggio verrà utilizzato il modello *DPSIR* (Driving forces, Pressure, State, Impact, Response) per elaborare la migliore strategia di monitoraggio.

2.4 Fonti dei dati

I dati generali sono stati acquisiti attraverso la banca dati dell'Ente promotore del Piano e attraverso l'attività di consultazione anche della cittadinanza e degli Stakeholders coinvolti attraverso questionari e incontri pubblici che hanno raccolto le esigenze soprattutto dei cittadini, mentre per i dati più specifici la loro acquisizione è stata possibile accedendo alle seguenti fonti:

- ISPRA, www.isprambiente.it
- www.miniambiente.it
- www.sit.puglia.it
- Report Turismo in Puglia 2020, www.pugliapromozione.it
- Report Dati Comunale Turismo in Puglia 2019, www.pugliapromozione.it
- Rapporto sullo Stato dell'Ambiente (RSA), Arpa Puglia 2011
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), Regione Puglia
- Piano Regionale delle Coste (PRC), Regione Puglia
- Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), Regione Puglia
- Piano di Tutela delle Acque (PTA), Regione Puglia
- Piano Assetto Idrogeologico (PAI), Regione Puglia
- Piano Regionale Gestione Rifiuti Urbani – ISPRA
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Lecce (PTCP)
- VAS del PTCP della Provincia di Lecce
- Provincia di Lecce
- Linee Guida PUMS Regione Puglia 2018
- Piano Regionale dei trasporti_Aggiornamento 2021-2030
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) -Regione Puglia 2020

2.5 Consultazioni della fase preliminare

Il Piano Comunale della Mobilità Ciclistica è stato oggetto di consultazione con i cittadini attraverso un questionario pubblicato sul sito internet comunale e facilmente consultabile e attraverso un incontro pubblico che si è tenuto il 21 luglio 2022 presso la Biblioteca Comunale Sant'Angelo nel centro storico della Città Bella. Attraverso tali strumenti i cittadini hanno potuto esprimere il proprio parere, le proprie esigenze e le proprie perplessità relativamente alla pianificazione della mobilità lenta.

Parallelamente alle consultazioni con i cittadini, il Piano è stato trasmesso agli Enti competenti per il recepimento del proprio parere di competenza. Dagli Enti competenti sono pervenuti i pareri:

- Dipartimento Mobilità - Sezione Infrastrutture per la mobilità – Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del trasporto pubblico locale – Regione Puglia: Prot. 73919 del 10/11/2022;



- Regione Puglia – Sezione Demanio e Patrimonio: Prot. 75114 del 15/11/2022

- ARPA Puglia: Prot. 78500 del 28/11/2022.

I pareri dei suddetti Enti sono recepiti nel presente documento.

2.6 Criteri per la definizione degli scenari alternativi

La scelta dei percorsi è stata effettuata attraverso l'analisi del territorio, dei punti di maggiore interesse anche turistico, del monitoraggio degli spostamenti dei flussi turistici estivi e della presenza di automobili nei punti focali, soprattutto nei periodi estivi ed in corrispondenza del litorale.

La pressione antropica sulla costa soprattutto nei periodi estivi è il fattore più incidente per la valutazione dei punti da raggiungere e, dunque, dei percorsi da realizzare. La scelta delle alternative terrà in considerazione soprattutto questo fattore.

2.7 Il sistema proposto di indicatori

Il piano, come da prescrizioni normative, definisce gli indicatori di processo, predisposti per il controllo dell'attuazione delle azioni del progetto che hanno effetti positivi o negativi sugli obiettivi di sostenibilità, e gli indicatori del contributo del progetto alla variazione del contesto, predisposti per la verifica degli effetti positivi e negativi dovuti all'attuazione delle azioni del piano sul contesto ambientale (ISPRA, 2015).

Per ciascun indicatore, il programma di monitoraggio prevede il metodo di rilevamento del dato e la frequenza. I metodi sono coerenti con le linee guida di ISPRA per il monitoraggio degli habitat e delle specie della Rete Natura 2000.



3. DESCRIZIONE DEL TERRITORIO E DEL SISTEMA ECOLOGICO OGGETTO DI VALUTAZIONE

3.1 Territorio comunale di Gallipoli

La “Città Bella”, come definita anticamente dai latini da cui prende il nome, presenta un territorio che da nord a sud si affaccia quasi del tutto sul mar Ionio a partire dal confine con il territorio comunale di Galatone (Località Montagna Spaccata – La Reggia) fino al confine con il Comune di Taviano (Località Mancaversa), un litorale di lunghezza pari a circa 20 Km per un'estensione dell'intero territorio pari a circa 5.277,59 Ha. Il territorio comunale di Gallipoli comprende anche una piccola isola sulla quale è situato il faro della città, l'Isola di Sant'Andrea, posizionata a circa 1,30 Km al largo della città in corrispondenza del Centro Storico cittadino che a sua volta è distribuito su un'isola collegata alla terra ferma attraverso un ponte carrabile.

L'abitato si distribuisce principalmente lungo la costa a partire da nord fino alla località Baia Verde situata a sud del centro cittadino; a sud del territorio comunale insiste una grande area le cui caratteristiche di naturalità sono rimaste quasi del tutto inalterate e la cui protezione è stata garantita dall'istituzione con L.R. n. 20 del 10/07/2006 del Parco Naturale Regionale “Isola di Sant'Andrea e Litorale di Punta Pizzo”; l'entroterra a confine con i territori comunali di Taviano, Matino, Alezio e Sannicola, è connotato da ampie zone agricole utilizzate sia a scopi agricoli, sia a scopi turistico-ricettivi con la presenza di agriturismi, strutture ricettive di vario genere. Le aree agricole, soprattutto a sud-est, fino all'avvento della Xylella Fastidiosa, erano aree coltivate essenzialmente ad uliveti, ad oggi sono in atto i fenomeni di ripiantumazione degli uliveti con specie immuni all'attacco del batterio o la riconversione con altre tipologie di colture, in alcuni casi i terreni sono stati lasciati in stato di abbandono.

La città, oltre all'aspetto paesaggistico, possiede un patrimonio monumentale di valore storico-culturale inestimabile: il centro storico con le sue molteplici Chiese barocche seicentesche che si affacciano sul mare dall'alto delle mura e sulle antiche viuzze che si intrecciano nel borgo, il Castello dell'XI secolo la cui torre è circondata dal mare all'ingresso della città antica, la Fontana Greca del III secolo a.C., i Frantoi Ipogei importantissimi per la produzione di olio, soprattutto lampante, che per secoli è stato esportato in tutto il mondo per l'illuminazione delle lampade ad olio, le torri costiere appena fuori dal centro abitato, il ponte antico che collega la città vecchia alla terra ferma, le biblioteche antiche ed i musei, oltre agli edifici storici di privati che offrono uno spettacolo monumentale unico.

Come anzi descritto, il territorio comunale di Gallipoli è un territorio variegato che offre sia la bellezza, la freschezza e i servizi tipici dei paesaggi costieri, sia la tranquillità e la calma tipici dei paesaggi agricoli. Tali caratteristiche insieme, tipiche dell'intero Salento, non sono di facile reperibilità in altre zone d'Italia, muretti a secco a che degradano verso il mare con coltivazioni fino alla costa ed aree naturali incontaminate a ridosso di spiagge e stabilimenti balneari presi d'assalto da turisti provenienti da tutto il mondo ogni anno soprattutto nei mesi estivi di Luglio ed Agosto, sono, pertanto, da valorizzare e permetterne la conoscenza e la fruibilità,



soprattutto lenta, da parte di turisti e residenti anche al fine di meglio tutelare un territorio così ricco paesaggisticamente e culturalmente.

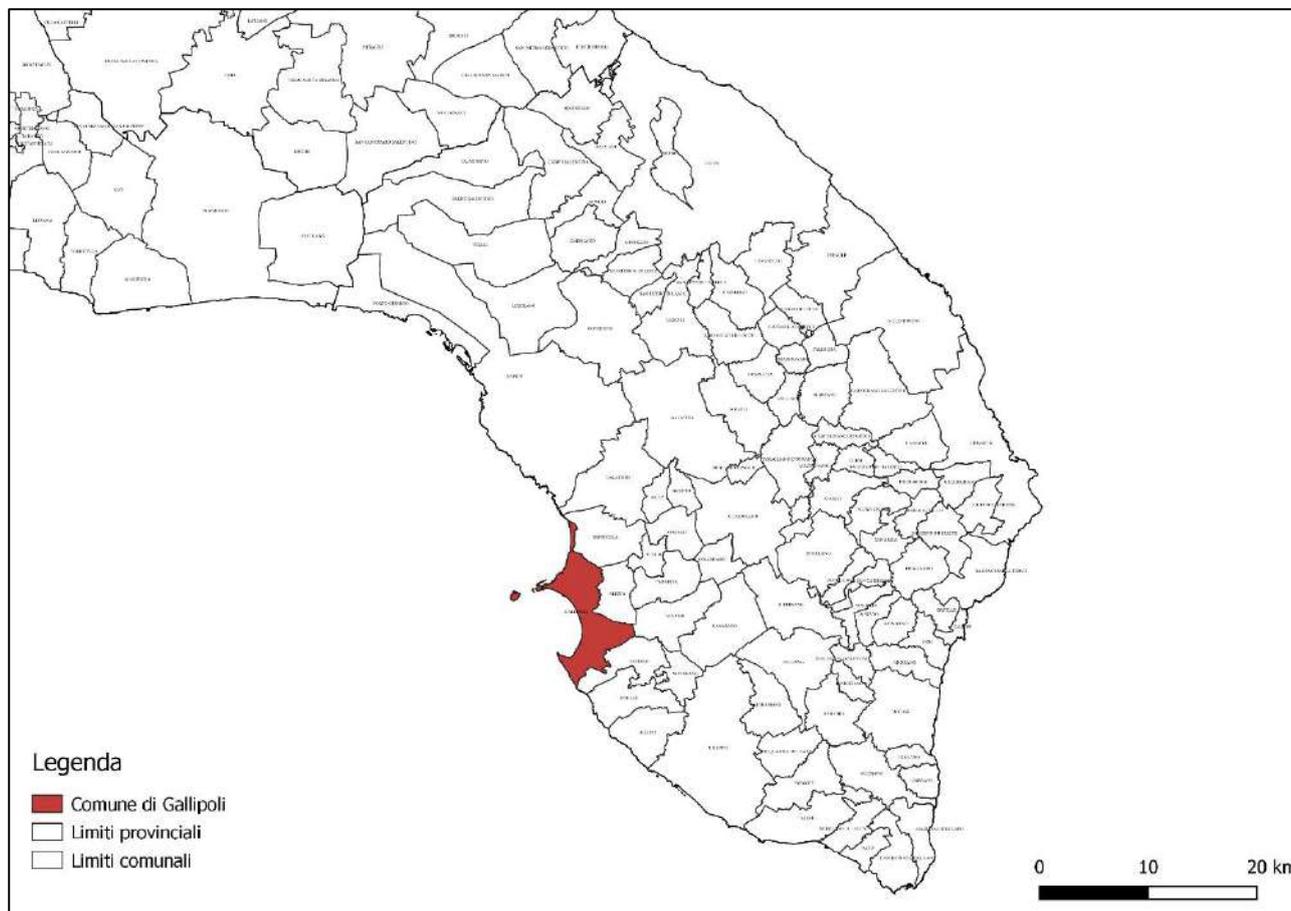


Figura 1 – Inquadramento territoriale Città di Gallipoli

Importante presenza nell'ambito del territorio comunale di Gallipoli è, come accennato, il Parco Naturale Regionale "Isola di S. Andrea e Litorale di Punta Pizzo" che si estende per una superficie di circa 698,00 Ha, e del tutto nel territorio del Comune di Gallipoli a sud dello stesso tra la costa e l'entroterra quasi a ridosso dei territori comunali di Alezio, Matino e Taviano comprendendo anche l'intera Isola di S. Andrea sede del faro della città costiera. Nel suo ambito, il Parco, racchiude un'enorme varietà di Specie Animali (ad esempio il Gabbiano corso (*Larus audonii*) e il Cavaliere d'Italia) Specie Vegetali e Habitat di notevole importanza comunitaria. Da poco è stato scoperto sulle aree più prossime alla costa una specie molto rara in Italia di granchio, l'*Ocypode Cursor*, indicatore dell'impatto antropico sulla spiaggia.

Tra le specie animali e vegetali presenti nel Parco le più importanti sono: la CARETTA CARETTA (Tartaruga acquatica); il LARUS AUDOUINII (Gabbiano corso); l'OCYPODE CURSOR (Granchio Fantasma); il MOMACHUS MONACHUS (Foca monaca); ORCHIDACEE E MICETI.

Attualmente è in corso la definizione del Piano del Parco che definisce anche il sistema della mobilità del Parco, che viene riproposta nel presente Piano, e tale area protetta nell'agosto 2020 è stata oggetto di studio approfondito da parte di Legambiente ONLUS Sezione di Gallipoli che con l'ausilio del dott.r Leonardo



Beccarisi ha prodotto una Carta degli Habitat molto accurata che è stata approvata dal Comune di Gallipoli con D.G.C. n. 19 del 16.03.2021, studio ripreso nel presente studio come sistema della conoscenza del territorio.

Tale Carta degli Habitat ha portato alla definizione di una Carta degli Habitat ricchissima e notevole importanza.

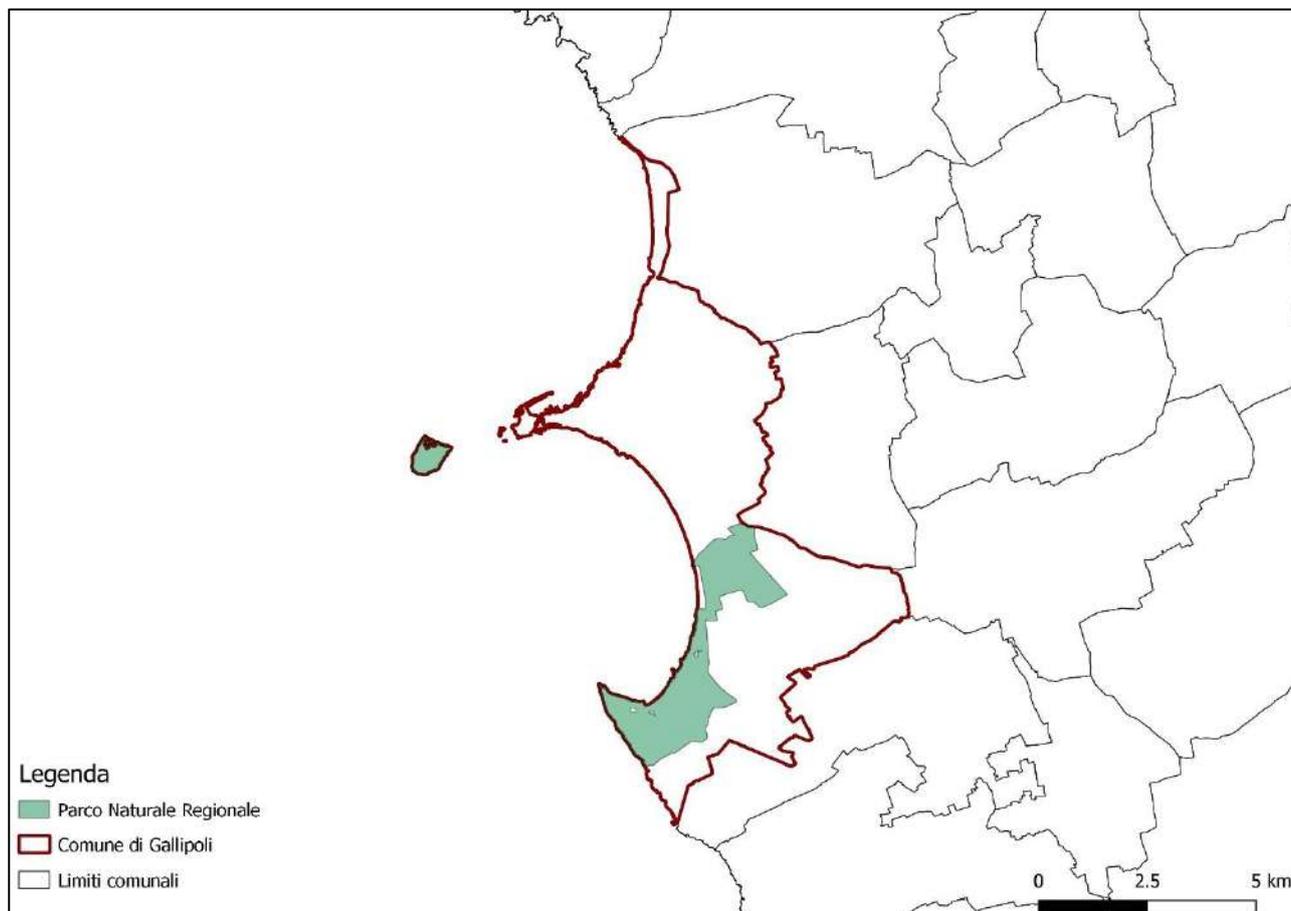


Figura 2 – Inquadramento territoriale Parco Naturale Regionale “Isola di S. Andrea e Litorale di Punta Pizzo” nell’ambito del territorio di Gallipoli



4. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA DI PIANIFICAZIONE

4.1 Il principio di pianificazione

Come descritto nei paragrafi precedenti, il territorio comunale della Città di Gallipoli è ricco di emergenze paesaggistiche e storico-culturali da scoprire, conoscere e valorizzare. Ad oggi residenti e soprattutto turisti che attratti dalla notorietà della Città giungono per visitarla, spesso non hanno possibilità di accedere e conoscere l'intero patrimonio che la stessa possiede per via della carenza di servizi destinati soprattutto alla mobilità. Infatti la Città non è ancora dotata di una rete di trasporti pubblici tale da soddisfare la richiesta soprattutto estiva, ma soprattutto non è dotata di una rete di percorsi destinati alla mobilità lenta, come, invece succede ormai in moltissime altre realtà anche molto vicine alla Città Bella, costringendo chi vuole arrivare a Gallipoli da lontano ma anche dai Comuni contermini, di dover raggiungere la propria meta con autoveicoli privati, congestionando il traffico, incidendo in maniera importante sulla qualità dell'aria, delle altre componenti ambientali e soprattutto sulla vivibilità della Città stessa. Stessa situazione nell'ambito del Parco Naturale Regionale, dove la carenza anche di aree di sosta, induce gli avventori a parcheggiare in maniera caotica nelle aree protette, incidendo in maniera significativa sugli Habitat, Specie Animali e Specie Vegetali presenti.

La proposta progettuale prevede la realizzazione di una serie di percorsi in sede propria e promiscua, tali da collegare l'intero territorio comunale e permettere gli spostamenti con mobilità lenta ed in sicurezza sull'intero territorio, anche giungendo dai Comuni contermini, innestando la rete progettata alla rete già esistente o prevista nell'ambito dell'intero territorio provinciale, rendendo così il territorio gallipolino, non solo più attrattivo, fruibile, visitabile nella sua interezza e decongestionato ma anche rispettando lo stesso, le sue peculiarità paesaggistiche e storico-monumentali e proiettando la sostenibilità derivata in un futuro ormai inevitabile.

La pianificazione in atto permette di collegare la rete, una volta realizzata, nell'ambito dei circuiti ciclabili già esistenti e segnalati come la Rete Ciclabile Nazionale Bicaldia, la rete ciclistica Europea Eurovelo, il progetto CYRONMED ecc...nel rispetto delle Linee Guida Regionali PUMS del 2018, del PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA (PRMC) adottato con DGR n. 177 del 17/02/2020 e del Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019 e del relativo Piano regionale dei trasporti (PRT) – Proposta di piano attuativo – 2021-2030 adottato con DGR 754 del 23 Maggio 2022.

E' da evidenziare che a livello Nazionale il 3 agosto 2022 è stato approvato il Piano Generale della Mobilità Ciclistica Urbana ed extraurbana 2022-2024.

Per quanto attiene allo stato dei luoghi, esistono già alcuni piccoli tratti di mobilità ciclistica realizzati, alcuni in via di progettazione, alcuni ipotizzati con Progetti di fattibilità Tecnica ed Economica, alcuni nell'ambito del Piano del Parco e della Mobilità dello stesso, il presente Piano ingloba in sé tutte le previsioni in atto e propone altri itinerari e percorsi al fine di raggiungere gli scopi anzidetti.

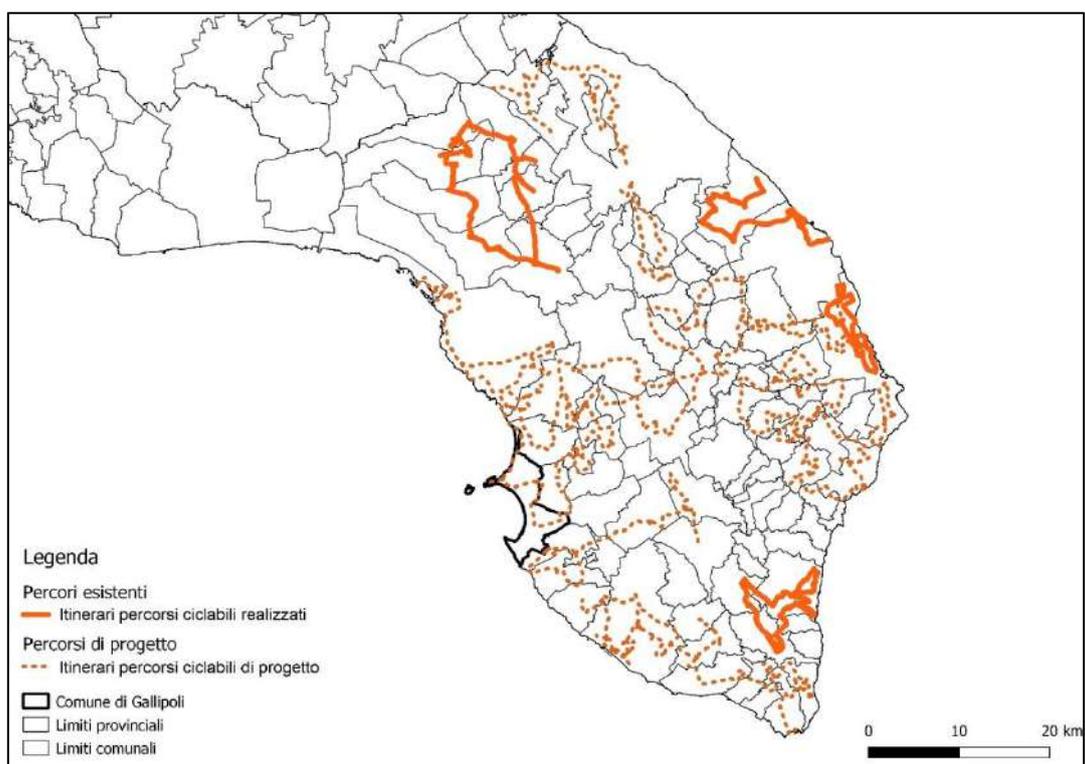


Figura 3 – Inquadramento provinciale itinerari ciclabili già realizzati e di progetto

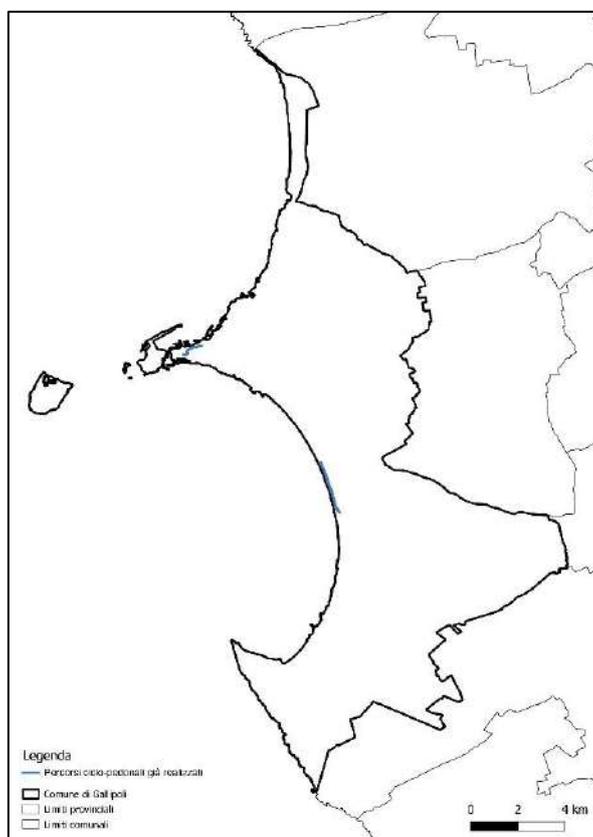


Figura 4 – Inquadramento comunale itinerari ciclabili già realizzati

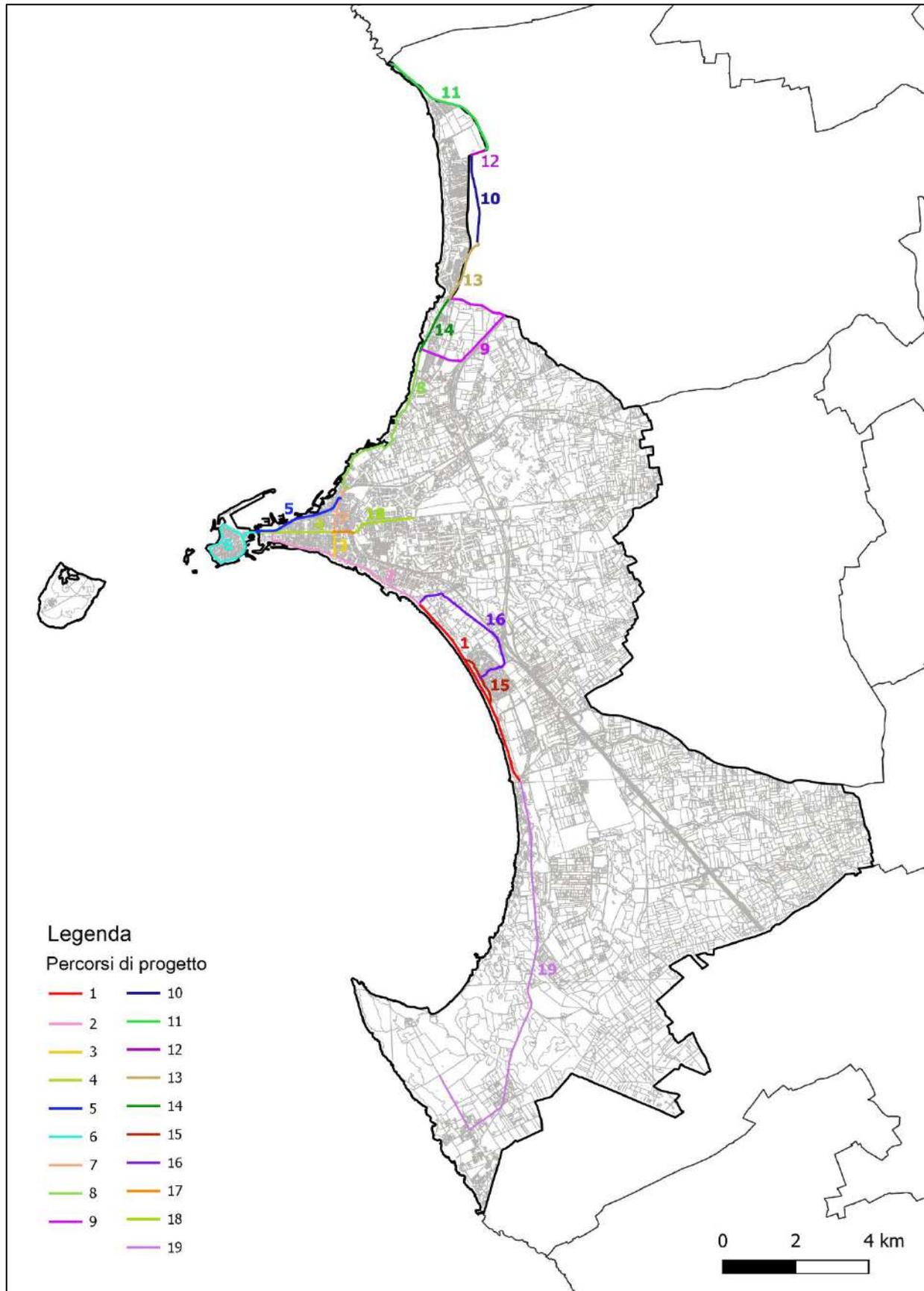


Figura 5 – Inquadramento comunale itinerari ciclabili previsti dal Piano di Mobilità Ciclistica del Comune di Gallipoli



DENOMINAZIONE PERCORSO	LUNGHEZZA PERCORSO [ML]	TIPO DI SEDE STRADALE
1 - Samari	1700	sede promiscua
1 - Samari esistente	1170	sede propria
2 - Lungomare Galilei	1600	sede propria
2 - Lungomare Galilei	750	sede promiscua
3 - Via Kennedy	340	sede propria
4 - Corso Roma	1000	sede propria
5 - Lungomare Marconi	1360	sede promiscua
6 - Centro Storico	1870	sede promiscua
7 - Via Lecce	670	sede propria
8 - Litoranea Nord	300	sede propria
8 - Litoranea Nord	655	sede propria su sterrato
8 - Litoranea Nord	80	sede propria
8 - Litoranea Nord	180	sede propria
8 - Litoranea Nord	500	sede propria su sterrato
8 - Litoranea Nord	870	sede propria
9 - Deviazione da S.P. 198	1500	sede promiscua
9 - Deviazione da S.P. 198	770	sede promiscua su sterrato
10 - Tratto Padula Bianca	1200	sede propria
11 - Tratto Padula Bianca/Lido Conchiglie	1860	sede promiscua
12 - Tratto Padula Bianca/SP108	215	sede promiscua
13 - Tratto SP108/Padula Bianca	930	sede promiscua
14 - Tratto SP 108	840	sede promiscua
15 - Tratto Baia Verde	760	sede promiscua
16 - Tratto Strada Vicinale Madonna del Carmine	2150	sede propria
17 - Tratto Corso Capo di Leuca	320	sede propria
18 - Tratto Corso Italia-Parco della Pace	850	sede propria
19 - Percorsi del Piano del Parco	6100	sede propria e promiscua
LUNGHEZZA TOTALE DEI PERCORSI	30540	



4.2 Analisi di coerenza interna (coerenza tra obiettivi e azioni del Piano)

Nelle tabelle successive viene analizzata la coerenza degli Obiettivi specifici del Piano di Mobilità Ciclistica con le Azioni proposte dal Piano stesso.

La legenda per la tabella di coerenza è rappresentata di seguito:

Incoerenza totale degli interventi previsti nel Piano, non mitigabili	Red
Incoerenza moderata degli interventi previsti nel Piano, mitigabili con specifici interventi	Yellow
Coerenza moderata degli interventi previsti nel Piano	Light Green
Coerenza totale degli interventi previsti nel Piano	Dark Green
Nessuna interazione riscontrabile	White
Obiettivi/Azioni Piano	Grey



Tabella di Coerenza Interna

<p style="text-align: center;">AZIONI Piano della Mobilità Ciclistica</p> <p style="text-align: center;">OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica</p>	<p>A.1: Creazione di percorsi ciclopedonali tali da permettere a cittadini e turisti di raggiungere in sicurezza e con il loro mezzo non motorizzato tutto il territorio anche attraverso la connessione ad altre ciclovie intercomunali esistenti;</p>	<p>A.2: Dotazione di aree per gli interscambi tra mezzi pubblici e mezzi non motorizzati dotate dei servizi necessari;</p>	<p>A.3: Individuazione di punti di interesse più facilmente raggiungibili attraverso in nuovi percorsi ciclo-pedonali.</p>
<p>1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;</p>			
<p>1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;</p>			
<p>1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;</p>			
<p>1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;</p>			
<p>2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;</p>			
<p>2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;</p>			
<p>3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);</p>			
<p>3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;</p>			
<p>3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.</p>			



4.3 Analisi di coerenza esterna (coerenza tra le disposizioni del Piano della Mobilità Ciclistica e quelle del sistema normativo di riferimento)

Nelle tabelle successive viene analizzata la coerenza degli Obiettivi specifici del Piano della Mobilità Ciclistica e degli Obiettivi specifici con gli Obiettivi dei Piani sovraordinati (Coerenza Esterna), nello specifico:

1. Piano Regolatore Comunale (PRG)
2. Piano Paesaggistico Regionale Territoriale (PPTR)
3. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
4. Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino della Puglia (PAI)
5. Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia (PTA)
6. Piano regionale di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA)
7. Piano regionale dei trasporti (PRT) -2015-2019
8. Piano regionale dei trasporti (PRT) – Piano attuativo – 2021-2030
9. Piano Regionale delle Coste (PRC)
10. Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) -Regione Puglia 2020

La legenda per le tabelle di coerenza è rappresentata di seguito:

Incoerenza totale degli interventi previsti nel Piano, non mitigabili	
Incoerenza moderata degli interventi previsti nel Piano, mitigabili con specifici interventi	
Coerenza moderata degli interventi previsti nel Piano	
Coerenza totale degli interventi previsti nel Piano	
Nessuna interazione riscontrabile	
Obiettivi Piani	



Tabella di Coerenza Esterna – Piano Regolatore Generale approvato con prescrizioni con D.G.R. n. 685 del 10.05.2004 e successivi adeguamenti – Parte I

<p>OBIETTIVI GENERALI</p> <p>Piano Regolatore Generale approvato con prescrizioni con D.G.R. n. 685 del 10.05.2004 e successivi adeguamenti</p> <p>OBIETTIVI SPECIFICI</p> <p>Piano della Mobilità Ciclistica</p>	<p>Individuazione del ruolo specifico della Città di Gallipoli nell'ambito della programmazione e pianificazione degli Enti preposti per lo sviluppo complessivo del territorio regionale e nazionale. Con riferimento particolare al piano di Sviluppo Regionale e alla sua eventuale pianificazione territoriale di settore, agli Itinerari Turistico Culturali della Cassa del Mezzogiorno e a tutte le opere infrastrutturali di competenza degli organi provinciali.</p>	<p>Verifica delle interrelazioni con la strumentazione urbanistica dei Comuni limitrofi, in particolare con il Comune di Sannicola.</p>	<p>Definizione e classificazione adeguata delle zone agricole produttive, con relativa disciplina degli interventi, in modo da salvaguardare e potenziare la produzione agricola.</p>	<p>Individuazione della rete stradale esistente e revisione del sistema di viabilità primaria in coerenza con l'evoluzione dei sistemi infrastrutturali territoriali già realizzati o programmati da parte degli Organi Statali, Regionali e Provinciali competenti, tenendo conto dei necessari coordinamenti ed integrazioni a livello comprensoriale.</p>	<p>Tutela delle risorse territoriali e dell'ambiente naturale, con appropriata individuazione degli elementi paesaggistici ed adeguate prescrizioni per la loro valorizzazione e tutela.</p>	<p>Adeguamento delle aree produttive a carattere industriale e artigianale in funzione dei programmi dell'ASI di Lecce, delle realistiche previsioni di sviluppo degli insediamenti esistenti e delle connesse esigenze di servizi generali, tenuto conto anche di tendenze di sviluppo comprensoriale, in supporto al trasporto via mare, che necessitano di caratteristiche ed attrezzature di livello superiore. Nel mentre il Piano per Insediamenti Produttivi già adottato dal Comune dovrà svolgere un ruolo legato ad attività economiche di servizio al tessuto urbano e alla residenza al fine di incentivare e specializzare l'artigianato locale e la piccola industria.</p>	<p>Dimensionamento e verifica dei fabbisogni nei settori residenziali e produttivo in rapporto alle carenze pregresse ed agli insediamenti prevedibili nei prossimi quindici anni, così come previsto nell'art. 51 della L.R. n. 56/80. A tal fine sarà attentamente valutato il patrimonio edilizio esistente con particolare riferimento, tra i vari parametri di indagine, alla situazione del titolo di godimento ed alla sua effettiva funzione (1ª e 2ª casa, residenza stabile o stagionale), ed alla sua evoluzione negli ultimi decenni.</p>	<p>Individuazione delle aree necessarie per il soddisfacimento dei fabbisogni suddetti, commisurate in modo da consentire all'interno delle varie zone residenziali la realizzazione dei programmi di edilizia residenziale pubblica secondo i rapporti di cui all'art. 2 della L.N. n.10/77 con l'individuazione dei comparti di intervento (art. 15 L.R. n.66)</p>
<p>1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;</p>								
<p>1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;</p>								
<p>1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;</p>								
<p>1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;</p>								



<p>2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;</p>								
<p>2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;</p>								
<p>3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);</p>								
<p>3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;</p>								
<p>3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.</p>								



Tabella di Coerenza Esterna – Piano Regolatore Generale approvato con prescrizioni con D.G.R. n. 685 del 10.05.2004 e successivi adeguamenti – Parte II

<p>OBIETTIVI GENERALI Piano Regolatore Generale approvato con prescrizioni con D.G.R. n. 685 del 10.05.2004 e successivi adeguamenti</p> <p>OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica</p>	<p>Valutazione dei fabbisogni nel sistema infrastrutturale, si da conseguire la dotazione di aree di uso pubblico per attrezzature e servizi di quartiere, almeno nelle quantità minime stabilite dal D.M. 2.4.1968 n.1444, con le più opportune localizzazioni nell'ambito delle aree disponibili del tessuto urbano esistente, in considerazione dei raggi di influenza ottimali per le diverse categorie di attrezzature, in modo da compensare anzitutto i fabbisogni arretrati. La verifica degli standards andrà effettuata su tutto il territorio urbano.</p>	<p>Recupero del patrimonio edilizio esistente, ed in particolare del Centro Storico, con tutela dei valori artistici e ambientali, e con l'individuazione delle aree di recupero (art. 14 L.R. n.56), finalizzato alla conservazione e valorizzazione dei caratteri storico-ambientali ed al mantenimento della popolazione insediata e delle attività commerciali e produttive, nel rispetto delle caratteristiche tipologiche degli edifici e della struttura urbanistica. Verranno recepite le indicazioni e prescrizioni rivenienti dal Piano Particolareggiato di restauro conservativo e di risanamento, in iter di formazione, che l'amministrazione ha da tempo avviato allo scopo di coordinare nel settore urbano di tale rilevanza socio-culturale l'intervento e l'interesse pubblico con quello di iniziativa privata.</p>	<p>Previsione di adeguate attrezzature e servizi di interesse generale a scala urbana e comprensoriali, con particolare riferimento a progetto generale del porto, al nodo ferroviario, al nuovo mercato del pesce, alla nuova struttura ospedaliera, alle nuove aree cimiteriali, ecc... Nel contesto delle attrezzature e servizi di interesse generale a scala territoriale, il progetto generale di massima del porto, già approvato dal Consiglio Comunale, assume un peso determinante in quanto avvia a soluzione i problemi legati alle varie funzioni che il porto dovrà svolgere, e nel contempo impone previsioni urbanistiche nel contesto urbano e territoriale in cui tale struttura dovrà necessariamente interrelarsi. In particolare dovrà essere affrontato il problema della viabilità di collegamento tra il porto e il territorio urbano ed extraurbano e del collegamento viario. In supporto alla viabilità dovranno essere previste delle adeguate strutture di servizio alla varie funzioni che il porto di Gallipoli dovrà assumere.</p>	<p>Adeguamento e potenziamento delle funzioni commerciali e direzionali, secondo i criteri opportuni per una adeguata organizzazione del sistema di distribuzione (L. 426/71).</p>	<p>Previsione nell'ambito dell'assetto territoriale di aree destinate a parco attrezzato per l'uso del tempo libero, lo sport, e la qualificazione dell'ambiente urbano secondo un sistema per quanto possibile continuo e collegato con le localizzazioni delle attrezzature di interesse generale, in generale, in particolare con quelle che abbiano specifica attinenza con le manifestazioni e spettacoli all'aperto.</p>	<p>Assetto degli insediamenti costieri. Organizzazione dell'intera fascia costiera, nel rispetto delle caratteristiche paesaggistiche e ambientali, tenendo conto della prevalente destinazione turistica, del potenziamento e sviluppo delle attività produttive, della necessità di localizzare insediamenti turistici ricettivi all'aperto, nonché di attrezzature a carattere collettivo corrispondenti alle esigenze di una corretta fruizione turistica e per il tempo libero della fascia costiera. Per gli insediamenti turistico-ricettivi all'aperto, tipo campeggi, la variante generale dovrà tenere conto di un programma specifico avviato dall'Amministrazione Comunale ai sensi della L.R. n.35/79.</p>	<p>Verranno recepite alla Variante generale tutte le norme ed indicazioni degli strumenti urbanistici esecutivi approvati o adottati, sempre che, non in palese contrasto con gli obiettivi e criteri sopra descritti. Per garantire organicità e funzionalità al nuovo strumento generale la Variante in oggetto assume "ruolo" di coordinamento di tutte le iniziative urbanistiche in corso (Piani Particolareggiati, Piani di Recupero, ecc.), onde evitare contrastanti soluzioni nei vari settori di intervento.</p>	<p>La nuova strumentazione urbanistica comprenderà, oltre le nuove Norme Tecniche di Attuazione, l'adeguamento del Regolamento Edilizio, in conformità a quanto disposto dall'art. 15 par. 4 e dall'art. 51 della L.R. n. 56/80, e dalle altre disposizioni legislative vigenti in materia. Infine nella redazione dello Strumento Urbanistico Generale, si dovrà comunque rispettare la legislazione statale e regionale in materia, e contenere specificatamente quanto previsto agli art. 14 e 15 della L.E. 56/80.</p>
<p>1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;</p>								
<p>1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;</p>								
<p>1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;</p>								
<p>1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;</p>								



<p>2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;</p>								
<p>2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;</p>								
<p>3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);</p>								
<p>3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;</p>								
<p>3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.</p>								



Tabella di Coerenza Esterna – Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

<p>OBIETTIVI STRATEGICI DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE</p> <p>OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica</p>	1) realizzare l'equilibrio idrogeomorfologico dei bacini idrografici	2) sviluppare la qualità ambientale dei territori	3) valorizzare i paesaggi e le figure territoriali di lunga durata	4) riqualificare valorizzare i paesaggi rurali storici	5) valorizzare il patrimonio identitario culturale- insediativo	6) riqualificare i paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee	7) valorizzare la struttura estetico – percettiva dei paesaggi della Puglia	8) progettare la fruizione lenta dei paesaggi	9) riqualificare, valorizzare e riprogettare i paesaggi costieri della Puglia	10) definire standard di qualità territoriale e paesaggistica nello sviluppo delle energie rinnovabili	11) definire standard di qualità territoriale e paesaggistica nell'insediamento, riqualificazione e riuso delle attività produttive e delle infrastrutture	12) definire standard di qualità edilizia, urbana e territoriale per gli insediamenti residenziali e rurali
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;												
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;												
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;												
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;												
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;												
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;												
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);												
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;												
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.												



Tabella di Coerenza Esterna – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP Lecce)

OBIETTIVI PTCP Lecce	Politiche del Welfare						Politiche della mobilità						Politiche della valorizzazione					
	Salubrità			Diffusione della naturalità	Energie rinnovabili	Infrastrutture sociali	Infrastrutture				Infrastrutture e centri urbani	Agricoltura di eccellenza		Produzione industriale	Leisure			
	Ciclo dell'acqua	Percolazione delle acque negli acquiferi	Fasce di salvaguardia/Razionalizzazione e del ciclo dei rifiuti	Politiche di diffusione della naturalità	Scenari energetici innovativi	Accessibilità e localizzazione delle grandi attrezzature sociali	Strategia incrementale per infrastrutture	Strade dei centri, ferrovia, trasporto su gomma	Itinerari narrativi: strade parco, attraversamenti, sentieri; ferrovia porti turistici, aeroporti	Rete della percolazione (spugna)	Ferrovia	Piattaforme logistiche	Attraversare i centri urbani, le strade mercato e le aree produttive	Vigneto	Frutteto	Colture in serra	Le aree produttive pianificate e non	Un nuovo modello di ricettività turistica
OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	Combattere il fenomeno della desertificazione, attraverso strategie mirate alla limitazione degli sprechi e alla razionalizzazione e degli usi	Tutela del suolo rispetto agli usi ed alle attività che possono costituire potenziali fonti di inquinamento nel substrato	Razionalizzazione del prelievo delle acque dal sottosuolo e il controllo del loro utilizzo/Razionalizzazione del ciclo dei rifiuti mediante l'organizzazione di un modello di smaltimento diverso da quello attuale	Favorire l'espansione di una nuova naturalità a partire dalla salvaguardia di quella esistente	Progressiva diminuzione della dipendenza energetica del Salento fino al raggiungimento della completa autonomia e possibilmente di livelli di produzione energetica che ne consentano l'esportazione verso altre regioni	Migliorare l'accessibilità alle principali infrastrutture sociali modificandone la localizzazione, migliorando le infrastrutture della mobilità che le collegano ai centri urbani, migliorando i servizi di trasporto pubblico, ferroviario ed automobilistico	Aumentare l'accessibilità ad una serie diffusa di destinazioni interne ed esterne al Salento e aumentare la velocità effettiva, il confort e la sicurezza dei movimenti materiali ed immateriali all'interno del Salento e tra questo e il resto del modo	Organizzare l'habitat dell'accessibilità lungo le due dorsali orientate a nord-ovest e a sud-est, sulle quali si affaccia il maggior numero di centri urbani salentini e lungo le quali si sono disposti negli anni più recenti molte infrastrutture sociali ed alcuni tratti di "strade di mercato"	Valorizzare l'enorme potenziale narrativo dei percorsi salentini	Valorizzare la rete stradale minuta che irriga il Salento	Contrastare il degrado della ferrovia del Sud-Est rendendola un mezzo di trasporto efficiente e competitivo al mezzo automobilistico pubblico e privato	Organizzare e gestire il sistema dei servizi di trasporto per redistribuire e il traffico soprattutto dei mezzi pesanti destinati al trasporto delle merci sulla rete viabilistica e diminuirne l'intensità	Superare l'idea di circoscrizione e realizzare maglie territoriali che integrino i centri urbani al resto del territorio	Progettazione di specifici circuiti per la degustazione e l'acquisto di vino	Recupero delle aree agricole marginali ed incolte e aumento della biodiversità nel territorio	Favorire l'insediamento di attività vivaistiche del settore floricolo, legate agli interventi di riforestazione e salvaguardia ambientale del territorio	Arricchimento delle risorse disponibili per lo sviluppo della produzione industriale in forma di aree produttive attrezzate, di infrastrutture della mobilità ed energetiche e relative alla raccolta e trattamento delle acque reflue e dei rifiuti	Evitare che lo sviluppo del turismo comporti la ripetizione di errori già commessi da altre regioni e le loro conseguenze di lungo periodo, mediante la costruzione di un'offerta turistica che si esprima in numero di alberghi, anche di piccole e medie dimensioni, ma di grande qualità interna ed esterna (albergo diffuso)
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste																		



ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;																			
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;																			
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;																			
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;																			
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;																			
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;																			



<p>3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);</p>	Light Green	White	White	Light Green	Dark Green	Light Green	White	White	White	White
<p>3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;</p>	Light Green	Light Green	White	Light Green	Dark Green	Light Green	White	White	White	White
<p>3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.</p>	Light Green	Light Green	White	Light Green	Dark Green	Light Green	White	White	White	White



Tabella di Coerenza Esterna – Piano di Assetto Idrogeologico dell’Autorità di Bacino (PAI)

OBIETTIVI E FINALITA' PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO AdB OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	la sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico-forestali, idraulico-agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistico	la difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto	il riordino del vincolo idrogeologico	la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua	lo svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico, nonché della gestione degli impianti
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;					
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;					
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;					
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;					
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;					
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;					
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);					
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;					
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.					



Tabella di Coerenza Esterna – Piano di Tutela delle Acque (PTA)

OBIETTIVI E FINALITA' PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	a) prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;	b) conseguire il miglioramento dello stato delle acque ed adeguate protezioni di quelle destinate a particolari usi;	c) perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;	d) mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;	e) mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità (...);	f) impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico.
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;						
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;						
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;						
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;						
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;						
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;						
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);						
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;						
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.						



Tabella di Coerenza Esterna – Piano Regionale di Qualità dell’Aria (PRQA)

OBIETTIVI PIANO REGIONALE DI QUALITA' DELL'ARIA (PRQA) OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	Obiettivo: Conseguimento del rispetto dei limiti di legge per gli inquinanti -PM10, NO2, ozono - per i quali nel periodo di riferimento sono stati registrati superamenti			
	linea di intervento: miglioramento della mobilità nelle aree urbane	linea di intervento: riduzione delle emissioni da impianti industriali	linea di intervento: sviluppo delle politiche di educazione e comunicazione ambientale	linea di intervento: interventi per l'edilizia
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;				
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;				
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all’uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;				
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;				
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;				
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;				
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all’interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);				
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l’utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;				
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.				



Tabella di Coerenza Esterna – Piano regionale dei trasporti (PRT) – 2015-2019

OBIETTIVI PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) Aggiornamento 2015-2019 OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	Macro Obiettivo 1 Valorizzare il ruolo della regione nello spazio Euromediterraneo con particolare riferimento all'area Adriatico-Ionica e potenziare i collegamenti con gli elementi della rete TEN-T			Macro Obiettivo 2 Promuovere le relazioni con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socioeconomico	Macro Obiettivo 3 Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.			
	Obiettivo specifico: Migliorare l'accessibilità e i servizi complementari	Obiettivo specifico: Promuovere l'uso di modalità di trasporto ecocompatibili	Obiettivo specifico: Potenziare i collegamenti con la rete TEN.T	Obiettivo specifico: Potenziare e rendere più efficienti i collegamenti interregionali	Obiettivo specifico: Migliorare l'accessibilità dalle e verso le aree "interne" oltre che verso le risorse territoriali: parchi, siti di interesse naturalistico, grandi attrezzature sociali, ecc...	Obiettivo specifico: Potenziare i collegamenti tra i nodi della rete regionale e con i principali poli urbani	Obiettivo specifico: Potenziare l'offerta di trasporto pubblico e migliorare il servizio in termini di sicurezza, tempi di percorrenza e qualità	Obiettivo specifico: Aumentare la competitività del sistema portuale regionale
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;								
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;								
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;								
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;								
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;								
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;								
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);								
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;								
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.								



Tabella di Coerenza Esterna – Piano regionale dei trasporti (PRT) – Piano attuativo – 2021-2030

<p>OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica</p>	<p>OBIETTIVI SPECIFICI PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) Aggiornamento 2021-2030</p>	<p>Realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;</p>	<p>Realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;</p>	<p>Promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani;</p>	<p>Migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale;</p>	<p>Accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarità del sistema portuale regionale;</p>	<p>Garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovraregionale e quella regionale;</p>	<p>Migliorare l'accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;</p>	<p>Potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovraregionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;</p>	<p>Riconoscere al trasporto aereo un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;</p>	<p>Riconoscere alla modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale di trasporto pubblico locale;</p>	<p>Contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema alta capacità/alta velocità;</p>	<p>Indirizzare la riorganizzazione del TPRL su gomma in forma complementare e integrata rispetto ai servizi ferroviari;</p>	<p>Promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti e per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale;</p>	<p>Promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali rispetto a infrastrutture fisiche e informazioni;</p>	<p>Massimizzare l'efficienza gestionale dei servizi di trasporto su ferro creando le condizioni per la progressiva riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi di servizi ferroviari;</p>	<p>Contribuire a realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria regionale finalizzati alla piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali.</p>	
<p>1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;</p>																		
<p>1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;</p>																		



1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;															
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;															
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;															
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;															
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);															
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;															
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.															



Tabella di Coerenza Esterna – Piano regionale delle Coste (PRC)

Il Piano Regionale delle Coste nel proprio Rapporto Ambientale non propone tabelle schematiche degli Obiettivi ma gli stessi sono inseriti in maniera descrittiva. Al fine di rendere confrontabili in maniera tabellare gli Obiettivi del Piano del Parco con quelli del PRC questi ultimi vengono schematizzati e inseriti in tabella.

<p>OBIETTIVI Piano Regionale delle Coste</p> <p>OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica</p>	<p>Obiettivo prioritario: Ricostruire due equilibri essenziali, quello biologico e quello sedimentologico, ormai molto e diffusamente compromessi</p>	<p>Obiettivo: Definire le modalità attraverso cui soddisfare la domanda turistica, evitando di compromettere sia le qualità naturali e storico-culturali, sia gli interessi economici e sociali della popolazione residente e degli operatori del settore</p>	<p>Obiettivo: Valutare le potenzialità delle aree ancora libere anche in relazione ad un auspicabile processo di recupero e di risanamento complessivo del territorio costiero</p>	<p>Obiettivo: Individuazione di tutti quei processi ambientali, urbanizzativi ed economici che producono degli effetti che non si possono circoscrivere in ambiti ben definiti</p>	<p>Obiettivo: Tutelare e conservare il territorio costiero nel tempo, saranno analizzati i fattori di pressione che ne stravolgono i precari equilibri, disciplinandone gli usi diversi e spesso conflittuali</p>	<p>Obiettivo: Per dare risposte concrete alle indicazioni della L.R., ogni Comune si deve dotare di una “Cartografia della Fascia Costiera con l’indicazione delle spiagge libere, di quelle date in concessione e di quelle non utilizzabili e non fruibili ai fini della balneazione”</p>
<p>1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;</p>						
<p>1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;</p>						
<p>1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all’uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;</p>						
<p>1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;</p>						
<p>2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in “greenways” e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;</p>						
<p>2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;</p>						
<p>3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all’interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);</p>						
<p>3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l’utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;</p>						
<p>3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.</p>						



Tabella di Coerenza Esterna – Piano regionale della Mobilità Ciclistica -2020 (PRMC)

OBIETTIVI GENERALI Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) OBIETTIVI SPECIFICI Piano della Mobilità Ciclistica	Creazione di una rete ciclabile sicura, accessibile, diffusa	Aumento dello share modale per la mobilità ciclistica	Promozione e diffusione del cicloturismo	Maggiore qualità della vita
1.1 Individuare una rete di principali itinerari cicloturistici locali (ciclovie) che rendano la città di Gallipoli interamente percorribile in bicicletta, da realizzare con una specifica tipologia, priorità e gerarchia, attraverso la modifica delle caratteristiche e/o funzioni della rete stradale preesistente e/o la realizzazione di piste ciclabili indipendenti, ove si renda necessario;				
1.2 Individuare gli itinerari ciclistici da interconnettere alle reti cicloturistiche, regionali e nazionali;				
1.3 Individuare gli ambiti di territorio vocati all'uso della bicicletta, che consentano la fruizione delle risorse naturali, paesaggistiche storiche e culturali in essi presenti nel rispetto delle loro peculiarità, che si integrino con le altre azioni di mobilità sostenibile e di sviluppo locale;				
1.4 Progettare e realizzare le strutture e gli strumenti per il coinvolgimento degli utenti interessati (fruitori ed operatori del settore), attraverso azioni di marketing, comunicazione, informazione, educazione e conoscenza;				
2.1 Recuperare, riqualificare e rigenerare il patrimonio dei tracciati ferroviari dismessi, riconvertendoli in "greenways" e raccordandoli alla più ampia configurazione di rete cicloturistica;				
2.2 Localizzare i servizi per il cicloturismo, ove possibile, recuperando il patrimonio edilizio in disuso, riqualificando i manufatti nel rispetto dei contesti in cui sono inseriti;				
3.1 Stimolare ed incentivare gli Enti Locali a dotarsi di strumenti di pianificazione di un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano, comunale, di area vasta (Biciplan comunali ed intercomunali), da ricomprendere all'interno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS);				
3.2 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che abbiano caratteristiche omogenee e l'utilizzo di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili;				
3.3 Promuovere la realizzazione di percorsi ciclistici che prestino particolare attenzione alle emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali e che tengano conto delle criticità del territorio regionale in relazione alle problematiche legate ai fenomeni del dissesto idrogeologico e dei cambiamenti climatici.				

4.4 Analisi di compatibilità delle scelte di Piano con i principali Piani e normative a tutela ambientale sovraordinati

Il presente paragrafo tratterà la compatibilità tra le scelte effettuate per la programmazione dei percorsi ciclo-pedonali da realizzare e la loro compatibilità con le previsioni dei Piani sovraordinati, in particolar modo con la presenza di Componenti Paesaggistiche come individuate dal PPTR e Habitat, Specie Animali e Specie Vegetali di cui alla D.G.R. 2442 del 21.12.2018 e dallo studio effettuato dal Dott.r Leonardo Beccarisi nell'agosto 2020 e recepito dall'Amministrazione Comunale del Comune di Gallipoli con D.C.C. n. 19 del 16.03.2021 specifico per la zona del Parco Naturale Regionale "Isola di Sant'Andrea e Litorale di Punta Pizzo".

Per meglio comprendere le scelte di Piano va considerato che i percorsi saranno di vario tipo: in sede propria, in sede promiscua, su percorsi già esistenti e su nuovi tracciati da realizzare. Le scelte effettuate tendono a prevedere la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali su percorsi già esistenti (strade comunali, provinciale, vicinali, ecc.) al fine di limitare il consumo di suolo e l'impatto paesaggistico ed ambientale, solo laddove la realizzazione di nuovi percorsi non fosse tecnicamente possibile, si sono previsti tracciati ex novo.

I percorsi di progetto individuati in seno al Piano sono i seguenti:

DENOMINAZIONE PERCORSO	LUNGHEZZA PERCORSO [ML]	TIPO DI SEDE STRADALE
1 - Samari	1700	sede promiscua
1 - Samari esistente	1170	sede propria
2 - Lungomare Galilei	1600	sede propria
2 - Lungomare Galilei	750	sede promiscua
3 - Via Kennedy	340	sede propria
4 - Corso Roma	1000	sede propria
5 - Lungomare Marconi	1360	sede promiscua
6 - Centro Storico	1870	sede promiscua
7 - Via Lecce	670	sede propria
8 - Litoranea Nord	300	sede propria
8 - Litoranea Nord	655	sede propria su sterrato
8 - Litoranea Nord	80	sede propria
8 - Litoranea Nord	180	sede propria
8 - Litoranea Nord	500	sede propria su sterrato
8 - Litoranea Nord	870	sede propria
9 - Deviazione da S.P. 198	1500	sede promiscua
9 - Deviazione da S.P. 198	770	sede promiscua su sterrato
10 - Tratto Padula Bianca	1200	sede propria
11 - Tratto Padula Bianca/Lido Conchiglie	1860	sede promiscua
12 - Tratto Padula Bianca/SP108	215	sede promiscua
13 - Tratto SP108/Padula Bianca	930	sede promiscua
14 - Tratto SP 108	840	sede promiscua
15 - Tratto Baia Verde	760	sede promiscua
16 - Tratto Strada Vicinale Madonna del Carmine	2150	sede propria
17 - Tratto Corso Capo di Leuca	320	sede propria
18 - Tratto Corso Italia-Parco della Pace	850	sede propria
19 - Percorsi del Piano del Parco	6100	sede propria e promiscua
LUNGHEZZA TOTALE DEI PERCORSI	30540	

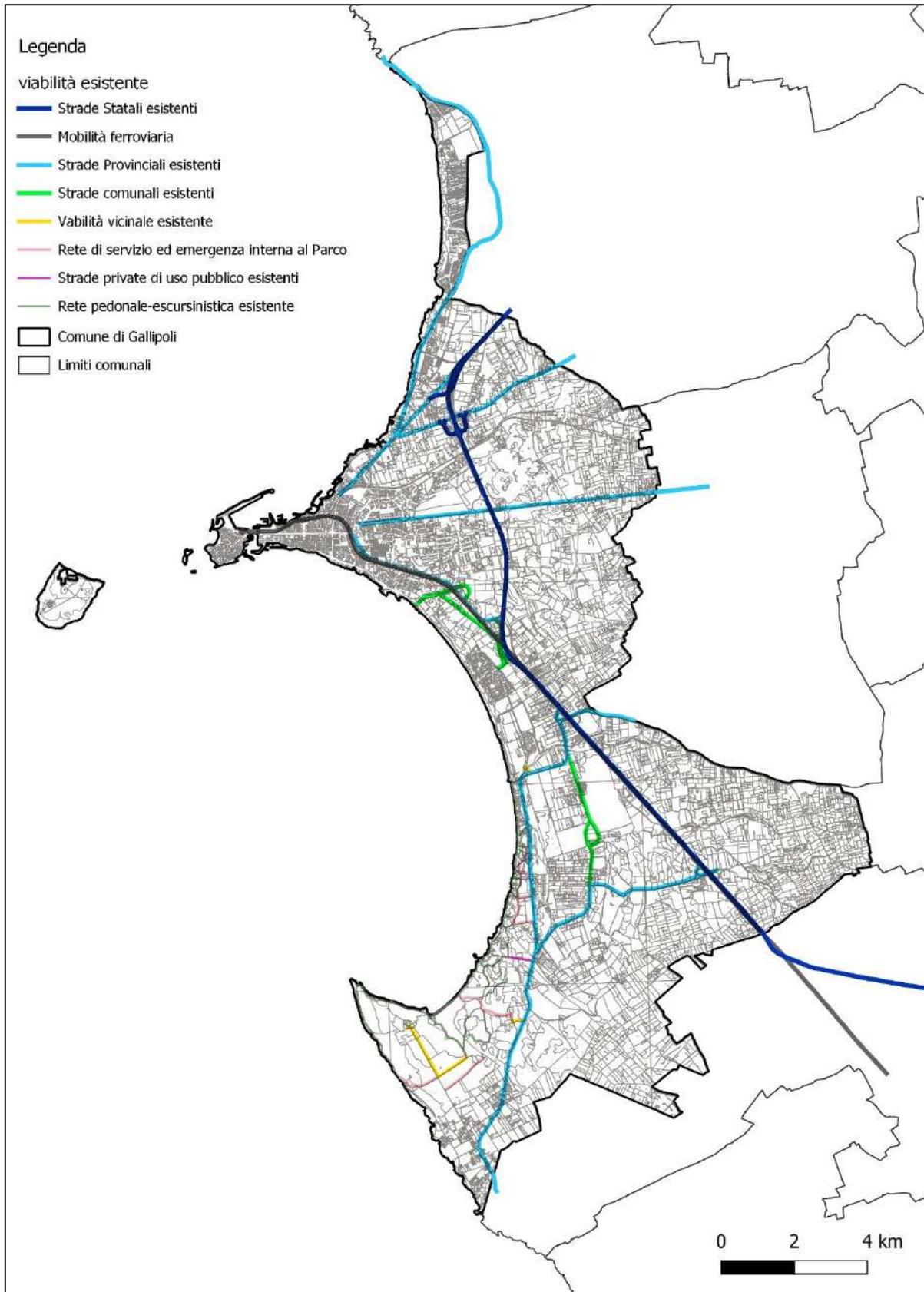


Figura 1 – Viabilità esistente

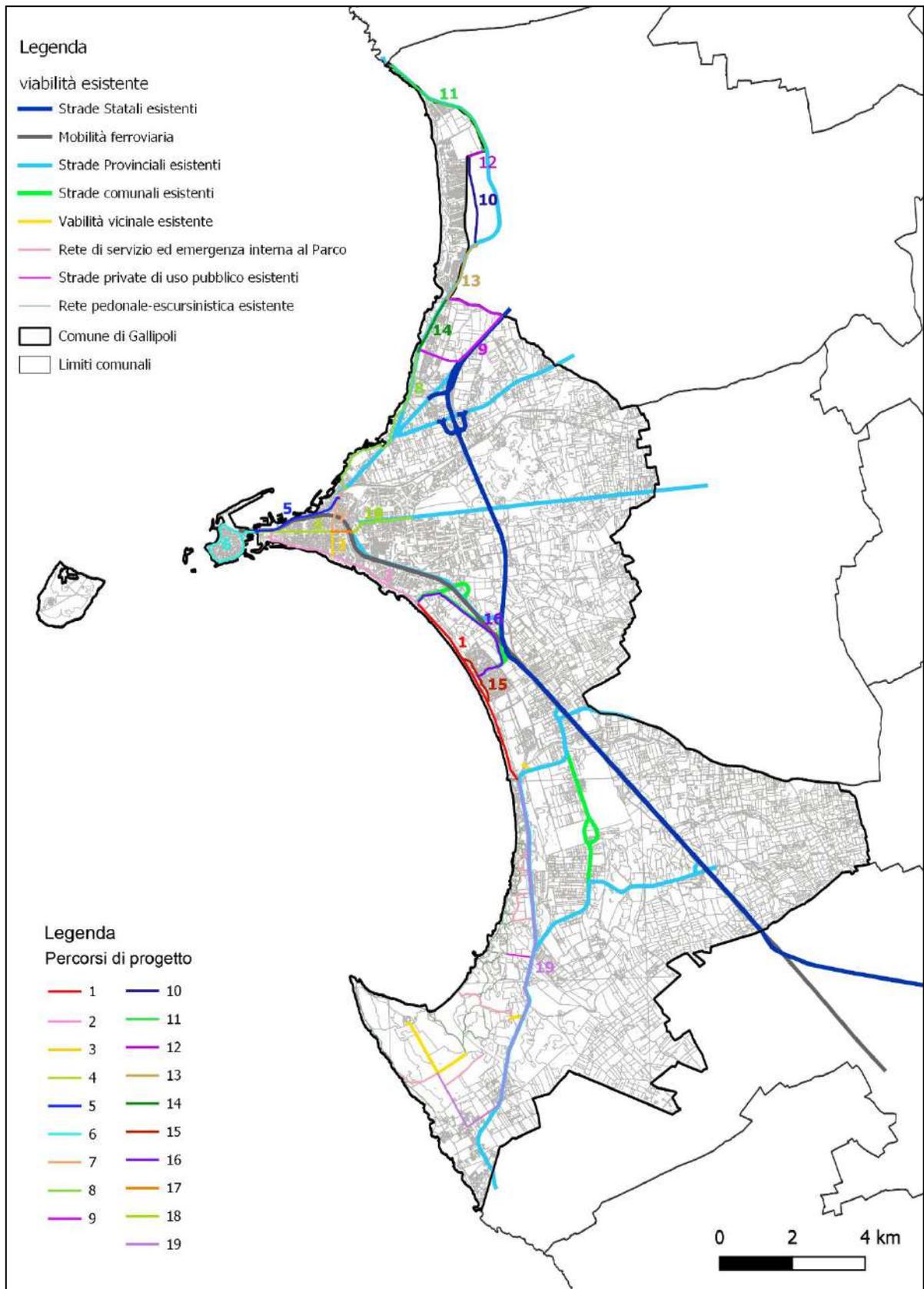


Figura 7 – Viabilità esistente con percorsi di Piano

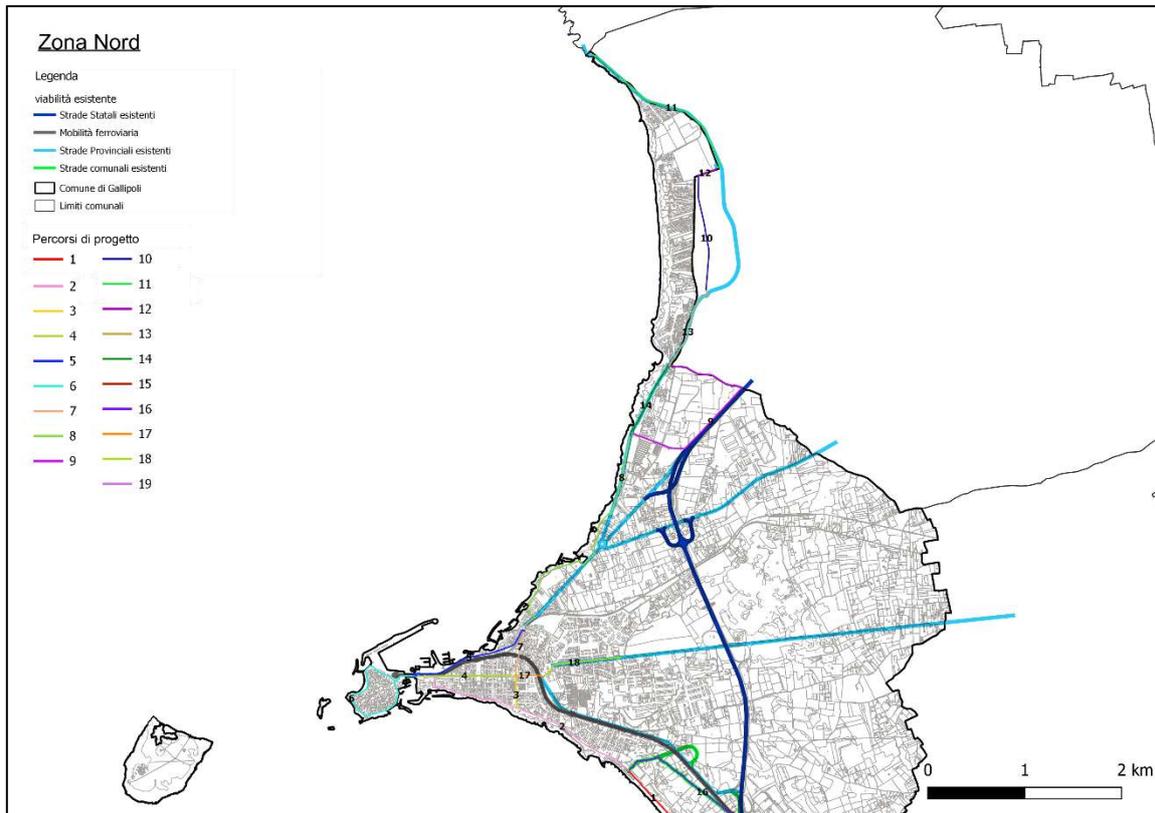


Figura 8 – Viabilità esistente con percorsi di Piano zona Nord

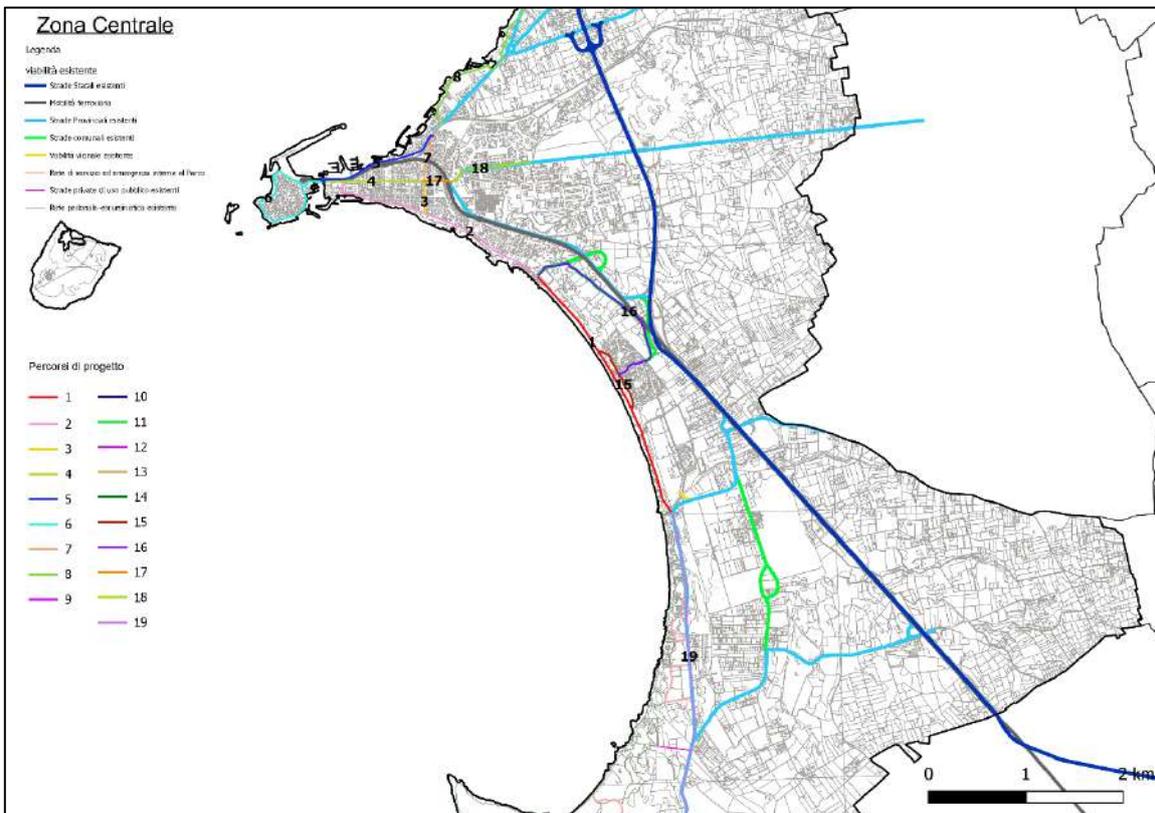


Figura 9 – Viabilità esistente con percorsi di Piano zona Centrale

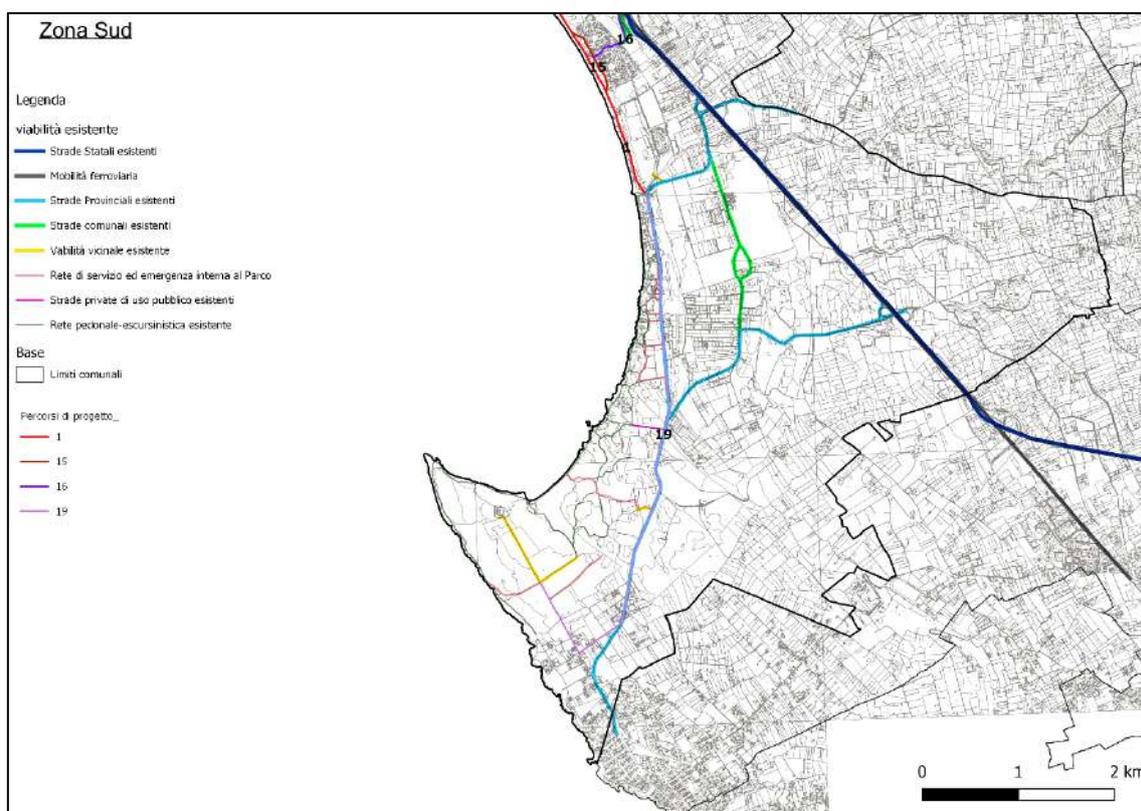


Figura 10 – Viabilità esistente con percorsi di Piano zona Sud

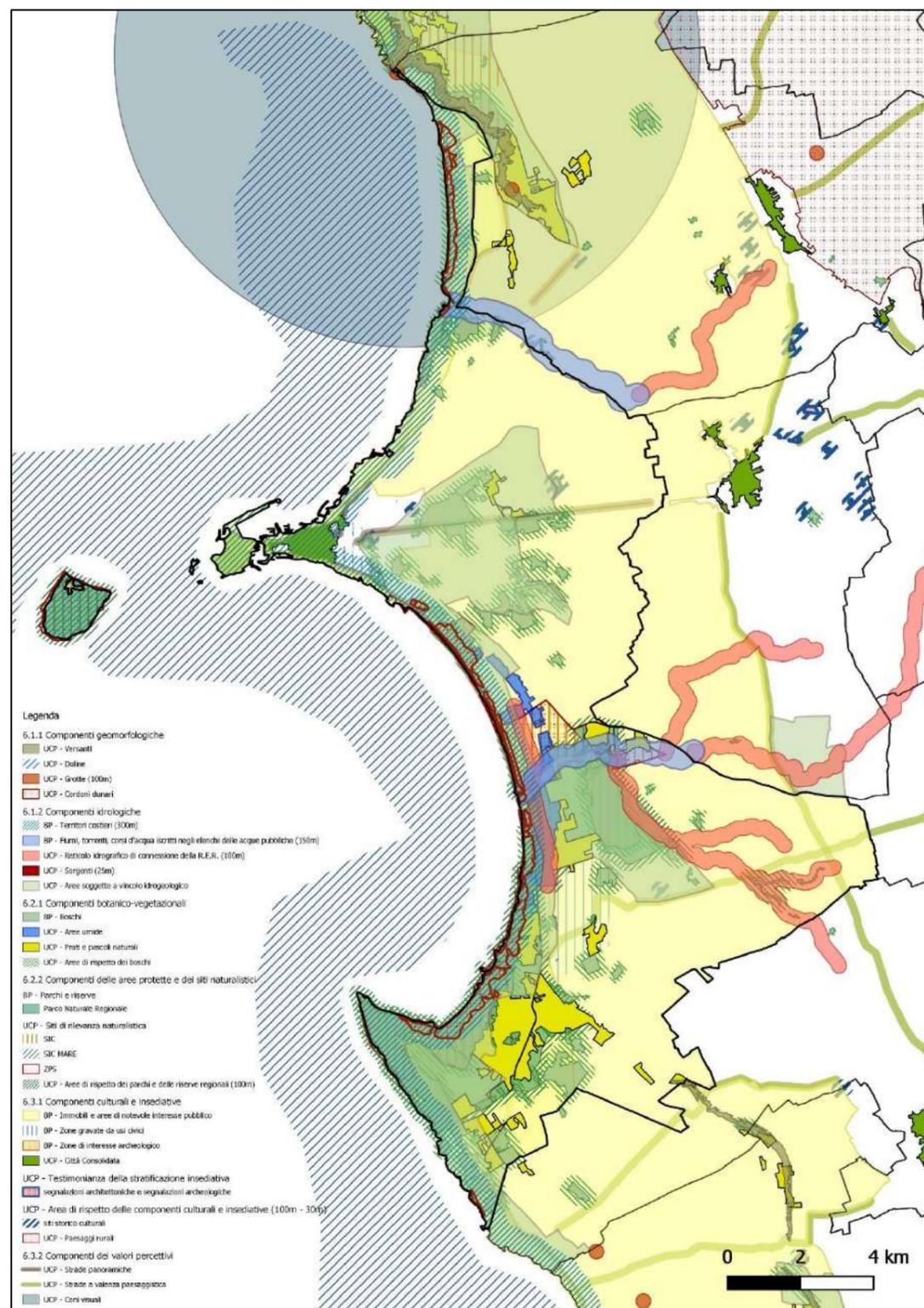


Figura 11 – Presenza Componenti Paesaggistiche PPTR su tutto il territorio comunale

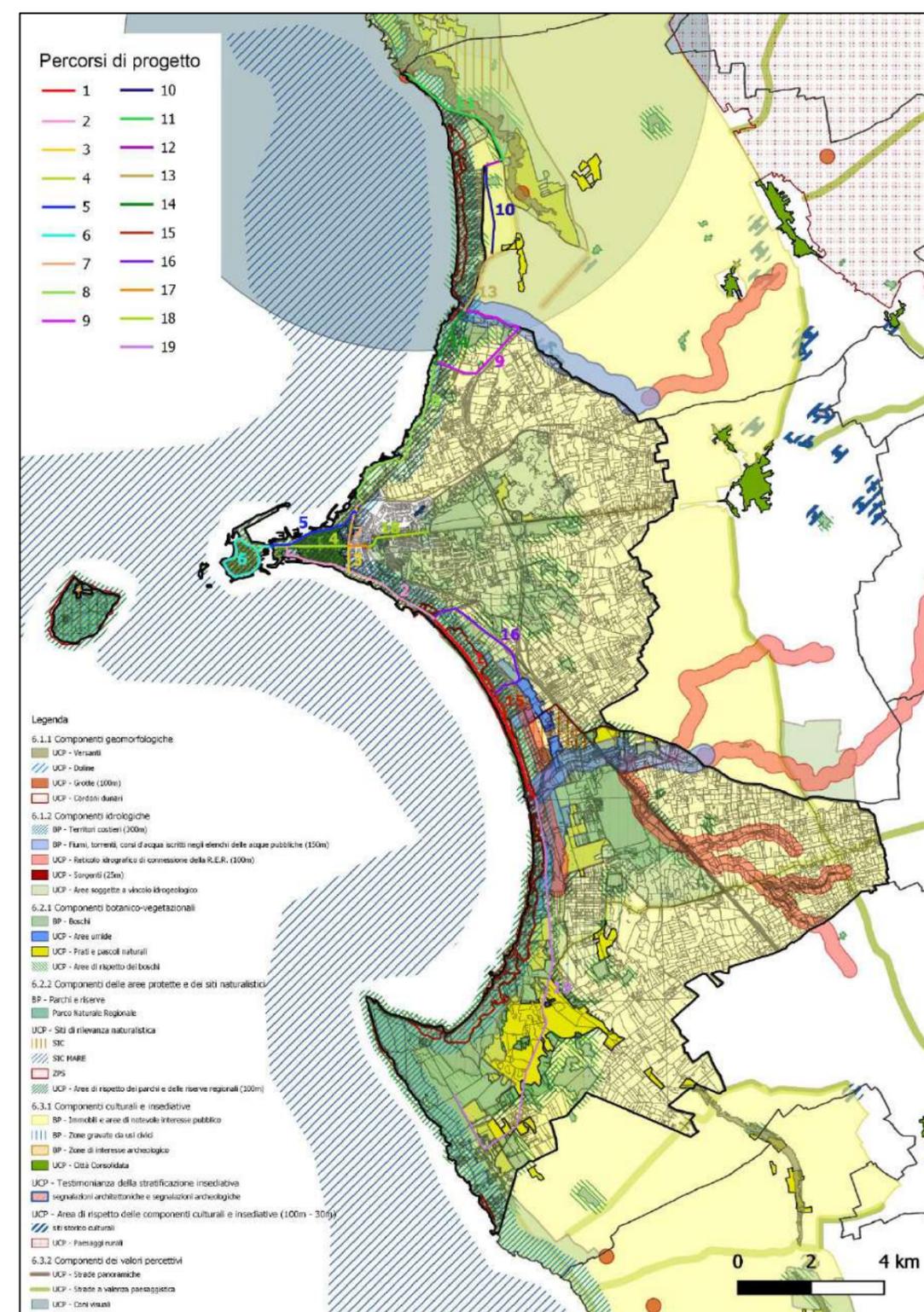


Figura 12 – Presenza Componenti Paesaggistiche PPTR su tutto il territorio comunale con Percorsi mobilità lenta da Piano

4.5 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

I 22 tratti di percorsi di progetto ipotizzati nel Piano della Mobilità Lenta oltre ai 2 tratti già esistenti ricadono in buona nella zona occidentale del territorio cittadino, verso la costa.

Tale area è anche la più gravata dalla Componenti paesaggistiche definite dal PPTR, soprattutto la zona sud del territorio comunale è quella sulla quale insistono oltre alle altre Componenti diffuse sul territorio, anche le Aree protette, Parco e SIC, aree di particolare pregio e naturalistico oggetto di maggiore tutela rispetto al resto dell'intera superficie da tutelare.

E' da rilevare che i percorsi previsti nell'area sud sono già stati ampiamente studiati e verificati nella procedura di VAS del redigendo Piano del Parco, pertanto si considerano già compatibili con l'ambiente naturale e con il paesaggio esistenti, mentre i percorsi ipotizzati nel presente Piano corrispondenti alla zona centrale ricadono in gran parte nell'abitato cittadino e, dunque, a basso impatto paesaggistico ed ambientale. I percorsi ipotizzati nella parte nord, invece, ricadono in zone non urbanizzate e gravate da varie Componenti Paesaggistiche ma per via della loro posizione in sede promiscua o in sede propria adiacente a percorsi veicolari già esistenti, non ne fanno dubitare la compatibilità paesaggistica.

Si considera, inoltre, che l'attuazione del presente Piano sarà la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali senza realizzazione di nuovi volumi o nuove superfici coperte e la realizzazione di nuovi tratti in sede propria è prevista con l'utilizzo di materiali eco-compatibili e superfici drenanti con colorazioni terrigene a basso impatto paesaggistico ed ambientale.

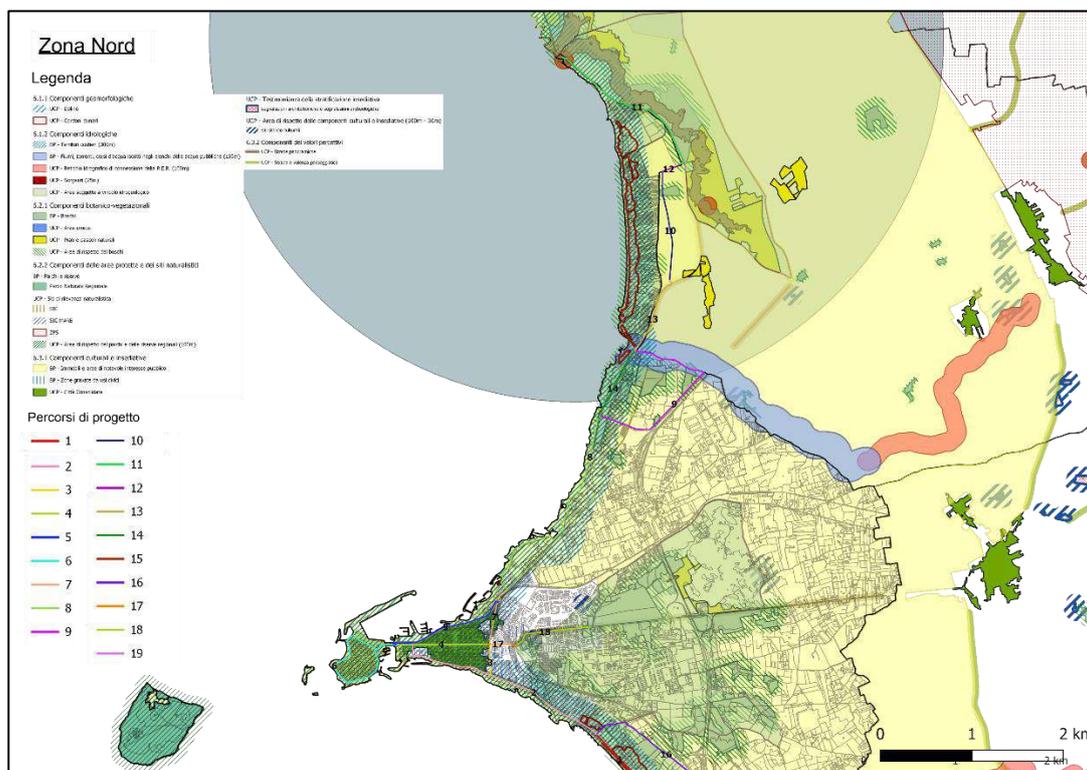


Figura 13 – Percorsi di progetto e Presenza Componenti Paesaggistiche PPTR - area Nord del territorio comunale

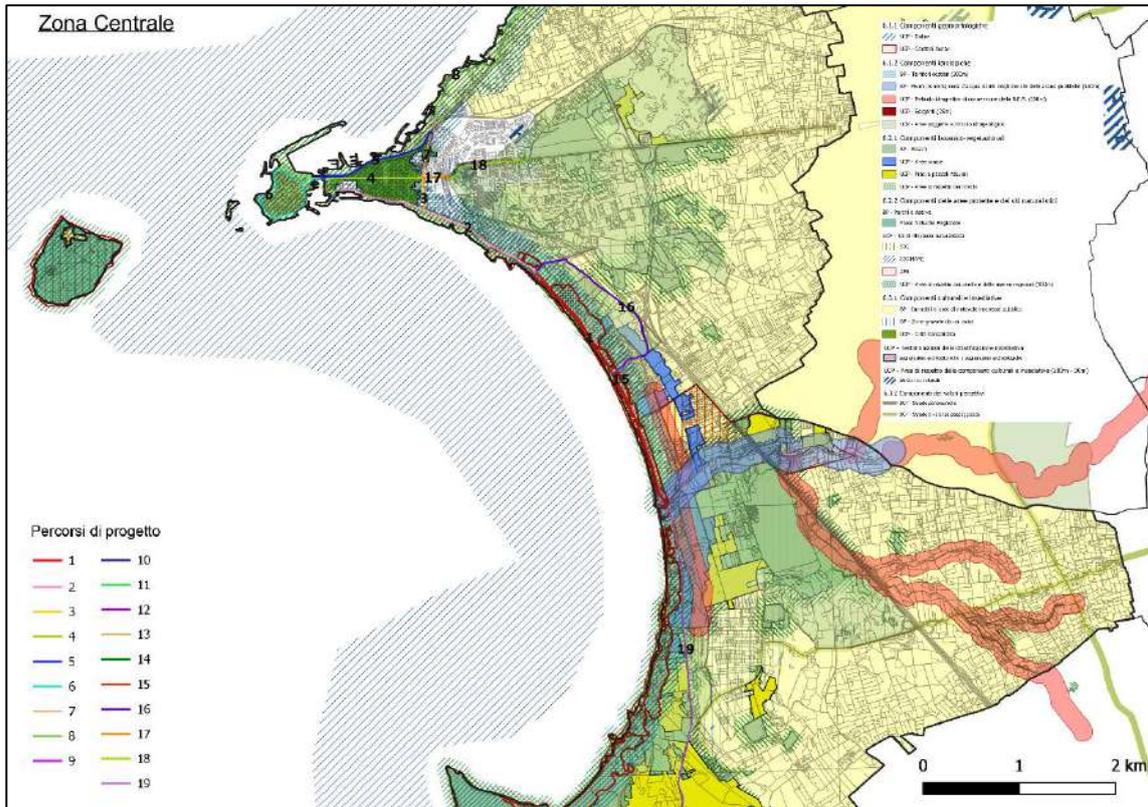


Figura 14 – Percorsi di progetto e Presenza Componenti Paesaggistiche PPTR - area Centrale del territorio comunale

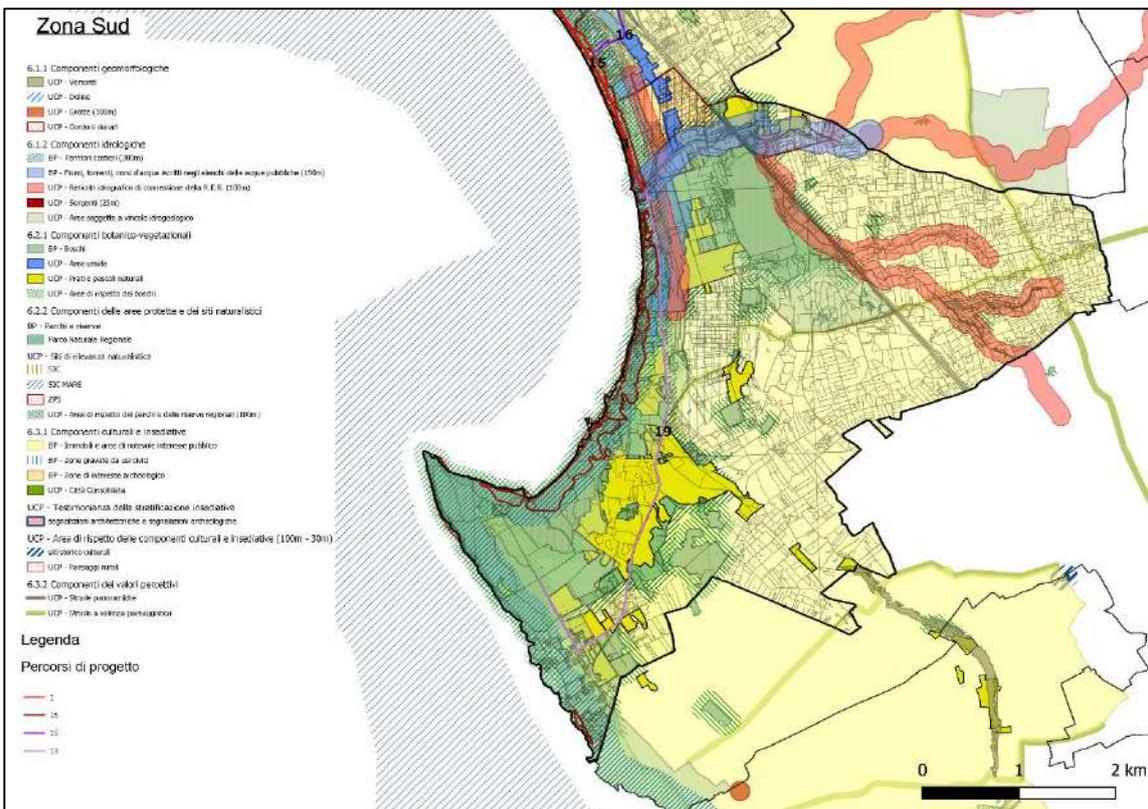


Figura 15 – Percorsi di progetto e Presenza Componenti Paesaggistiche PPTR - area Sud del territorio comunale



Coerenza delle scelte di Piano territoriale con le NTA del PPTR

Si riportano di seguito, per ciascuna delle Componenti Ambientali e paesaggistiche definite dal PPTR, le principali prescrizioni e misure contenute nel Sistema delle Tutele.

STRUTTURA IDRO-GEO-MORFOLOGICA

Componenti geomorfologiche

• UCP Versanti (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Interventi non ammissibili tutti i piani, progetti e interventi in contrasto con gli obiettivi di qualità e le normative d'uso di cui all'art. 37 e in particolare, fatta eccezione per quelli di cui al comma 3, quelli che comportano:

- a1) alterazioni degli equilibri idrogeologici o dell'assetto morfologico generale del versante;
- a2) ogni trasformazione di aree boschive ad altri usi, con esclusione degli interventi colturali eseguiti secondo criteri di silvicoltura naturalistica atti ad assicurare la conservazione e integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;
- a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- a4) realizzazione di nuclei insediativi che compromettano le caratteristiche morfologiche e la qualità paesaggistica dei luoghi;
- a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

Interventi ammissibili perché non indicati al comma 2, compresi quelli finalizzati ad incrementare la sicurezza idrogeologica, devono essere realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, garantendo elevati livelli di piantumazione e di permeabilità dei suoli, assicurando la salvaguardia delle visuali e dell'accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali, e prevedendo per la divisione dei fondi:

- muretti a secco realizzati con materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi;
 - siepi vegetali realizzate con specie arbustive e arboree autoctone, ed eventualmente anche recinzioni a rete coperte da vegetazione arbustiva e rampicante autoctona;
 - in ogni caso con un congruo numero di varchi per permettere il passaggio della fauna selvatica;
4. Nel rispetto delle norme per l'accertamento di compatibilità paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:

- c1) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;
- c2) per la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.



• **UCP Grotte (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice) (Grotta del Passero - Montagna Spaccata)**

Interventi non ammissibili:

- a1) modificazione dello stato dei luoghi che non siano finalizzate al mantenimento dell'assetto geomorfologico, paesaggistico e dell'equilibrio eco-sistemico;
- a2) interventi di nuova edificazione;
- a3) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili, salvo il trasferimento di quelli privi di valore identitario e paesaggistico al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;
- a4) sversamento dei reflui, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;
- a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, o qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;
- a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- a8) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile.

• **UCP Cordoni dunari (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice) – attraversati a sud della Località Baia Verde anche dal percorso già realizzato**

Interventi non ammissibili:

- a1) modificazione dello stato dei luoghi;
- a2) interventi di nuova edificazione;
- a3) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili, salvo il trasferimento di quelli privi di valore identitario e paesaggistico al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;
- a4) sversamento dei reflui, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;
- a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia;
- a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, o qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;



a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a8) (*omissis*)

a9) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile.

Interventi ammissibili:

b1) realizzazione di passerelle o strutture simili e opere finalizzate al recupero della duna facilmente rimovibili di piccole dimensioni, esclusivamente finalizzate alle attività connesse alla gestione e fruizione dei siti tutelati che non ne compromettano forma e funzione e che siano realizzati con l'impiego di materiali ecocompatibili;

b2) ristrutturazione degli edifici legittimamente esistenti e privi di valore identitario, con esclusione di interventi che prevedano la demolizione e ricostruzione, purché essi garantiscano:

- il corretto inserimento paesaggistico, senza aumento di volumetria e di superficie coperta;
- l'aumento di superficie permeabile;
- il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili.

Interventi auspicabili:

c1) finalizzati al mantenimento e all'eventuale recupero dell'assetto geomorfologico, paesaggistico e della funzionalità e dell'equilibrio eco-sistemico;

c2) che prevedano opere di rifacimento dei cordoni degradati, (per es. mediante l'utilizzo di resti morti di Posidonia oceanica, e le opere di ingegneria naturalistica che facilitino il deposito naturale della sabbia).

Componenti idrogeologiche

• BP territori costieri (300 m) (art 142, comma 1, lett. a, del Codice)

Non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano:

a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, fatta eccezione per le opere finalizzate al recupero/ripristino dei valori paesistico/ambientali;

a2) mutamenti di destinazione d'uso di edifici esistenti per insediare attività produttive industriali e della grande distribuzione commerciale;

a3) realizzazione di recinzioni che riducano l'accessibilità alla costa e la sua fruibilità visiva e l'apertura di nuovi accessi al mare che danneggino le formazioni naturali rocciose o dunali;

a4) trasformazione del suolo che non utilizzi materiali e tecniche costruttive che garantiscano permeabilità;



- a5) escavazione delle sabbie se non all'interno di un organico progetto di sistemazione ambientale;
- a6) realizzazione e ampliamento di grandi impianti per la depurazione delle acque reflue, di impianti per lo smaltimento e recupero dei rifiuti, fatta eccezione per quanto previsto al comma 3;
- a7) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a8) realizzazione di nuovi tracciati viari, fatta eccezione per quanto previsto al comma 3;
- a9) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- a10) eliminazione dei complessi vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale;
3. Fatte salve la procedura di autorizzazione paesaggistica e le norme in materia di condono edilizio, nel rispetto degli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37, nonché degli atti di governo del territorio vigenti ove più restrittivi, sono ammissibili piani, progetti e interventi diversi da quelli di cui al comma 2, nonché i seguenti:
- b1) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti, esclusa la demolizione e ricostruzione di manufatti di particolare valore storico e identitario, per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, fatta eccezione per le attrezzature balneari e consentendo comunque per ogni tipo di intervento l'adeguamento sismico purché detti piani e/o progetti e interventi:
- siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica degli immobili;
 - comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi;
 - non interrompano la continuità naturalistica della fascia costiera, assicurando nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del mare nonché percorribilità longitudinale della costa;
 - garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;
 - promuovano attività che consentono la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto (agricoltura, allevamento, ecc.) e fruizione pubblica (accessibilità ecc.) del bene paesaggio;
- b2) realizzazione di aree a verde attrezzato con percorsi e spazi di sosta pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati, con l'esclusione di ogni opera comportante la impermeabilizzazione dei suoli;
- b3) realizzazione di attrezzature di facile amovibilità per la balneazione e altre attività connesse al tempo libero, che non compromettano gli elementi naturali e non riducano la fruibilità ed accessibilità dei territori costieri e di quelli contermini ai laghi, che siano realizzate con materiali ecocompatibili, senza utilizzo di materiali cementati di qualsiasi genere e fondazioni nel sottosuolo, nel rispetto delle specifiche norme di settore e purché siano installate senza alterare la morfologia dei luoghi;



b4) realizzazione di aree di sosta e parcheggio, progettate in modo che non compromettano i caratteri naturali, non aumentino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e che non comportino la realizzazione di superficie impermeabili, garantendo la salvaguardia delle specie vegetazionali naturali che caratterizzano il paesaggio costiero o lacuale e prevedendone la piantumazione in misura adeguata alla mitigazione degli impatti e al migliore inserimento paesaggistico;

b5) realizzazione di porti, infrastrutture marittime, sistemazioni idrauliche e relative opere di difesa se inserite in organici piani di assetto e progetti di sistemazione ambientale, utilizzando tecnologie/materiali appropriati ai caratteri del contesto e opere di mitigazione degli effetti indotti dagli interventi in coerenza con il progetto territoriale “Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri” elab. 4.2.4;

b6) realizzazione di infrastrutture e servizi pubblici finalizzati alla riqualificazione di insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica non contrastino con la morfologia dei luoghi e le tipologie, i materiali e i colori siano coerenti con i caratteri paesaggistici dell’insediamento;

b7) realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrata pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove;

b8) realizzazione di opere migliorative incluse le sostituzioni o riparazioni di componenti strutturali, impianti o parti di essi ricadenti in un insediamento già esistente.

4. Nel rispetto delle norme per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi:

c1) volti ad assicurare il mantenimento o il ripristino delle condizioni di equilibrio con l'ambiente per la tutela o il recupero dei caratteri idro-geo-morfologici e dei complessi vegetazionali naturali esistenti, i rimboschimenti effettuati con modalità rispondenti ai criteri di silvicoltura naturalistica e ai caratteri paesistici dei luoghi, nonché le opere di forestazione secondo le prescrizioni di Polizia Forestale;

c2) per la realizzazione di sistemi per la raccolta e di riuso delle acque piovane, di reti idrico/fognarie duali, di sistemi di affinamento delle acque reflue, preferibilmente attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione, anche ai fini del loro riciclo;

c3) per la realizzazione di percorsi per la “mobilità dolce” su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio;

c4) per la ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico.

• BP fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (150 m) (art 142, comma 1, lett. c del Codice)

Non sono ammissibili piani, progetti e interventi che comportano:

a1) realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del



corso d'acqua e alla sua funzionalità ecologica;

a2) escavazioni ed estrazioni di materiali litoidi negli invasi e negli alvei di piena;

a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a4) realizzazione di recinzioni che riducano l'accessibilità del corso d'acqua e la possibilità di spostamento della fauna, nonché trasformazioni del suolo che comportino l'aumento della superficie impermeabile;

a5) rimozione della vegetazione arborea od arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e l'integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;

a6) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;

a7) sversamento dei reflui non trattati a norma di legge, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti, fatta eccezione per quanto previsto nel comma 3;

a8) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a9) realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;

a10) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile.

Interventi ammissibili:

b1) ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti e privi di valore identitario e paesaggistico, destinati ad attività connesse con la presenza del corso d'acqua (pesca, nautica, tempo libero, orticoltura, ecc) e comunque senza alcun aumento di volumetria;

b2) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, purché detti piani e/o progetti e interventi:

- siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale degli immobili, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica;
- comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi,



- non interrompano la continuità del corso d'acqua e assicurino nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del corso d'acqua;
- garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;
- promuovano attività che consentono la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto (agricoltura, allevamento, ecc.) e fruizione pubblica (accessibilità ecc.) del bene paesaggio;
- incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi;
- non compromettano i coni visivi da e verso il territorio circostante;

b3) sistemazioni idrauliche e opere di difesa inserite in un organico progetto esteso all'intera unità idrografica che utilizzino materiali e tecnologie della ingegneria naturalistica, che siano volti alla riqualificazione degli assetti ecologici e paesaggistici dei luoghi;

b4) realizzazione di opere infrastrutturali a rete interrate pubbliche e/o di interesse pubblico, a condizione che siano di dimostrata assoluta necessità e non siano localizzabili altrove;

b5) realizzazione di sistemi di affinamento delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione anche ai fini del loro riciclo o del recapito nei corsi d'acqua episodici;

b6) realizzazione di strutture facilmente rimovibili di piccole dimensioni per attività connesse al tempo libero, realizzate in materiali ecocompatibili, che non compromettano i caratteri dei luoghi, non comportino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e l'aumento di superficie impermeabile, prevedendo idonee opere di mitigazione degli impatti;

b7) realizzazione di opere migliorative incluse le sostituzioni o riparazioni di componenti strutturali, impianti o parti di essi ricadenti in un insediamento già esistente.

Interventi auspicabili:

c1) per la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio;

c2) per la rimozione di tutti gli elementi artificiali estranei all'alveo, che ostacolano il naturale decorso delle acque;

c3) per la ricostituzione della continuità ecologica del corso d'acqua attraverso opere di rinaturalizzazione dei tratti artificializzati;

c4) per la ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti, che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico.



• **UCP Aree soggette a vincolo idrogeologico (art. 143, comma 1, lett. e) del Codice)**

Indirizzi:

Nelle aree sottoposte a vincolo idrogeologico come definite all'art. 42, punto 4), fatte salve le specifiche disposizioni previste dalle norme di settore, tutti gli interventi di trasformazione, compresi quelli finalizzati ad incrementare la sicurezza idrogeologica e quelli non soggetti ad autorizzazione paesaggistica ai sensi del Codice, (gli interventi) devono essere realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, garantendo la permeabilità dei suoli.

• **UCP Reticolo idrografico di connessione della R.E.R. (100 m) (art. 143, comma 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

occupazione antropica delle principali linee di deflusso delle acque; Interventi di regimazione dei flussi e artificializzazione di alcuni tratti, che hanno alterato i profili e le dinamiche idrauliche ed ecologiche del reticolo idrografico (SEZIONE B.2.3.1 Scheda di ambito 5.11_SALENTO_DELLE_SERRE);

Interventi ammissibili:

b1) trasformazione del patrimonio edilizio e infrastrutturale esistente a condizione che:

- garantiscano la salvaguardia o il ripristino dei caratteri naturali, morfologici e storico-culturali del contesto paesaggistico;
- non interrompano la continuità del corso d'acqua e assicurino nel contempo l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono visibilità, fruibilità e accessibilità del corso d'acqua;
- garantiscano la salvaguardia delle visuali e dell'accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali;
- assicurino la salvaguardia delle aree soggette a processi di rinaturalizzazione;

b2) realizzazione e ampliamento di attrezzature di facile amovibilità di piccole dimensioni per attività connesse al tempo libero, realizzate in materiali naturali, che non compromettano i caratteri dei luoghi, non aumentino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e non comportino l'aumento di superficie impermeabile, prevedendo idonee opere di mitigazione degli impatti;

b3) realizzazione di impianti per la produzione di energia così come indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile.

Interventi auspicabili:

c1) per la ricostituzione della continuità ecologica del corso d'acqua attraverso opere di rinaturalizzazione dei tratti artificializzati;

c2) per la ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico;

c3) per la realizzazione di percorsi di mobilità dolce attraverso l'adeguamento della viabilità esistente, senza



interventi di impermeabilizzazione e correttamente inseriti nel paesaggio;

c4) per la rimozione di tutti gli elementi artificiali estranei all'alveo che ostacolano il naturale decorso delle acque.

STRUTTURA ECOSISTEMICA – AMBIENTALE

Componenti botanico-vegetazionali

• BP Boschi (art. 142, co. 1, lett. g) del Codice)

Interventi non ammissibili:

a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-agropastorale che non compromettano le specie spontanee e siano coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone;

a2) nuova edificazione;

a3) apertura di nuove strade, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati, e l'impermeabilizzazione di strade rurali;

a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;

a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a6) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile;

a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a8) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

a9) è consentita la messa in sicurezza dei fronti di cava se effettuata con tecniche di ingegneria naturalistica

Interventi ammissibili:

b1) ristrutturazione degli edifici esistenti, con esclusione di quelli che prevedano la demolizione e ricostruzione, purché essi garantiscano:

- il corretto inserimento paesaggistico, senza aumento di volumetria e di superficie coperta;
- l'aumento di superficie permeabile;



• il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;

b2) miglioramento strutturale della viabilità esistente con realizzazione di strati superficiali di materiale inerte lapideo e in terra costipata, includendo, ove possibile, adeguati cunicoli di attraversamento per la fauna;

b3) realizzazione di aree di sosta e pic-nic nelle radure, senza interventi di impermeabilizzazione dei suoli ed evitando l'inserimento di elementi dissonanti;

b4) divisione dei fondi mediante:

• muretti a secco realizzati con materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi;

• siepi vegetali realizzate con specie arbustive e arboree autoctone, ed eventualmente anche recinzioni a rete coperte da vegetazione arbustiva e rampicante autoctona, in ogni caso con la previsione di un congruo numero di varchi per permettere il passaggio della fauna selvatica;

Interventi auspicabili:

c1) di demolizione senza ricostruzione, o a condizione che la ricostruzione avvenga al di fuori della fascia tutelata, di edifici esistenti e/o parti di essi dissonanti e in contrasto con le peculiarità paesaggistiche dei luoghi;

c2) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;

c3) di realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio;

c4) di forestazione impiegando solo specie arboree e arbustive autoctone secondo i principi della silvicoltura naturalistica;

c5) di ristrutturazione dei manufatti all'interno di complessi campeggistici esistenti solo se finalizzati all'adeguamento funzionale degli stessi e alla loro messa in sicurezza, nell'ambito della sagoma esistente, garantendo il carattere temporaneo dei manufatti e la salvaguardia della vegetazione arborea esistente;

c6) di sistemazione idrogeologica e rinaturalizzazione dei terreni con il ricorso esclusivo a metodi e tecniche di ingegneria naturalistica.

• **UCP Aree umide (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

a1) modificazione dello stato dei luoghi;

a2) nuova edificazione;

a3) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti;

a4) nuove attività estrattive e ampliamenti;



a5) bonifica e prosciugamento, anche se solo temporaneo; variazione improvvisa e consistente del livello dell'acqua; riduzione della superficie di isole o zone affioranti. Sono fatti salvi gli interventi necessari per la manutenzione, la sicurezza e il corretto funzionamento idraulico delle vasche e dei canali di bonifica;

a6) utilizzazione dei diserbanti e del pirodiserbo per il controllo della vegetazione della rete idraulica (canali di irrigazione, fossati, scoline e canali collettori).

a7) sversamento dei reflui, realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;

a8) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile.

Interventi ammissibili:

b1) ristrutturazione degli edifici esistenti che prevedano la demolizione e ricostruzione, purché essi garantiscano:

- il corretto inserimento paesaggistico, senza aumento di volumetria e di superficie coperta;
- l'aumento di superficie permeabile;
- il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;

b2) realizzazione di strutture facilmente rimovibili di piccole dimensioni, esclusivamente per attività connesse alla gestione e fruizione dei siti tutelati che non compromettano gli elementi naturali;

b3) realizzazione di infrastrutture a rete al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione del tracciato non compromettano gli elementi naturali oggetto di tutela.

Interventi auspicabili:

c1) finalizzati al mantenimento e al recupero dell'equilibrio ecosistemico e al recupero della funzionalità naturale della zona umida;

c2) di demolizione senza ricostruzione, o a condizione che la ricostruzione avvenga al di fuori della fascia tutelata, di edifici esistenti e/o parti di essi dissonanti e in contrasto con le peculiarità paesaggistiche dei luoghi;

c3) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;

c4) di realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

- **UCP Prati e pascoli naturali (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

a1) rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agrosilvopastorali e la rimozione di specie alloctone invasive;



a2) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica;

a3) dissodamento e macinazione delle pietre nelle aree a pascolo naturale;

a4) conversione delle superfici a vegetazione naturale in nuove colture agricole e altri usi;

a5) nuovi manufatti edilizi a carattere non agricolo;

Interventi ammissibili:

devono essere realizzati nel rispetto dell'assetto paesaggistico, non compromettendo gli elementi storico-culturali e di naturalità esistenti, garantendo elevati livelli di piantumazione e di permeabilità dei suoli, assicurando la salvaguardia delle visuali e dell'accessibilità pubblica ai luoghi dai quali è possibile godere di tali visuali, e prevedendo per l'eventuale divisione dei fondi:

- muretti a secco realizzati con materiali locali e nel rispetto dei caratteri costruttivi e delle qualità paesaggistiche dei luoghi;
- siepi vegetali realizzate con specie arbustive e arboree autoctone, ed eventualmente anche recinzioni a rete coperte da vegetazione arbustiva e rampicante autoctona, e comunque con un congruo numero di varchi per permettere il passaggio della fauna selvatica.

Interventi auspicabili:

c1) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione,

senza smantellamento totale del manufatto;

c2) di conservazione dell'utilizzazione agro-pastorale dei suoli, manutenzione delle strade poderali senza pere di impermeabilizzazione, nonché salvaguardia e trasformazione delle strutture funzionali alla pastorizia mantenendo, recuperando o ripristinando tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;

c3) di ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico;

c4) per la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

• **UCP Aree di rispetto dei boschi (100m) (art. 142, co. 1, lett. g) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati

alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-agropastorale

che non compromettano le specie spontanee e siano coerenti con il mantenimento/ripristino della



sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone;

a2) nuova edificazione;

a3) apertura di nuove strade, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati, e l'impermeabilizzazione di strade rurali;

a8) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

Interventi ammissibili:

b1) trasformazione di manufatti legittimamente esistenti per una volumetria aggiuntiva non superiore al 20%, purché detti piani e/o progetti e interventi:

- siano finalizzati all'adeguamento strutturale o funzionale degli immobili, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ecologica;
- comportino la riqualificazione paesaggistica dei luoghi;
- assicurino l'incremento della superficie permeabile e la rimozione degli elementi artificiali che compromettono la tutela dell'area boscata;
- garantiscano il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;
- incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi;

b2) realizzazione di impianti tecnici di modesta entità quali cabine elettriche, cabine di decompressione per gas e impianti di sollevamento, punti di riserva d'acqua per spegnimento incendi, e simili;

b3) costruzione di impianti di captazione e di accumulo delle acque purché non alterino sostanzialmente la morfologia dei luoghi;

b4) realizzazione di strutture facilmente rimovibili di piccole dimensioni per attività connesse al tempo libero, realizzate in materiali ecocompatibili, che non compromettano i caratteri dei luoghi, non aumentino la frammentazione dei corridoi di connessione ecologica e non comportino l'aumento di superficie impermeabile, prevedendo idonee opere di mitigazione degli impatti;

b5) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture strettamente funzionali alla conduzione del fondo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, e dovranno mantenere, recuperare o ripristinare tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;

Interventi auspicabili:

c1) di rimboschimento a scopo produttivo se effettuati con modalità rispondenti ai caratteri paesistici dei luoghi;



- c2) atti ad assicurare il mantenimento delle condizioni di equilibrio con l'ambiente per la tutela dei complessi vegetazionali esistenti;
- c3) di ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti destinati ad attività strettamente connesse con l'attività alla presenza del bosco (educazione, tempo libero e fruizione, manutenzione e controllo);
- c4) di manutenzione e ripristino dei muretti a secco esistenti limitati alle parti in cattivo stato di conservazione, senza smantellamento totale del manufatto;
- c5) per la realizzazione di percorsi per la "mobilità dolce" e spazi di sosta, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio;
- c6) di ristrutturazione edilizia di manufatti legittimamente esistenti che preveda la rimozione di parti in contrasto con le qualità paesaggistiche dei luoghi e sia finalizzata al loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico.

Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici

• BP Parchi e riserve (art. 142, co. 1, lett. f) del Codice) – Parco Naturale Regionale “Isola di Sant’Andrea e Litorale di Punta Pizzo”

Interventi non ammissibili:

- a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;
- a2) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;
- a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;
- a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;
- a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

• UCP Siti di rilevanza naturalistica (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice) -Area SIC “Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro” a Nord, Area SIC-ZPS “Litorale di Gallipoli e Isola di Sant’Andrea” a Sud

Interventi non ammissibili:



a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;

a2) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a3) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;

a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

• **UCP Aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali (100 m) (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

a1) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. Fanno eccezione i sistemi per la raccolta delle acque piovane, di reti idrica/fognaria duale, di sistemi di riciclo delle acque reflue attraverso tecniche di lagunaggio e fitodepurazione. L'installazione di tali sistemi tecnologici deve essere realizzata in modo da mitigare l'impatto visivo, non alterare la struttura edilizia originaria, non comportare aumenti di superficie coperta o di volumi, non compromettere la lettura dei valori paesaggistici;

a2) nuova edificazione;

a3) apertura di nuove strade, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati, e l'impermeabilizzazione di strade rurali;

a4) realizzazione e ampliamento di impianti per la depurazione delle acque reflue, per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti;

a5) realizzazione e ampliamento di impianti per la produzione di energia, fatta eccezione per gli interventi indicati nella parte seconda dell'elaborato del PPTR 4.4.1 - Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energia rinnovabile;

a6) realizzazione di gasdotti, elettrodotti, linee telefoniche o elettriche e delle relative opere accessorie fuori terra (cabine di trasformazione, di pressurizzazione, di conversione, di sezionamento, di manovra ecc.); è fatta eccezione, nelle sole aree prive di qualsiasi viabilità, per le opere elettriche in media e bassa tensione necessarie agli allacciamenti delle forniture di energia elettrica; sono invece ammissibili tutti gli impianti a



rete se interrati sotto strada esistente ovvero in attraversamento trasversale utilizzando tecniche non invasive che interessino il percorso più breve possibile;

a7) nuove attività estrattive e ampliamenti;

a8) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.

a9) è consentita la messa in sicurezza dei fronti di cava se effettuata con tecniche di ingegneria naturalistica.

STRUTTURA ANTROPICA E STORICO-CULTURALE

Componenti culturali e insediative

• BP Immobili e aree di notevole interesse pubblico (Art. 136 del Codice)

PAE0054 Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona costiera e di parte del territorio comunale di Gallipoli istituito ai sensi della L.1497, COD Sitap 160109 pubblicato sulla G.U. n. 30 del 06.02.1986;

Prescrizioni:

1.1 la normativa d'uso della sezione C2 della scheda d'ambito, di cui all'art.37, comma 4, in cui ricade l'immobile o l'area oggetto di vincolo ha valore prescrittivo per i piani e i programmi di competenza degli Enti e dei soggetti pubblici, nonché per tutti i piani e i progetti di iniziativa pubblica o privata fino all'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali al PPTR;

1.2. le disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardanti le aree tutelate per legge di cui all'art. 142 del Codice e gli ulteriori contesti ricadenti nell'area oggetto di vincolo;

1.3 per tutti gli interventi di trasformazione ricadenti nell'area interessata da dichiarazione di notevole interesse pubblico, è obbligatorio osservare le raccomandazioni contenute nei seguenti elaborati:

a) per i manufatti rurali in pietra a secco:

- Elaborato del PPTR 4.4.4 – Linee guida per il restauro e il riuso dei manufatti in pietra a secco;

b) per i manufatti rurali non in pietra a secco:

- Elaborato del PPTR 4.4.6 – Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali;

c) per i manufatti pubblici nelle aree naturali protette:

- Elaborato del PPTR 4.4.7 - Linee guida per il recupero dei manufatti edilizi pubblici nelle aree naturali protette;

f) per la progettazione e localizzazione delle infrastrutture:

- Elaborato del PPTR 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture;

PAE0135 Dichiarazioni di notevole interesse pubblico riguardanti il tratto di costa adriatica e ionica dal limite sud dell'abitato di Otranto (mare Adriatico) al confine con la provincia di Taranto (Porto Cesareo-



mare Jonio) istituito ai sensi della L.1497, cod., COD Sitap 160091 pubblicato sulla G.U. n. 195 del 17.07.1982;

Prescrizioni:

1.1 la normativa d'uso della sezione C2 della scheda d'ambito, di cui all'art.37, comma 4, in cui ricade l'immobile o l'area oggetto di vincolo ha valore prescrittivo per i piani e i programmi di competenza degli Enti e dei soggetti pubblici, nonché per tutti i piani e i progetti di iniziativa pubblica o privata fino all'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali al PPTR;

1.2. le disposizioni normative contenute nel Titolo VI riguardanti le aree tutelate per legge di cui all'art. 142 del Codice e gli ulteriori contesti ricadenti nell'area oggetto di vincolo;

1.3 per tutti gli interventi di trasformazione ricadenti nell'area interessata da dichiarazione di notevole interesse pubblico, è obbligatorio osservare le raccomandazioni contenute nei seguenti elaborati:

a) per i manufatti rurali in pietra a secco:

- Elaborato del PPTR 4.4.4 – Linee guida per il restauro e il riuso dei manufatti in pietra a secco;

b) per i manufatti rurali non in pietra a secco:

- Elaborato del PPTR 4.4.6 – Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali;

c) per i manufatti pubblici nelle aree naturali protette:

- Elaborato del PPTR 4.4.7 - Linee guida per il recupero dei manufatti edilizi pubblici nelle aree naturali protette;

f) per la progettazione e localizzazione delle infrastrutture:

- Elaborato del PPTR 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture;

• **BP - Zone gravate da usi civici (BP_142_H non validate) (art. 142, co. 1, lett. h) del Codice)**

Indirizzi e direttive per le componenti culturali e insediative, ed in particolare:

gli enti e i soggetti pubblici, nei piani urbanistici, territoriali e di settore, anche mediante accordi con la Regione, con gli organi centrali o periferici del Ministero per i beni e le attività culturali in base alle rispettive competenze e gli altri soggetti pubblici e privati interessati allo scopo della salvaguardia delle zone di proprietà collettiva di uso civico, ed al fine preminente di rispettarne l'integrità, la destinazione primaria e conservarne le attività silvo-pastorali, approfondiscono il li-vello di conoscenze curandone altresì l'esatta perimetrazione e incentivano la fruizione collettiva valorizzando le specificità naturalistiche e storico-tradizionali in conformità con le disposizioni di cui alla L.R.28 gennaio 1998, n. 7, coordinandosi con l'ufficio regionale competente.

• **UCP Testimonianze della Stratificazione Insediativa (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:



a1) qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico culturali;

a2) realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;

a8) costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).

Interventi ammissibili:

b1) demolizione e ricostruzione per i soli manufatti di riconosciuto valore culturale e/o identitario, che mantengano, recuperino o ripristinino le caratteristiche costruttive, le tipologie, i materiali, i colori tradizionali del luogo evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;

b2) realizzazione di strutture facilmente rimovibili, connesse con la tutela e valorizzazione delle testimonianze della stratificazione;

b3) realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica dei tracciati non compromettano i valori storico-culturali e paesaggistici;

b4) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili legittimamente esistenti privi di valore culturale e/o identitario, garantendo il rispetto dei caratteri storico-tipologici ed evitando l'inserimento di elementi dissonanti, o con delocalizzazione al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;

b5) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture connesse alle attività agro-silvo-pastorali e ad altre attività di tipo abitativo e turistico-ricettivo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, essere dimensionalmente compatibili con le preesistenze e i caratteri del sito e dovranno garantire il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie ecocompatibili.

Interventi auspicabili:

c1) per la realizzazione di opere di scavo e di ricerca archeologica nonché di restauro, sistemazione, conservazione, protezione e valorizzazione dei siti, delle emergenze architettoniche ed archeologiche, nel rispetto della specifica disciplina in materia di attività di ricerca archeologica e tutela del patrimonio architettonico, culturale e paesaggistico;

c2) per la realizzazione di aree a verde, attrezzate con percorsi pedonali e spazi di sosta nonché di collegamenti viari finalizzati alle esigenze di fruizione dell'area da realizzarsi con materiali compatibili con il contesto paesaggistico e senza opere di impermeabilizzazione.



• **UCP Area di rispetto delle componenti culturali e insediative (100m - 30m) (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

- a1) qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico-culturali;
- a2) realizzazione di nuove costruzioni, impianti e, in genere, opere di qualsiasi specie, anche se di carattere provvisorio;
- a8) costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).

Interventi ammissibili:

- b1) ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature legittimamente esistenti, con esclusione della demolizione e ricostruzione per i soli manufatti di riconosciuto valore culturale e/o identitario, che mantengano, recuperino o ripristinino le caratteristiche costruttive, le tipologie, i materiali, i colori tradizionali del luogo evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili;
- b2) realizzazione di strutture facilmente rimovibili, connesse con la tutela e valorizzazione delle testimonianze della stratificazione;
- b3) realizzazione di infrastrutture a rete necessarie alla valorizzazione e tutela dei siti o al servizio degli insediamenti esistenti, purché la posizione e la disposizione planimetrica dei tracciati non compromettano i valori storico-culturali e paesaggistici;
- b4) demolizione e ricostruzione di edifici esistenti e di infrastrutture stabili legittimamente esistenti privi di valore culturale e/o identitario, garantendo il rispetto dei caratteri storico-tipologici ed evitando l'inserimento di elementi dissonanti, o con delocalizzazione al di fuori della fascia tutelata, anche attraverso specifiche incentivazioni previste da norme comunitarie, nazionali o regionali o atti di governo del territorio;
- b5) realizzazione di annessi rustici e di altre strutture connesse alle attività agro-silvo-pastorali e ad altre attività di tipo abitativo e turistico-ricettivo. I manufatti consentiti dovranno essere realizzati preferibilmente in adiacenza alle strutture esistenti, essere dimensionalmente compatibili con le preesistenze e i caratteri del sito e dovranno garantire il mantenimento, il recupero o il ripristino di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici, evitando l'inserimento di elementi dissonanti e privilegiando l'uso di tecnologie eco-compatibili.

Interventi auspicabili:

- c1) per la realizzazione di opere di scavo e di ricerca archeologica nonché di restauro, sistemazione, conservazione, protezione e valorizzazione dei siti, delle emergenze architettoniche ed archeologiche, nel rispetto della specifica disciplina in materia di attività di ricerca archeologica e tutela del patrimonio architettonico, culturale e paesaggistico;



c2) per la realizzazione di aree a verde, attrezzate con percorsi pedonali e spazi di sosta nonché di collegamenti viari finalizzati alle esigenze di fruizione dell'area da realizzarsi con materiali compatibili con il contesto paesaggistico e senza opere di impermeabilizzazione.

Componenti dei valori percettivi

- **UCP Strade a valenza paesaggistica UCP (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**
- **UCP Strade Panoramiche (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**
- **UCP Coni visuali (art. 143, co. 1, lett. e) del Codice)**

Interventi non ammissibili:

a1) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali, delle aree comprese nei coni visuali;

a2) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere, con interventi di grandi dimensioni, i molteplici punti di vista e belvedere e/o occludere le visuali sull'incomparabile panorama che da essi si fruisce;

Interventi auspicabili:

c1) comportino la riduzione e la mitigazione degli impatti e delle trasformazioni di epoca recente che hanno alterato o compromesso le relazioni visuali tra le componenti dei valori percettivi e il panorama che da essi si fruisce;

c2) assicurino il mantenimento di aperture visuali ampie e profonde, con particolare riferimento ai coni visuali e ai luoghi panoramici;

c3) comportino la valorizzazione e riqualificazione delle aree boschive, dei mosaici colturali della tradizionale matrice agricola, anche ai fini della realizzazione della rete ecologica regionale;

c4) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi, la riqualificazione e/o rigenerazione architettonica e urbanistica dei fronti a mare nel rispetto di tipologie, materiali, colori coerenti con i caratteri paesaggistici del luogo;

c5) comportino la riqualificazione e valorizzazione ambientale della fascia costiera e/o la sua rinaturalizzazione;

c6) riguardino la realizzazione e/o riqualificazione degli spazi verdi e lo sviluppo della mobilità pedonale e ciclabile;

c7) comportino la rimozione e/o delocalizzazione delle attività e delle strutture in contrasto con le caratteristiche paesaggistiche, geomorfologiche, naturalistiche, architettoniche, panoramiche e ambientali dell'area oggetto di tutela.

Da quanto emerso, le scelte del Piano della Mobilità Lenta sono del tutto compatibili con le NTA del PPTR, non risultano, dunque, ipotesi di incompatibilità.



4.6 – Regolamento Regionale n. 6/2016 e Regolamento Regionale n.12/2017

La tutela degli Habitat, Specie Animali e Specie Vegetali presenti, soprattutto nell'ambito delle zone SIC/ZPS/ZSC, nella Regione Puglia è affidata ai Regolamenti Regionali n.6/2016 e n.12/2017 oltre che a tutte le altre norme di settore. In particolar modo il R.R. n. 6/2016 detta le misure di conservazione per ogni Habitat, Specie Animale e Specie Vegetale presente in una determinata area e le misure trasversali relative agli interventi/attività realizzabili nella stessa area.

La Regione Puglia con D.G.R. n. 2442 del 21.12.2018 ha individuato graficamente la mappatura degli Habitat e delle Specie presenti su tutto il territorio regionale, più tardi, nell'agosto 2020 l'Amministrazione comunale di Gallipoli ha incaricato Legambiente dello studio e redazione della mappatura più specifica di tali presenze soprattutto in relazione all'area del Parco naturale Regionale "Isola di Sant'Andrea e Litorale di Punta Pizzo". Così nell'agosto 2020 a cura del Dott.r Leonardo Baccarisi insieme alla sezione comunale di Legambiente è stata mappata l'intera area del Parco con recepimento e approvazione dello stesso lavoro da parte del Consiglio Comunale nel Marzo 2021.

Nello specifico le **misure di conservazione trasversali** dei Regolamenti Regionali relative alle *Infrastrutture per la mobilità* dettano le seguenti prescrizioni:

- Divieto di realizzazione di nuova viabilità negli habitat: 1310, 1410, 1420, 1430, 2110, 2120, 2210, 2230, 2240, 2250*, 2260, 3120, 3140, 3150, 3170*, 4090, 5210, 5230*, 5320, 5330, 5420, 6210*, 6220*, 62A0, 6420, 7210*;
- Per progetti di nuova realizzazione e adeguamento delle infrastrutture esistenti, obbligo di individuazione di misure di mitigazione quali:
 - sottopassaggi, ecqueodotti
o altre misure idonee alla riduzione dell'impatto veicolare per la fauna;
collocazione di dissuasori adeguati e sistemi di mitigazione (catadiottri, sistemi acustici e/o olfattivi, barriere, sottopassi e sovrappassi) per la fauna;
 - nel caso di realizzazione di barriere fonoassorbenti trasparenti, posa in opera di sistemi di mitigazione visiva per l'avifauna (strisce adesive di colore giallo poste verticalmente a 12 cm l'una dall'altra).

Gli interventi inseriti nel Piano rispettano le misure trasversali in quanto gli stessi sono da effettuarsi prevalentemente su tracciati già esistenti o adiacenti agli stessi e laddove sono da realizzare nuovi tracciati gli stessi non intercetteranno alcun habitat individuato dalla vestizione grafica della D.G.R. 2442/2018.

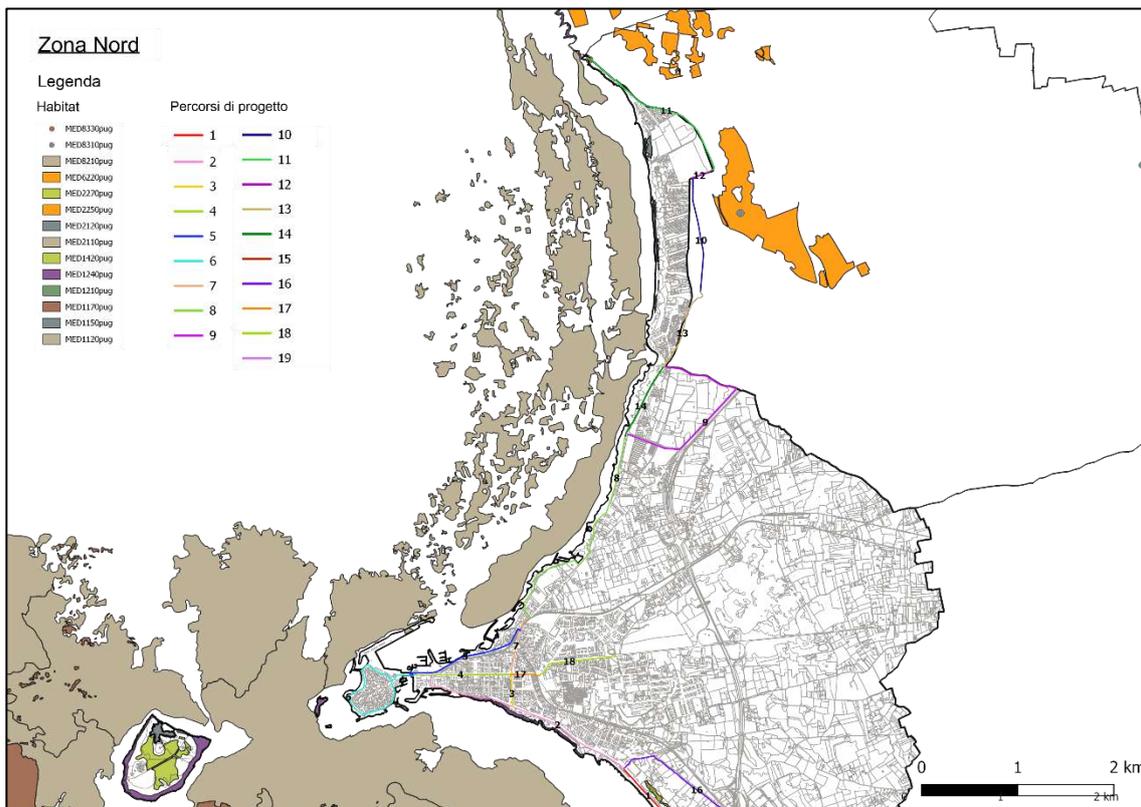


Figura 16 – Percorsi di progetto e Presenza Habitat individuati con D.G.R. n.2442/2018 - Zona Nord

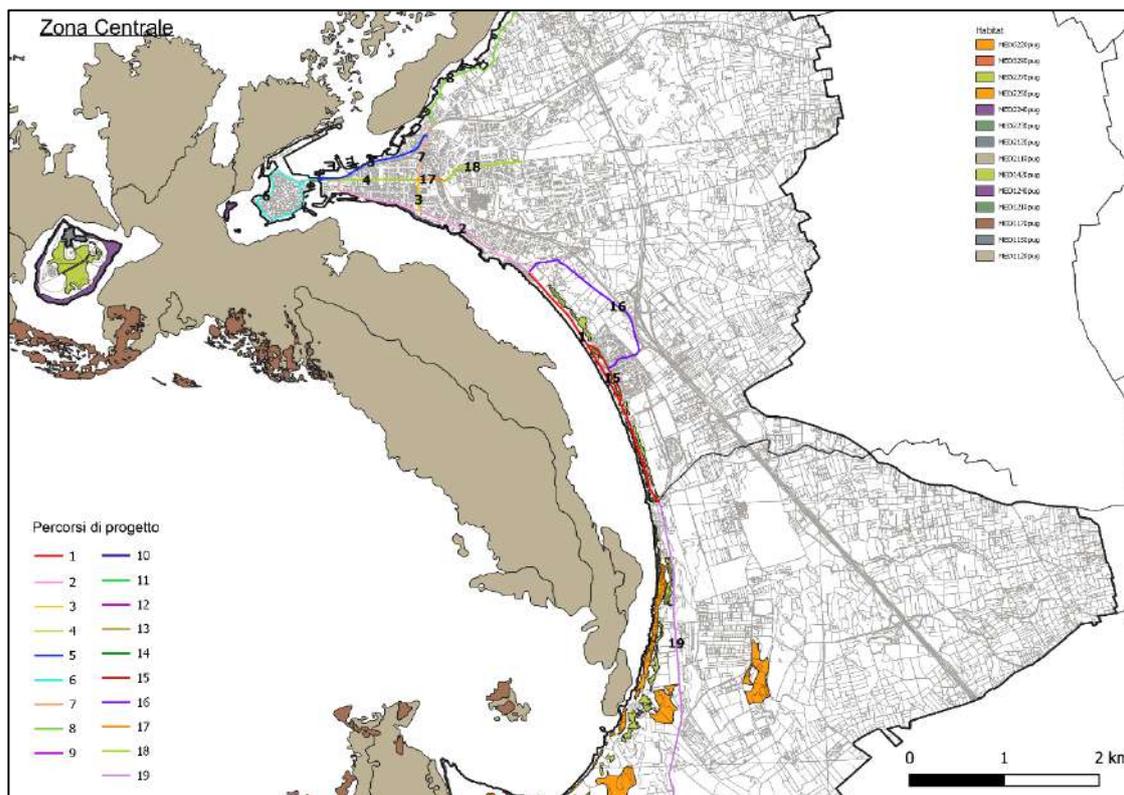


Figura 17 – Percorsi di progetto e Presenza Habitat individuati con D.G.R. n.2442/2018 - Zona Centrale

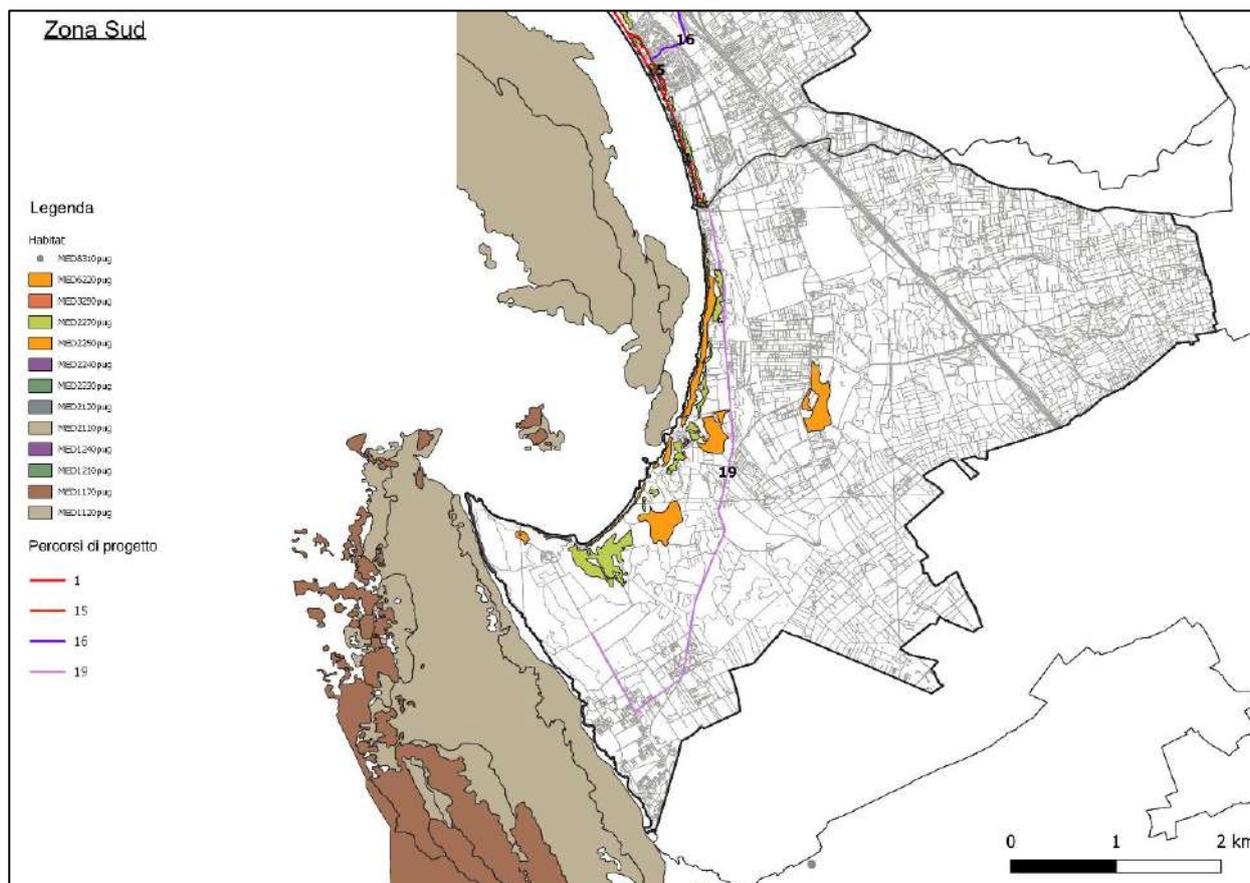


Figura 18 – Percorsi di progetto e Presenza Habitat individuati con D.G.R. n.2442/2018 - Zona Sud

Per quanto attiene lo studio più approfondito sugli Habitat presenti, soprattutto nella zona sud corrispondente al Parco Naturale Regionale effettuato da Legambiente insieme al Dott. Leonardo Beccarisi nell'agosto 2020, si può affermare anche in questo caso che gli interventi inseriti nel Piano rispettano le misure trasversali in quanto gli stessi sono da effettuarsi prevalentemente su tracciati già esistenti o adiacenti agli stessi e laddove sono da realizzare nuovi tracciati gli stessi non intercetteranno alcun habitat individuato nel suddetto studio.

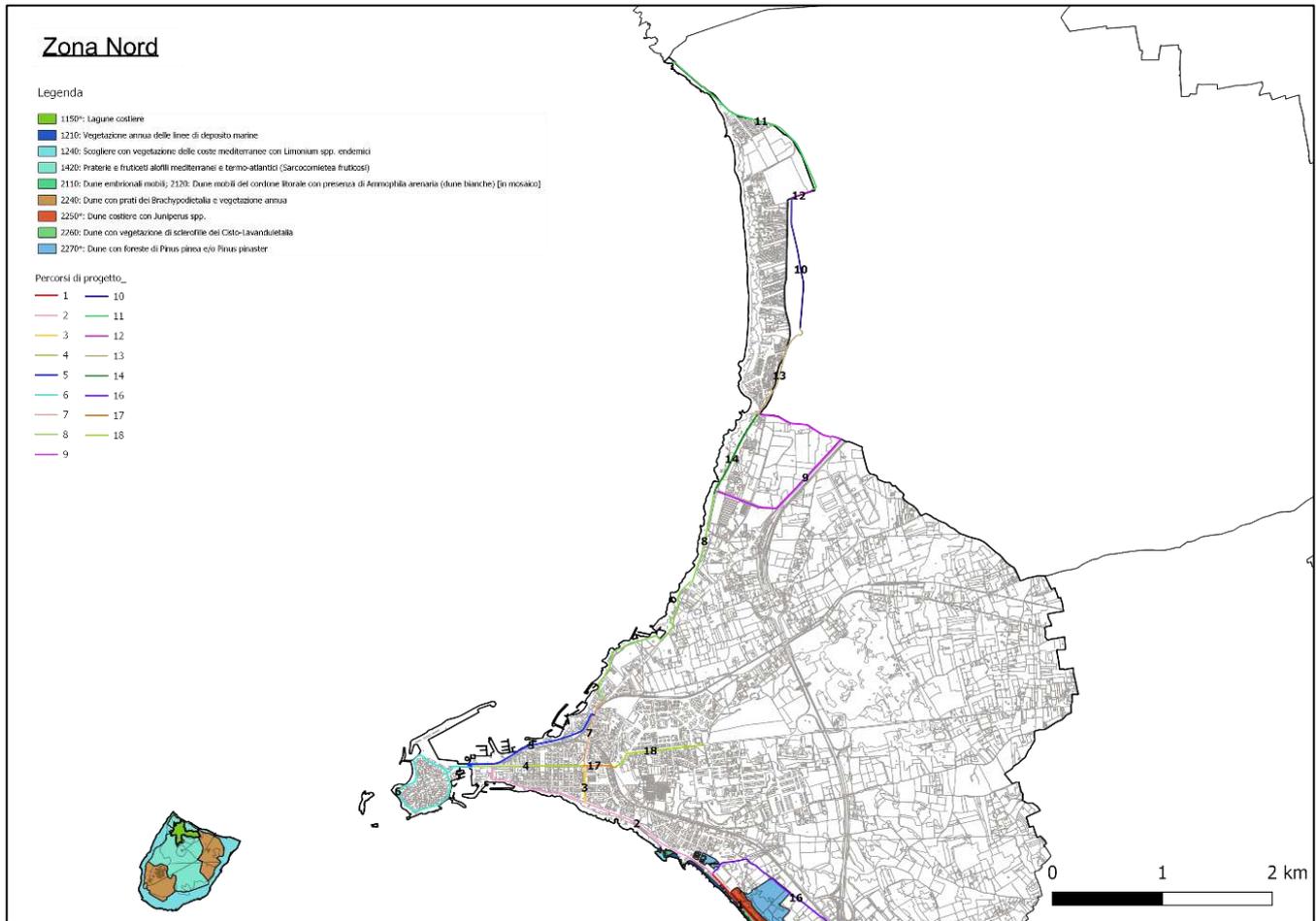


Figura 19 – Percorsi di progetto e Presenza Habitat individuati da Legambiente nell'agosto 2020 - Zona Nord

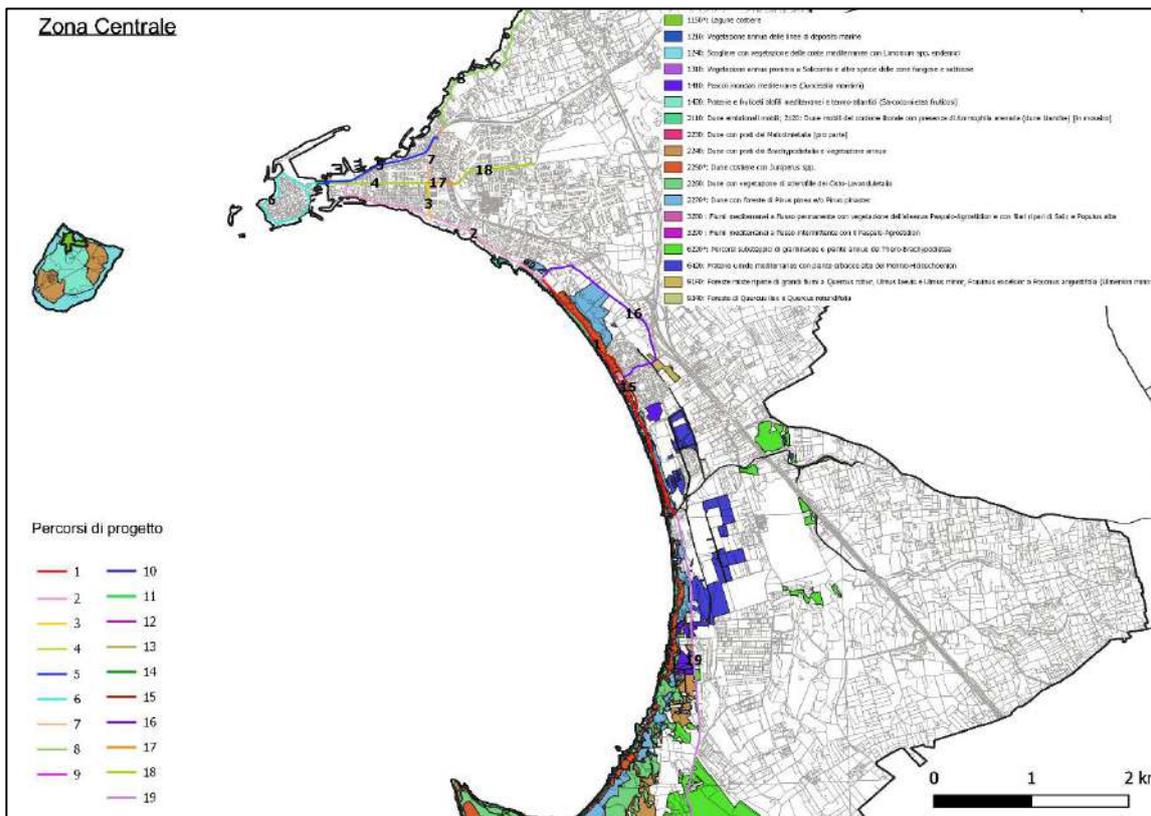


Figura 20 – Percorsi di progetto e Presenza Habitat individuati da Legambiente nell'agosto 2020 - Zona Centrale

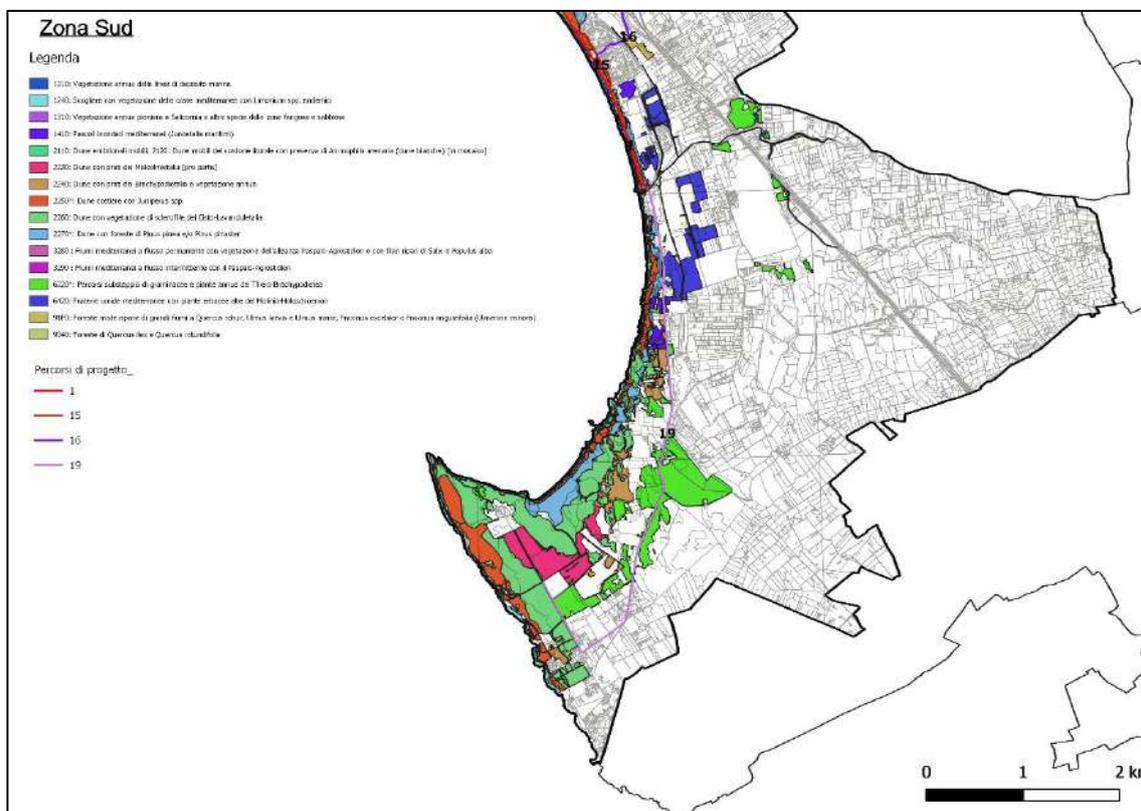


Figura 21 – Percorsi di progetto e Presenza Habitat individuati da Legambiente nell'agosto 2020 - Zona Sud



4.7 - Piano Assetto Idrogeologico (PAI), Regione Puglia

La tutela idrogeologica e geomorfologica nella Regione Puglia è disciplinata dal Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI), redatto dall'Autorità di Bacino della Puglia.

Come è possibile vedere nella rappresentazione a seguire, il territorio comunale di Gallipoli è interessato dalla presenza di sole aree a pericolosità geomorfologica di tutti i livelli; la zona a maggiore pericolosità (PG3) è situata nel centro abitato (nei pressi della sede municipale di via Pavia in modo particolare nell'area di via Firenze). Lungo la costa sia nord che sud le aree a pericolosità geomorfologica sono principalmente di tipo PG1.

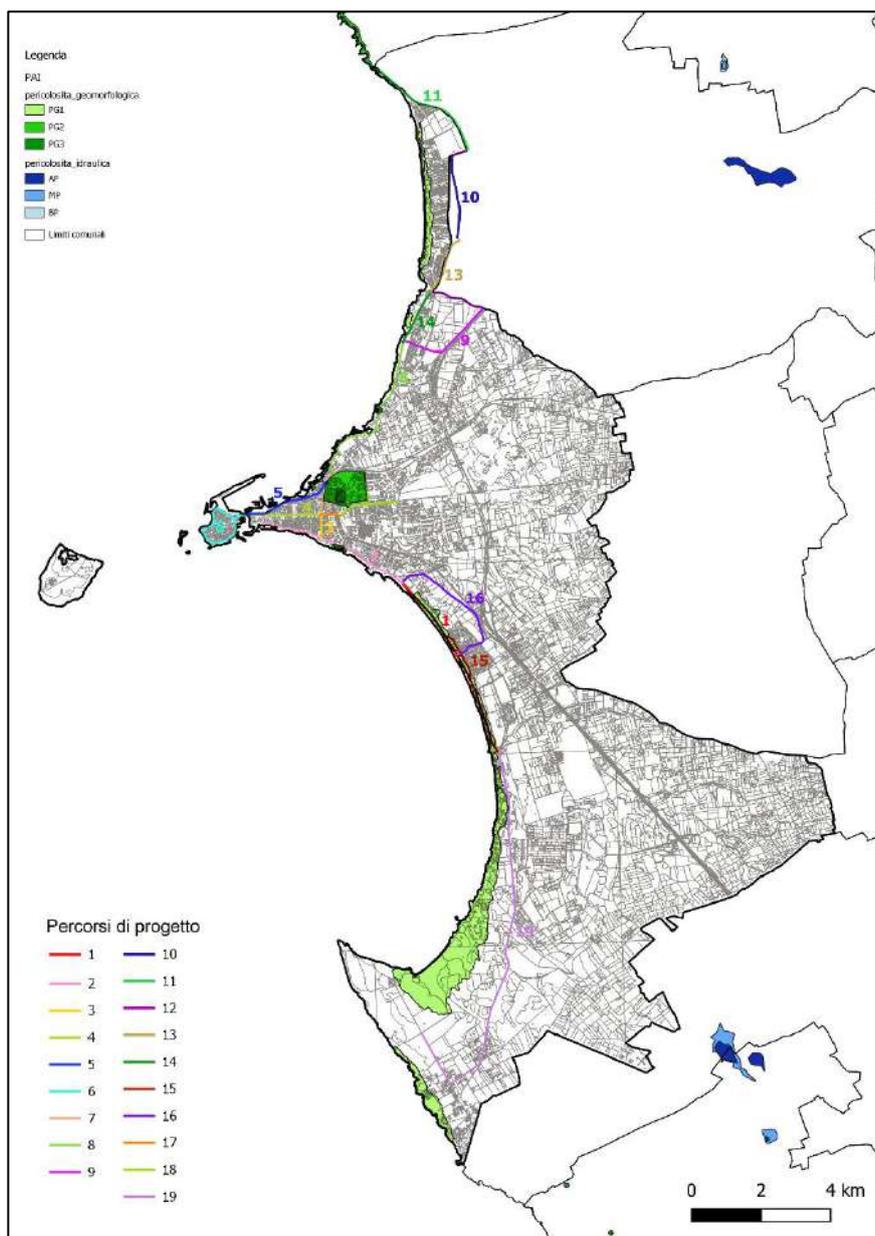


Figura 22 – Stralcio PAI – Estratto dalle perimetrazioni messe a disposizione dall'AdB Puglia e Basilicata



I percorsi di cui al Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Gallipoli non intercettano mai aree individuate come PG3 dal PAI, mentre interessano soprattutto zone PG2 e PG3 dello stesso Piano di Assetto Idrografico.

L'art. 14 delle NTA del PAI disciplina gli *“Interventi consentiti nelle aree a pericolosità geomorfologica elevata (P.G.2)”*

1 Nelle aree a pericolosità geomorfologica elevata (P.G.2), oltre agli interventi di cui all'articolo precedente e con le modalità ivi previste, sono esclusivamente consentiti:

a) gli ampliamenti volumetrici degli edifici esistenti esclusivamente finalizzati alla realizzazione di servizi igienici, volumi tecnici, autorimesse pertinenziali, rialzamento del sottotetto al fine di renderlo abitabile senza che si costituiscano nuove unità immobiliari nonché manufatti che non siano qualificabili quali volumi edilizi, purché corredati da un adeguato studio geologico e geotecnico da cui risulti la compatibilità con le condizioni di pericolosità che gravano sull'area.

b) Ulteriori tipologie di intervento sono consentite a condizione che venga dimostrata da uno studio geologico e geotecnico la compatibilità dell'intervento con le condizioni di pericolosità dell'area ovvero che siano preventivamente realizzate le opere di consolidamento e di messa in sicurezza, con superamento delle condizioni di instabilità, relative al sito interessato. Detto studio e i progetti preliminari delle opere di consolidamento e di messa in sicurezza dell'area sono soggetti a parere vincolante da parte dell'Autorità di Bacino secondo quanto previsto agli artt. 12, 24, 25 e 26 in materia di aggiornamento dal PAI. Qualora le opere di consolidamento e messa in sicurezza siano elemento strutturale sostanziale della nuova edificazione, è ammessa la contestualità. In tal caso, nei provvedimenti autorizzativi ovvero in atti unilaterali d'obbligo, ovvero in appositi accordi laddove le Amministrazioni competenti lo ritengano necessario, dovranno essere indicate le prescrizioni necessarie (procedure di adempimento, tempi, modalità, ecc.) nonché le condizioni che possano pregiudicare l'abitabilità o l'agibilità.

2. Per tutti gli interventi di cui al comma 1 l'AdB richiede, in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, la redazione di uno studio di compatibilità geologica e geotecnica che ne analizzi compiutamente gli effetti sulla stabilità dell'area interessata. Detto studio è sempre richiesto per gli interventi di cui ai punti a) e b) del presente articolo.

L'art. 15 delle NTA del PAI disciplina gli *“Aree a pericolosità geomorfologica media e moderata (P.G.1)”*

1. Nelle aree a pericolosità geomorfologica media e moderata (P.G.1) sono consentiti tutti gli interventi previsti dagli strumenti di governo del territorio purché l'intervento garantisca la sicurezza, non determini condizioni di instabilità e non modifichi negativamente le condizioni ed i processi geomorfologici nell'area e nella zona potenzialmente interessata dall'opera e dalle sue pertinenze.

2. Per tutti gli interventi di cui al comma 1 l'AdB richiede, in funzione della valutazione del rischio ad essi associato, la redazione di uno studio di compatibilità geologica e geotecnica che ne analizzi compiutamente gli effetti sulla stabilità dell'area interessata.



3. In tali aree, nel rispetto delle condizioni fissate dagli strumenti di governo del territorio, il PAI persegue l'obiettivo di integrare il livello di sicurezza alle popolazioni mediante la predisposizione prioritaria da parte degli enti competenti, ai sensi della legge 225/92, di programmi di previsione e prevenzione.

Gli interventi previsti nel Piano della Mobilità Ciclistica sono, dunque, consentiti inteso che in fase attuativa venga prodotta insieme al Progetto Definitivo una relazione geomorfologica qualora l'intervento ricada nelle perimetrazioni del PAI.

4.8 - Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) adottato con DGR n.177 del 17/02/2020

Nell'ambito della pianificazione sovraordinata e più specificatamente per quanto riguarda la Regione Puglia, con DGR n. 177 del 17/02/2020 è stato adottato il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica che testimonia la grande importanza riservata alla mobilità lenta nell'ambito della pianificazione strategica per il futuro del territorio. Un territorio dotato di un'orografia naturalmente vocata all'uso della bicicletta, di paesaggi unici e clima mite che permetterebbe l'uso di tale mezzo di trasporto quasi per tutto l'anno.

Il PRMC individua nell'ambito regionale una rete di percorsi, di vario tipo e livello, che permettono di percorrere l'intero territorio anche agganciando punti nodali come stazioni ferroviarie e di interscambio, permettendo così ai fruitori, turisti e cittadini, di muoversi nell'ambito regionale, in sicurezza e utilizzando servizi sicuri, con il solo mezzo a due ruote.

In questo scenario il territorio comunale di Gallipoli è attraversato per una lunghezza totale di 16,95 Km, dalla "Ciclovía dei Tre Mari", un percorso a valenza Nazionale (Bicitalia 14), identificato con la sigla RP06 che si sviluppa su una lunghezza totale pari a 287,61 Km.

Il tratto della "Ciclovía dei Tre Mari" che interseca Gallipoli si sovrappone al Piano della Mobilità Ciclistica Comunale che si sta analizzando, in quanto i tratti definiti sulla costa da nord a sud e in corrispondenza del Parco a sud del territorio, sono sovrapponibili al Piano Regionale.

La compatibilità tra le previsioni dei due Piani è, dunque, più che evidente e pressoché totale.

E' pacifico pensare che i pianificatori del PRMC abbiano fatto le stesse valutazioni e scelte simili dello scrivente pianificatore, anche in virtù delle richieste degli Stakeholders coinvolti nel processo di pianificazione.

Si riporta di seguito la TAV. 1000 – *Ciclovía regionale a valenza nazionale RP06 – "Ciclovía dei Tre Mari"* del PRMC relativo al tratto del territorio comunale di Gallipoli.

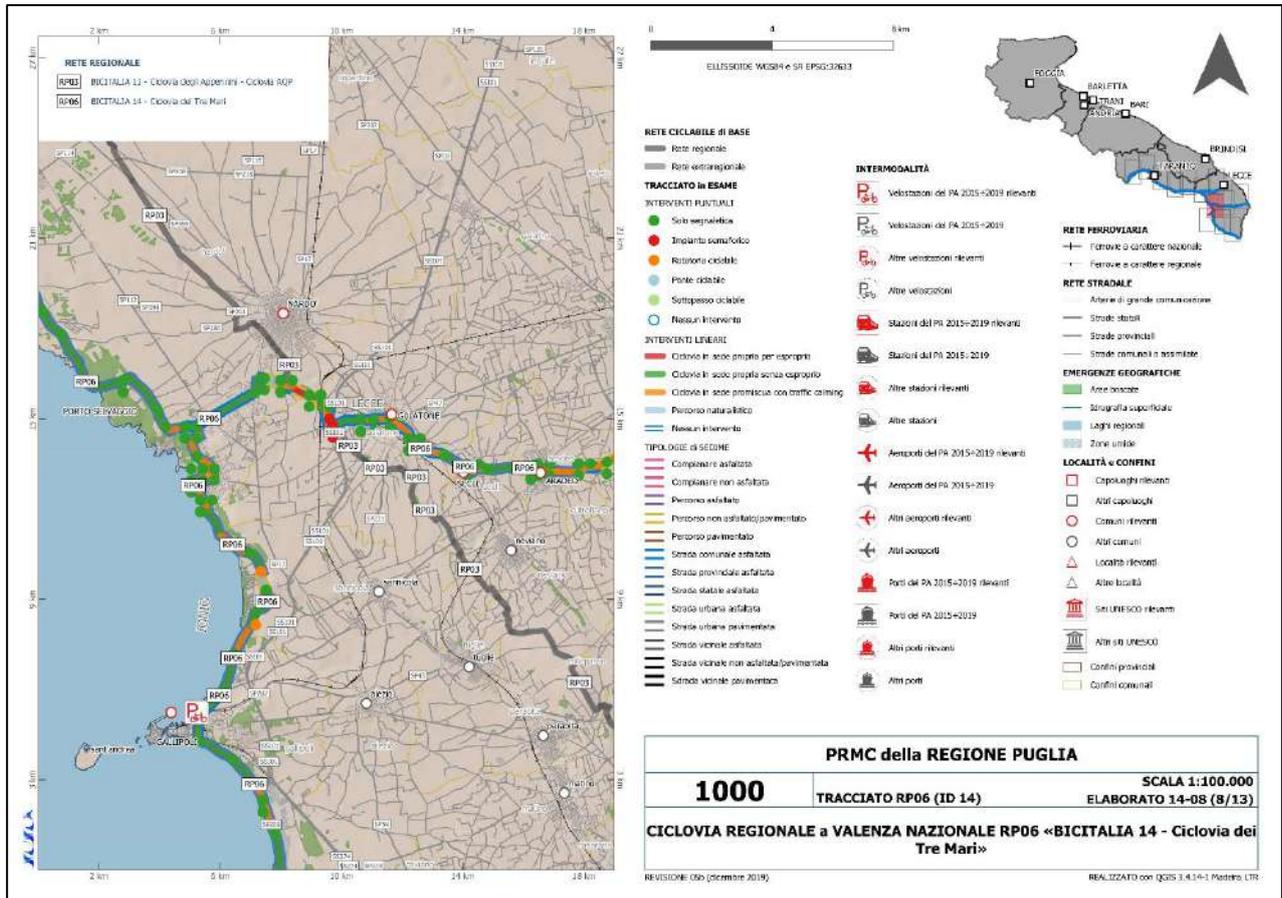


Figura 23– TAV. 1000 – Ciclovía regionale a valenza nazionale RP06 – “Ciclovía dei Tre Mari”

4.9 Analisi ecologica degli impatti ambientali

Le componenti ambientali interessate verranno di seguito descritte nel loro stato di conservazione e analizzate con il metodo *SWOT* (STRENGTHS (Punti di forza); WEAKNESSES (Punti di debolezza; OPPORTUNITIES (Opportunità); THREATS (Rischi)), verranno esplicitate le criticità legate all’analisi e le strategie di intervento che il Piano si propone di adottare per risolvere le stesse criticità.

4.9.1 Aria

Descrizione della Componente

Lo stato della qualità dell’aria è determinato dalla misurazione di una serie di inquinanti presenti nella componente ambientale in maniera più o meno massiccia e dovuti alla presenza nell’area interessata di fonti di produzione di tali inquinanti. I parametri considerati nella misurazione della qualità dell’aria sono generalmente rappresentati dalle seguenti sostanze che presenti in concentrazioni contenute entro i valori limite non rappresentano pericolo per la salute umana e degli Habitat naturali interessati:



- **PM10:** *Insieme di sostanze solide e liquide con diametro inferiore a 10 micron. Derivano da emissioni di autoveicoli, processi industriali, fenomeni naturali.*
Parametro di valutazione: media giornaliera
Valore limite protezione salute umana: 50 µg/m³
- **O₃ (Ozono):** *Sostanza non emessa direttamente in atmosfera, si forma per reazione tra altri inquinanti, principalmente NO₂ e idrocarburi, in presenza di radiazione solare.*
Parametro di valutazione: massimo giornaliero
Valore limite (soglia di informazione): 180 µg/m³
Valore limite (soglia di allarme): 240 µg/m³
Parametro di valutazione: massimo media mobile 8h giornaliera
Valore obiettivo per la protezione salute umana: 120 µg/m³
- **NO₂ (Biossido di azoto):** *Gas tossico che si forma nelle combustioni ad alta temperatura. Sue principali sorgenti sono i motori a scoppio, gli impianti termici, le centrali termoelettriche.*
Parametro di valutazione: massimo giornaliera
Valore limite protezione salute umana: 200 µg/m³
Soglia di allarme: 400 µg/m³
- **CO (Monossido di carbonio):** *Sostanza gassosa, si forma per combustione incompleta di materiale organico, ad esempio nei motori degli autoveicoli e nei processi industriali.*
Parametro di valutazione: massimo media mobile 8h giornaliera
Valore limite protezione salute umana: 10 mg/m³
- **SO₂ (Biossido di zolfo):** *Gas irritante, si forma soprattutto in seguito all'utilizzo di combustibili (carbone, petrolio, gasolio) contenenti impurezze di zolfo.*
Parametro di valutazione: massimo giornaliero
Valore limite protezione salute umana: 350 µg/m³
Soglia di allarme: 500 µg/m³
Parametro di valutazione: media giornaliera
Valore limite protezione salute umana: 125 µg/m³¹

Il **PM10** è, tra gli inquinanti su esposti, sicuramente quello maggiormente nocivo per la salute umana ed ambientale, la cui concentrazione oltre certi limiti può incidere anche sul clima e le precipitazioni atmosferiche. L'origine del particolato può essere varia, antropica (dovuta a emissioni da riscaldamento domestico, da motori a combustione interna, usura pneumatici, strofinio freni di autoveicoli a motore, usura del manto stradale, industria, attività agricola, fumo da tabacco, ...) e naturale (dovuta ad incendi boschivi, eruzioni vulcaniche, erosione, pollini, polveri da terra e aerosol marino).

¹ Fonte: sito internet Arpa Puglia



Da quanto su descritto è facile intuire che la maggior parte dell'inquinamento atmosferico è di origine antropica e per buona parte derivante dal traffico veicolare.

Nel caso di specie, per quanto riguarda il territorio di Gallipoli, non si posseggono dati relativi allo stato della componente Aria pur essendo presente una centralina per la misurazione delle sostanze inquinanti posizionata in città ed essendo il territorio privo di impianti produttivi ad alto rischio di emissioni nocive.

L'intero territorio comunale di Gallipoli, da Nord a Sud è, specialmente nei mesi di Luglio e Agosto, preso d'assalto da migliaia di turisti che arrivano con la propria automobile ai quali si aggiungono i residenti e gli abitanti dei comuni limitrofi che raggiungono anch'essi in automobile le ambite spiagge cittadine. Tale carico veicolare concentrato, unitamente alle fonti naturali di generazione del PM10 e di conseguenza degli altri componenti chimici inquinanti è sicuramente motivo di fonte importante di inquinamento che, seppur con valori che rimangono al di sotto dei valori limite su descritti, risultano assolutamente dannosi per l'ecosistema interessato.

E', inoltre, importante considerare anche la presenza di inquinanti generati puntualmente a causa degli incendi che ogni anno distruggono ettari di pinete e uliveti nelle aree più prossime alla costa e nelle zone agricole e gli inquinanti provenienti dal mare e trasportati di venti, come aerosol marino e altre sostanze generate in altri luoghi, che incidono negativamente sulla qualità dell'aria.

Il Piano della Mobilità Ciclistica tende a dare una forte e importante risposta a questa situazione, tentando di alleggerire il carico veicolare su tutto il territorio attraverso una visione complessiva del sistema Parcheggi e del Sistema Mobilità Lenta su tutto il territorio.

Le cartografie del PRQA, prevedono la distinzione del territorio regionale in 4 zone a seconda della principale fonte di inquinamento (zona A - inquinamento veicolare, zona B - inquinamento industriale, con particolare riferimento agli impianti soggetti al D.Lgs. 59/05, zona C - inquinamento veicolare e industriale, zona D - nessuna criticità), e il territorio del Comune di Gallipoli è classificato come zona "D", in quanto non sono presenti sul territorio comunale impianti IPPC e non esiste criticità legata ai trasporti su gomma o via aerea. Per questa tipologia di Comuni, il PRQA prevede l'attuazione di sole misure di mantenimento.

Analisi SWOT

<u>S: Punti di forza</u>	<u>W: Punti di debolezza</u>
<ul style="list-style-type: none">- Assenza di fonti di inquinamento importanti (grandi industrie manifatturiere, inceneritori, ...) sia nell'area del Parco sia nell'intero territorio comunale;- Presenza di un'area naturale protetta sia nell'ambito del Parco sia in area marittima e costiera;- Presenza limitata di traffico veicolare nei periodi non estivi;	<ul style="list-style-type: none">- Invasione di autoveicoli nel breve lasso di tempo rappresentato dai mesi di Luglio e Agosto;- Assenza di aree destinate a parcheggio per il periodo estivo e per il periodo invernale da utilizzare come aree di interscambio tra veicoli a motore e mezzi non motorizzati;- Inquinamento atmosferico concentrato nel tempo dovuto ad incendi boschivi nella pineta dovuti a



- Territorio comunale ricadente in zona "D" del Piano Regionale della Qualità dell'Aria.	fattori antropici (vandalismo, falò indiscriminati, riscaldamento dovuto alla presenza di autoveicoli a motore) - Carenza di mezzi di trasporto pubblico in alternativa ai mezzi di trasporto privati
<u>O: Opportunità</u> - Creazione di un modello di turismo sostenibile per l'ecosistema ed il confort umano;	<u>T: Minacce</u> - Eccessivo e crescente afflusso di automobili sulle strade litoranee nel periodo estivo; - Eccessivo sviluppo di incendi boschivi;

Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:

E' evidente che le criticità maggiori rilevate sono legate all'eccessiva frequentazione delle strade litoranee e capillari per l'arrivo alle spiagge sulle costa. Tale fenomeno è in continua crescita e sconta anche il problema della carenza di parcheggi che aggrava la situazione sia della vivibilità del territorio che della qualità dell'aria. Al suddetto problema è da aggiungere quello legato agli incendi estivi che spesso si protraggono per giorni riversando nell'atmosfera prodotti della combustione.

Strategie di intervento applicate nel Piano della Mobilità Ciclistica per la mitigazione di tali criticità:

1. Individuazione di aree di sosta sia permanenti che temporanei da collegarsi al circuito della Mobilità Ciclabile al fine di permettere un adeguato interscambio, anche attraverso la creazione di servizi (punto informazioni, punto ristoro, primo soccorso, servizi igienici), tale da soddisfare le necessità del turista che in arrivo con la propria automobile possa parcheggiare la stessa vettura e proseguire per le varie zone del territorio attraverso un veicolo non motorizzato (mezzo di trasporto pubblico, bicicletta, monopattino, a piedi, ecc) reperibile nell'area di parcheggio;
2. Elaborazione di una serie di percorsi ciclabili tali da permettere il raggiungimento della costa o la città senza l'utilizzo di autoveicoli inquinanti.

4.9.2 Acqua

Descrizione della Componente

Lo studio dello stato delle acque in questo territorio così delicato e particolare, deve necessariamente tenere in considerazione lo stato delle acque superficiali, delle acque sotterranee e delle acque marine.

Corpi idrici superficiali: al limite nord del territorio comunale in corrispondenza della Montagna Spaccata, al livello del mare, è sita una sorgente e una seconda è situata in corrispondenza della darsena nei pressi di



via Fiume, entrambe sono denominate “Tulipano” e sono individuate dal PPTR Puglia. A Nord del perimetro del Parco Naturale Regionale “Isola di Sant’Andrea e Litorale di Punta Pizzo” è sita la foce del Canale dei Samari, un lungo corso d’acqua pari a circa 7,00 Km che dall’entroterra, smaltisce le acque meteoriche provenienti dai Comuni limitrofi. Tale corso d’acqua è originato da diversi piccoli affluenti provenienti dai territori delle Serre Salentine, ed è importante poichè il suo corso è rappresentativo della rete della biodiversità nel Salento, essendo lo stesso habitat di varie specie animali e vegetali. Il canale è delimitato per tutto il suo percorso nel territorio gallipolino da un fitto canneto che ne delimita i margini. Il suo corso a cielo aperto è tombato per un brevissimo tratto (ponticello di attraversamento) in corrispondenza della litoranea S.P. 200 nel punto di intersezione con la S.P. 239. Poco prima della suddetta foce il canale è attraversato da nord a sud da un tratto di RER rappresentata da alcuni canali di bonifica per lo smaltimento delle acque meteoriche che confluiscono nello stesso Canale dei Samari.

Ad oggi non si dispone di dati sullo stato della qualità delle acque del canale.

Acque sotterranee: il territorio in oggetto ricade nell’*Acquifero superficiale area leccese Sud-occidentale il quale risulta localizzato nel sottosuolo del territorio che si estende tra gli abitati di Gallipoli, Alezio, Matino, Melissano, Taviano, Racale ed Alliste. Si tratta di una falda superficiale abbastanza estesa (circa 120 Km) e piuttosto continua, con un andamento della superficie freatica che segue all’incirca quello della superficie topografica. Essa circola nei depositi sabbiosi calabrianici ed in quelli calcarenitici post calabrianici con una potenza generalmente non superiore ai 10 metri, pur presentando modesti valori delle portate estraibili dai pozzi (1 l/s). Tali valori possono diventare consistenti (10 l/s) laddove le opere di captazione ricadono in corrispondenza delle principali direttrici di deflusso sotterraneo. Per quanto riguarda la salinità essa risulta piuttosto bassa e compresa tra 0,2 e 0,6 g/l.*²

Lo studio condotto per l’elaborazione dell’aggiornamento 205-2021 del PTA, classifica la vulnerabilità (quantificata con il metodo DRASTIC ovvero basato sulla Banca dati Tossicologica della Regione Puglia risalente al 2003) dell’acquifero in oggetto come *Media*.

Lo stesso studio classifica lo stato chimico complessivo dell’acquifero (basato sulla misurazione qualitativa di una serie di sostanze definite dalla normativa) come *Scarso*.

Sempre l’Elaborato C allegato al PTA - aggiornamento 205-202, individua una serie di pressioni puntuali e diffuse, potenziali e significative incidenti sullo stato di salute dell’acquifero, quelle maggiormente incidenti risultano essere *Siti contaminati, potenzialmente contaminati e siti produttivi abbandonati* (la pressione è elevata a livello puntuale e potenziale) e *Pressioni Agricole* (la pressione è elevata a livello diffuso e potenziale)³.

² Descrizione tratta dall’Elab. C- Piano di Tutela delle acque Aggiornamento 2015-2021

³ Dati tratti dall’Elab. C- Piano di Tutela delle acque Aggiornamento 2015-2021



Lo studio condotto ai fini dell'elaborazione dei documenti alla base del PTA dimostra l'incidenza delle pratiche agricole e delle attività svolte in superficie sullo stato della salute degli acquiferi; lo stato delle acque sotterranee è, infatti, fortemente influenzato dalla percolazione delle sostanze presenti sulla superficie terrestre attraverso vari veicoli tra i quali le acque meteoriche. E' evidente che sostanze quali pesticidi, olii, carburanti, prodotti del deterioramento dei rifiuti, ecc. se presenti sulla superficie permeabile, sono destinati all'alterazione della falda sotterranea.

Acque marine: Il territorio di Gallipoli vanta una costa pari a circa 24 Km, pertanto, il presente studio considera anche la componente ambientale rappresentata dalle acque marine costiere immediatamente adiacenti all'intero territorio.

Sempre dallo studio effettuato a valle dell'elaborazione del PTA-aggiornamento 2015-2021, vengono estratti alcuni dati utili per la conoscenza dello stato della specifica componente esaminata. Il tratto di costa interessato ricade nell'ambito del più ampio tratto denominato dal PTA "Ugento-Torre Columena" e "Ugento-Limite sud AMP Porto Cesareo". Si tratta di un tratto di costa *misto* della tipologia *terrazzata* identificato ai sensi del DM 17/07/2009 come TIPO 2 (ACB3). La classificazione del corpo idrico risulta essere "probabilmente a rischio" poiché al momento dello studio non esistevano dati sulla pressione antropica e dovuta ad altre attività utili alla precisa definizione dello stato del rischio del corpo idrico.

Nonostante tale valutazione iniziale a seguito di monitoraggio periodico, lo stato della componente ambientale risulta "non a rischio".⁴

A riprova di quanto riportato nello studio di cui al PTA, sono da considerare le risultanze delle misurazioni effettuate ogni anno da Goletta Verde, la quale nel tratto di mare interessato rileva sempre valori entro i limiti stabiliti per la balneazione dal Decreto del Ministero della Salute del 30 Marzo 2010, all. A.

Analisi SWOT

<u>S: Punti di forza</u>	<u>W: Punti di debolezza</u>
<ul style="list-style-type: none">- Buono stato chimico-fisico delle acque superficiali, marine e sotterranee;- Assenza di fonti di inquinamento importanti (grandi industrie manifatturiere, inceneritori, ...) sia nell'area del Parco sia nell'intero territorio comunale;- Classificazione degli acquiferi superficiali "non a rischio" per il PTA-aggiornamento 2015-2021;- Classificazione delle acque marine "non a rischio" per il PTA-aggiornamento 2015-2021.	<ul style="list-style-type: none">- Invasione di autoveicoli nel breve lasso di tempo rappresentato nei mesi di luglio e agosto con conseguente emissione di PM10 che con le piogge vengono dilavate e trasmesse ai corpi idrici superficiali, sotterranei e marini e con rischio di perdite di carburanti e olii che attraverso percolazione finiscono nelle falde e negli acquiferi sotterranei;- Classificazione degli acquiferi sotterranei "a rischio" per il PTA-aggiornamento 2015-2021

⁴ Dati tratti dall'Elab. A- Piano di Tutela delle acque Aggiornamento 2015-2021



O: Opportunità	T: Minacce
<ul style="list-style-type: none">- Creazione di un modello di mobilità e di turismo sostenibile per la salute della componente Acqua;	<ul style="list-style-type: none">- Eccessiva affluenza di veicoli a motore nel periodo estivo con possibili versamenti di olii e carburanti durante la fase di sosta degli autoveicoli;- Eccessiva fruizione della costa con ripercussioni per le acque marine costiere nel periodo estivo;

Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:

Analogamente alla Componente Aria, anche per la Componente Acqua, il rischio maggiore è legato alla massiccia presenza di autoveicoli nel periodo estivo ed alle conseguenze portate da tale da tale problema.

Strategie di intervento applicate nel Piano della Mobilità Ciclistica per la mitigazione di tali criticità:

1. Individuazione di aree di sosta permanente e temporanea per veicoli a motore tale da permettere il parcheggio degli autoveicoli lontano dalle aree idrogeologicamente più delicate e la mobilità attraverso biciclette o altri mezzi non motorizzati;
2. Realizzazione di una serie di percorsi ciclabili che permette il raggiungimento di ogni zona del territorio e anche oltre il territorio comunale in maniera sicura e ben indicata.

4.9.3 Uso del suolo

Descrizione della Componente

L'area Nord del territorio comunale di Gallipoli si distingue dalla presenza rispettivamente a partire dalla costa verso l'entroterra da spiagge sul versante marittimo, strette fasce di pinete con retrostante edilizia spontanea densa con viabilità residua rispetto al costruito e strada litoranea verso l'entroterra; la zona centrale è quella connotata lungo la costa dall'urbanizzato cittadino e verso l'entroterra dalla zona produttiva e aree agricole prevalentemente coltivate a uliveti (residui dall'attacco della Xylella Fastidiosa); la zona sud è connotata dall'importante presenza del Parco Naturale Regionale "Isola di Sant'Andrea e Litorale di Punta Pizzo" verso la costa con vaste aree a pineta e macchia mediterranea con importanti tratti di aree a pascolo, spiagge sul lato marittimo e uliveti ed aree a pascolo verso l'entroterra, tracciati viari e ferroviari lungo tutto il territorio con reti più importanti da nord verso sud.

La copertura più significativa è quella del Parco che evidenzia *Boschi misti di conifere e latifoglie* e *Aree a vegetazione sclerofila*; la zona centrale è ricoperta in gran parte da *Aree a pascolo naturale, praterie, incolti*,



Analisi SWOT

<p><u>S: Punti di forza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ampie aree del territorio a copertura del suolo a prevalente carattere naturale; 	<p><u>W: Punti di debolezza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Eccessiva pressione antropica durante il periodo estivo;
<p><u>O: Opportunità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Conservazione di un'area naturalistica di notevole importanza sotto l'aspetto naturalistico e paesaggistico in corrispondenza del Parco Naturale Regionale; 	<p><u>T: Minacce</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Eccessiva affluenza antropica nel periodo estivo legata, oltre al passaggio ed alla sosta degli autoveicoli, anche all'attraversamento pedonale indiscriminato delle aree boscate per il raggiungimento della costa;

Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:

Le criticità maggiori rilevate per questa componente sono quelle rappresentate dall'affluenza turistica durante il periodo estivo.

E' da rilevare che molti terreni coltivati erano fino a poco fa ricoperti da uliveti che negli ultimi anni sono stati colpiti irrimediabilmente dalla Xylella Fastidiosa fenomeno, che oltre a modificare la copertura del suolo ha anche modificato pesantemente il paesaggio gallipolino che dell'intero Salento.

Strategie di intervento applicate nel Piano della Mobilità Ciclistica per la mitigazione di tali criticità:

1. Realizzazione di percorsi ciclabili tali da permettere la limitazione del traffico veicolare soprattutto nel periodo estivo, limitando nel contempo, la nascita di parcheggi spontanei e abusivi, fenomeno in crescita, causa, tra le altre, di distruzione di grosse porzioni di Habitat;

4.9.4 Rifiuti

Descrizione della Componente

Il dato di maggiore attendibilità per quanto attiene il calcolo delle presenze turistiche nell'arco dell'anno può essere desunto dalla quantità di rifiuti solidi urbani prodotta.

Il portale internet regionale ci offre una serie di dati e di grafici che testimonia con chiarezza l'afflusso turistico nella Città di Gallipoli e la sua distribuzione nell'arco dell'anno:

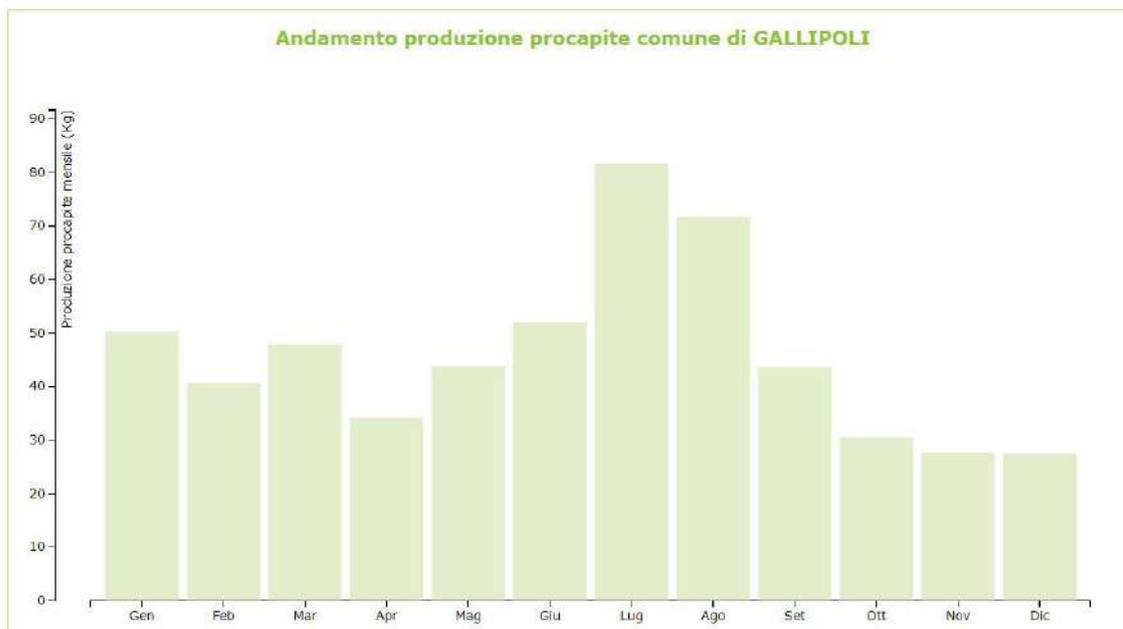


Figura 25 – Grafico produzione di RSU della Città di Gallipoli nell'arco dell'anno 2019

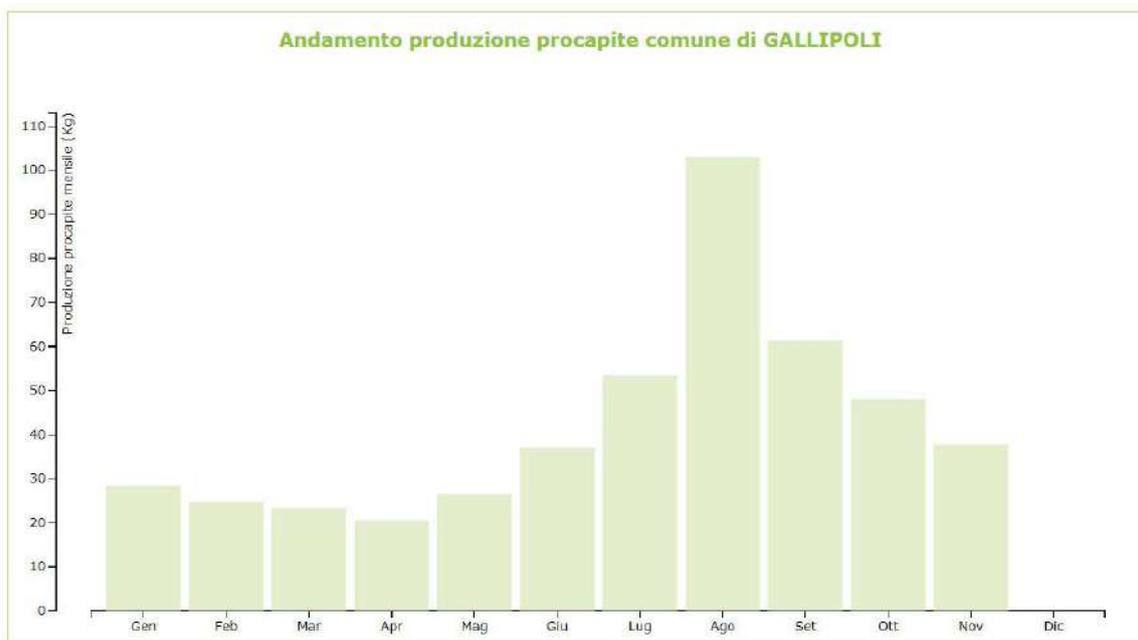


Figura 26 – Grafico produzione di RSU della Città di Gallipoli nell'arco dell'anno 2020⁵

I due grafici uno relativo all'anno 2019 e l'altro all'anno 2020 testimoniano con chiarezza il picco di produzione di RSU nel periodo estivo, soprattutto nel mese di Agosto; tale dato, oltre a rappresentare una criticità puntualizzata nel dato periodo per lo smaltimento di rifiuti, testimonia in particolare l'afflusso turistico nella Città Bella concentrato nel mese di Agosto di ogni anno. Tali presenze, unitamente ai residenti

⁵ Grafici estratti dal portale regionale siti Puglia – Sez. Osservatorio rifiuti



della Città ed ai residenti dei Comuni limitrofi che negli stessi periodi estivi si riversano sulla costa, rappresentano una vera e propria minaccia per l'ecosistema territoriale.

Analisi SWOT

<p><u>S: Punti di forza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Importante produzione di rifiuti nel solo mese di Agosto; 	<p><u>W: Punti di debolezza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Carenza di regimentazione dei flussi turistici nel periodo estivo; - Abbandono dei rifiuti lungo la costa e nelle aree utilizzate per la sosta degli autoveicoli nei periodi estivi;
<p><u>O: Opportunità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Possibilità di permettere, attraverso una rete intercomunale di percorsi ciclabili, la dislocazione dei turisti anche nei Comuni contermini nei mesi estivi, alleggerendo la Città Bella dalla pressione antropica nel mese di Agosto; - Possibilità di offrire un servizio nuovo e attrattivo per un turismo più sostenibile anche dal punto di vista della produzione dei rifiuti; 	<p><u>T: Minacce</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Eccessiva pressione antropica durante il periodo estivo anche legata alla produzione ed all'abbandono dei rifiuti nelle aree ambientalmente e paesaggisticamente più sensibili ed in corrispondenza delle attuali aree di sosta di fortuna.

Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:

Le criticità rilevate per questa componente sono sempre quelle legate all'imponente afflusso turistico nel periodo estivo ed alle conseguenze di tale afflusso, in particolar modo legate all'abbandono dei rifiuti nell'ambito delle aree "improvvisate" di sosta degli autoveicoli dopo una giornata al mare.

Strategie di intervento applicate nel Piano del Parco per la mitigazione di tali criticità:

1. Individuazione di aree di sosta permanente e temporanea per veicoli a motore tale da permettere il parcheggio degli autoveicoli lontano dalle aree idrogeologicamente più delicate e la mobilità attraverso biciclette o altri mezzi non motorizzati;
2. Realizzazione di una serie di percorsi ciclabili che permette il raggiungimento di ogni zona del territorio e anche oltre il territorio comunale con i Comuni contermini in maniera sicura e ben indicata al fine di creare un turismo di mobilità e non solo stazionario.

4.9.5 Habitat, reti ecologiche e biodiversità

Descrizione della Componente



Il territorio comunale di Gallipoli, come il resto del territorio regionale, con D.G.R. n.2442 del 21.12.2018 è stato oggetto di mappatura delle presenze degli Habitat, Specie Animali e Specie Vegetali; tale mappatura ha permesso di graficizzare la presenza di tali componenti ambientali sull'intero territorio comunale e, dunque, anche nelle aree attraversate dai percorsi considerati nel Piano della Mobilità Ciclistica.

Tale mappatura ha evidenziato la presenza a Nord in corrispondenza della Montagna Spaccata una piccola frazione dell'Habitat MED8210 e dell'Habitat 8330 (Grotta del Passero), scendendo verso Suda, in corrispondenza della costa sono presenti alcune tracce di Habitat 1210, 2110, 2120, 2250; nella parte sud del centro abitato, lungo la costa, si riscontrano lunghi filoni di Habitat 1240 fino alla zona denominata "Baia Verde", dove, sempre lungo la costa si riscontrano macchie più estese di Habitat 2270 e tracce minori di Habitat 2110, 2120, 2250, mentre nell'ambito del Parco Naturale Regionale, oltre a quelli già citati, sono evidenti grandi aree di Habitat 6220 e 2240.

Come già accennato in precedenza, nell'agosto 2020, l'area del Parco naturale Regionale, a Sud del territorio comunale, è stata oggetto di studio da parte di Legambiente che insieme al dott.r Leonardo Beccarisi ha elaborato una Carta di dettaglio degli Habitat presenti nel Parco, Carta recepita dall'Amministrazione Comunale con D.C.C. nel Marzo 2021. Tale studio ha permesso di evidenziare nell'area studiata, la presenza di una serie di Habitat di notevole importanza in precedenza non riconosciuti dagli studi regionali o confermare la presenza maggiormente dettagliata di quelli già censiti:

- 1150*: Lagune costiere;
- 1210: Vegetazione annua delle linee di deposito marine;
- 1240: Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. Endemici;
- 1310: Vegetazione annua pioniera a *Salicornia* e altre specie delle zone fangose e sabbiose;
- 1410: Pascoli inondati mediterranei (*Juncetalia maritimi*);
- 2110: Dune embrionali mobili; 2120: Dune mobili del cordone litorale con presenza di *Ammophila arenaria* (dune bianche) [in mosaico];
- 2230: Dune con prati dei *Malcolmietalia* [pro parte];
- 2240: Dune con prati dei *Brachypodietalia* e vegetazione annua;
- 2250*: Dune costiere con *Juniperus* spp.;
- 2260: Dune con vegetazione di sclerofille dei *Cisto-Lavanduletalia*;
- 2270*: Dune con foreste di *Pinus pinea* e/o *Pinus pinaster*;
- 3280: Fiumi mediterranei a flusso permanente con vegetazione dell'alleanza *Paspalo-Agrostidion* e con filari ripari di *Salix* e *Populus alba*;
- 3290 : Fiumi mediterranei a flusso intermittente con il *Paspalo-Agrostidion*;
- 6220*: Percorsi substepnici di graminacee e piante annue dei *Thero-Brachypodietea*;
- 6420: Praterie umide mediterranee con piante erbacee alte del *Molinio-Holoschoenion*;



- 91F0: Foreste miste riparie di grandi fiumi a Quercus robur, Ulmus laevis e Ulmus minor, Fraxinus excelsior o Fraxinus angustifolia (Ulmion minoris);

- 9340: Foreste di Quercus ilex e Quercus rotundifolia.

La mappatura Regionale di cui alla D.G.R. 2442 del 21.12.2018 riporta, oltre agli Habitat, anche la presenza sul territorio gallipolino, di una serie di Specie Vegetali e Animali di notevole importanza per la salute ed il monitoraggio dell'ecosistema; si tratta soprattutto di uccelli, rettili, anfibi e pesci per le specie animali.

Importante è la presenza di ben 2 aree SIC/ZPS presenti nel territorio comunale, una a Nord, che interessa il territorio di Gallipoli solo per un piccolo tratto in corrispondenza della Montagna Spaccata, denominata "Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro" (IT9150008); si tratta di un'area SIC che si estende, nella sua interezza anche in altri comuni, per una superficie di circa 259 Ha. A Sud, invece, in corrispondenza del Parco Naturale Regionale, insiste l'area SIC/ZPS "Litorale di Gallipoli e Isola di Sant'Andrea" (IT9150015) che riguarda, appunto, anche l'Isola Gallipolina.

Analisi SWOT

<p><u>S: Punti di forza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Presenza di una molteplicità e varietà di Habitat prioritari, specie animali e specie vegetali presenti sull'intero territorio comunale; - Ottimo stato di conservazione degli Habitat presenti; - Presenza di Habitat rari e rilevanti a livello nazionale ed internazionale. 	<p><u>W: Punti di debolezza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fragilità dell'ecosistema; - Eccessivo carico antropico e veicolare durante il periodo estivo su tutto il territorio comunale;
<p><u>O: Opportunità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Conservazione dello stato degli Habitat, Specie Animali e Specie Vegetali esistenti e della Biodiversità. 	<p><u>T: Minacce</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Deterioramento o interruzione dell'ecosistema e degli Habitat presenti.

Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:

Le criticità rilevate per questa componente sono legate all'insita fragilità degli ecosistemi naturali se sottoposti a stress da carico antropico eccessivo distribuito sull'intero territorio comunale. E' pacifico che carichi antropici elevati se non supportati da un adeguato sistema di trasporti pubblici o da una rete ciclo-pedonale adeguata, portino dietro di sé tutta la propria incidenza negativa anche da punto di vista del traffico veicolare distribuito e dell'inquinamento che lo stesso traffico produce, oltre all'inquinamento acustico e luminoso che nelle ore serali e notturne diventa una vera e propria arma letale per molte specie animali, soprattutto per molti uccelli.



Strategie di intervento applicate nel Piano del Parco per la mitigazione di tali criticità:

1. Creazione di percorsi ciclabili tali da limitare l'incidenza veicolare e conseguentemente l'inquinamento acustico, luminoso ed emissivo prodotto da migliaia di auto accese ed in movimento su tutto il territorio nei mesi estivi.

4.9.6 Mobilità e trasporti

Descrizione della Componente

Come accennato in precedenza, il territorio comunale di Gallipoli è attraversato da Nord a Sud dalla S.S. 274 e dalla rete ferroviaria locale delle Ferrovie Sud-Est, oltre ad altre strade comunali ed intercomunali, locali e dalla viabilità vicinale che si dirama in maniera capillare nelle aree agricole.

Quello che colpisce ad oggi del sistema della mobilità della Città bella è la carenza di percorsi ciclo-pedonali destinati alla mobilità lenta ed alla carenza di parcheggi e aree di sosta permanenti tali da permettere una fruizione adeguata alla Città qual è Gallipoli.

E', inoltre, evidente la carenza di un sistema di trasporti urbani adeguato alla città ed all'offerta di servizi a turisti e residenti che dovrebbe offrire.

Attualmente il redigendo Piano del Parco sta cercando di dare una risposta alle problematiche suddette attraverso la pianificazione di una serie di percorsi ed aree di sosta nell'ambito del Parco, gli stessi percorsi sono stati ripresi nel presente Piano della Mobilità Ciclistica.

Analisi SWOT

<p><u>S: Punti di forza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Una ricchezza paesaggistica ed ambientale di raro pregio e bellezza; - Presenza di una serie di aree con caratteristiche tali da poter essere destinate a parcheggio nel periodo estivo di maggior afflusso; - Presenza di una linea delle ferrovie sud-est che si sviluppa da Nord a Sud del territorio comunale parallela alla S.S. 274 e presenza di una serie di fermate della stessa linea in corrispondenza di vari punti cittadini. 	<p><u>W: Punti di debolezza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fragilità dell'ecosistema; - Carenza di controlli del rispetto della normativa; - Carenza di viabilità ciclo-pedonale alternativa all'utilizzo dell'auto privata; - Carenza di trasporti pubblici alternativi all'uso dell'auto privata.
<p><u>O: Opportunità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di un modello sostenibile di viabilità e sosta dislocata su tutto il territorio comunale; - Realizzazione di una serie di percorsi ciclo-pedonali tali da permettere il raggiungimento della costa e delle aree di pregio, oltre che del centro urbano, non solo ai 	<p><u>T: Minacce</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Eccessivo sovraccarico veicolare nei mesi estivi con conseguente pericolo sugli ecosistemi e sulla vivibilità della città e del territorio per residenti e turisti; - Incendi boschivi;



residenti ma anche ai non residenti attraverso l'utilizzo della linea delle Ferrovie Sud-Est.	- Distruzione degli ecosistemi in maniera puntuale.
---	---

Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:

Le criticità rilevate per questa componente sono rappresentate dalla massiccia richiesta di posti-auto nel periodo estivo e del sovraccarico del traffico veicolare da parte dei fruitori delle spiagge, del centro urbano e non solo.

Strategie di intervento applicate nel Piano del Parco per la mitigazione di tali criticità:

1. Realizzazione di percorsi ciclo-pedonali tali da permettere a residenti e non di raggiungere ogni parte del territorio comunale e la costa anche attraverso l'utilizzo della Fermata Baia Verde delle Ferrovie Sud-Est;
2. Reperimento di aree di sosta che permettano, arrivando dai comuni contermini, di lasciare l'automobile e proseguire in bicicletta in ogni area del territorio comunale;
3. Possibilità di realizzazione di servizi per gli utenti nell'ambito delle aree individuate per la sosta dei mezzi motorizzati;
4. Attivazione di un servizio pubblico di navette per il trasporto dei residenti e non;

4.9.7 Paesaggio e Beni Culturali e Ambientali

Descrizione della Componente

L'intero territorio comunale di Gallipoli è caratterizzato da una massiccia presenza di componenti paesaggistiche tutelate dal PPTR:

Struttura Idro-geo-morfologica:

- UCP_Grotte;
- Doline;
- UCP_Cordoni Dunari;
- BP_142_A_300 m;
- BP_142_C_150 m (LE0028 *Il Canale* e LE0029 *Canale dei Samari*);
- UCP_Connessione RER_100 m;
- UCP_Vincolo idrogeologico;
- UCP_Versanti;
- UCP_Sorgenti;

Struttura Botanico-Vegetazionale ed Aree Naturali Protette:



- BP_142_G (Boschi);
- UCP_Aree di rispetto dei boschi;
- UCP_Aree Umide;
- UCP_pascoli naturali;
- BP_142_F (Parco Naturale Regionale "Isola di s. Andrea e Litorale di Punta Pizzo");
- UCP_Aree di rispetto dei Parchi;
- UCP_Aree a rilevanza naturalistica (ZPS e SIC "Litorale di Gallipoli e Isola di S. Andrea" e SIC "Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro");

Struttura Antropica e Storico-Culturale:

- UCP_Stratificazione insediativa dei siti storico_culturali;
- UCP_Area di rispetto dei siti storico-culturali;
- BP_136 (vincoli paesaggistici codici PAE0054 e PAE0135);
- BP_142_H;
- UCP_Città consolidata;
- UCP_Strade panoramiche;
- UCP_Strade a valenza paesaggistica;
- Coni visuali (Montagna Spaccata)

Analisi SWOT

<p><u>S: Punti di forza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Presenza di componenti paesaggistiche tutelate per legge; - Territorio di altissimo valore paesaggistico; - Presenza di grandi aree naturali di pregio. 	<p><u>W: Punti di debolezza</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Nessuno
<p><u>O: Opportunità</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di un modello sostenibile di fruizione del paesaggio costiero e dell'entroterra. 	<p><u>T: Minacce</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Eccessiva antropizzazione; - Modifica del paesaggio a causa di interventi antropici indiscriminati e carichi antropici insostenibili.

Criticità e strategie d'intervento per la mitigazione delle stesse criticità

Criticità rilevate dall'analisi SWOT:

Le criticità rilevate per questa componente sono rappresentate dalla minaccia di eccessivo carico antropico e veicolare durante il periodo estivo.



Strategie di intervento applicate nel Piano del Parco per la mitigazione di tali criticità:

1. Individuazione di strategie di mobilità alternative all'automobile soprattutto puntando sulla mobilità ciclistica;
2. Reperimento di aree da destinarsi a parcheggio con servizi al fine di incentivare l'abbandono dell'automobile e l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto privilegiato soprattutto nel periodo estivo.



5. Effetti cumulativi del Piano della Mobilità ciclistica con altri interventi o Piani

Il Piano della Mobilità Ciclistica comunale prevede la realizzazione di una serie di percorsi ciclabili e ciclopedonali da realizzarsi in sede propria o in sede promiscua (si veda tabella al par. 4.4).

Come riportato in precedenza, la maggior parte dei percorsi verrà realizzato in corrispondenza di strade e percorsi già esistenti ad oggi utilizzati soprattutto per il traffico veicolare a motore i quali verranno ridefiniti a livello di segnaletica per permettere la realizzazione di corsie esclusivamente dedicate ai velocicli.

Laddove sono previsti nuovi tracciati rispetto all'esistente, gli stessi verranno realizzati con terreno battuto e stabilizzati con leganti naturali al fine di non creare impatto ambientale e paesaggistico ed al fine di permettere la reversibilità dell'intervento. In corrispondenza di tali tracciati, verrà realizzata apposita segnaletica verticale ed orizzontale esattamente come per i tratti in sede propria o promiscua da realizzarsi su tracciati viari già esistenti.

Trattandosi della realizzazione di corsie dedicate ai ciclisti ad impatto di fatto minimale rispetto all'esistente e interessando soprattutto tracciati viari già percorsi da veicoli a motore, l'impatto cumulativo degli interventi considerati nel Piano sono minimi o nulli sia dal punto di vista ambientale che paesaggistico.

In effetti rispetto all'esistente, le previsioni di Piano non incidono paesaggisticamente sulla Componenti Paesaggistiche esistenti, non incidono sulla Componenti Ambientali né sugli ecosistemi e sugli Habitat esistenti, soprattutto nell'area del Parco, anzi, l'incremento dell'utilizzo della bicicletta a scapito dell'uso dell'automobile, avrebbe (come già abbondantemente considerato nelle analisi SWAT) un impatto totalmente positivo su tutte le Componenti considerate ed esistenti.

Anche considerando il consumo di suolo, lo stesso risulta pressoché pari a 0, come esplicitato.

L'impatto cumulativo degli interventi ipotizzati nel Piano è, dunque, minimo o addirittura inesistente.



6. Analisi degli scenari alternativi

Alternativa 0 – Non attuare il Piano della Mobilità Ciclistica.

E' l'ipotesi più economica ma meno sostenibile per la vivibilità della Città, la salute degli ecosistemi e del Paesaggio oltre che per l'attrattività turistica del territorio.

Si tratta di un'ipotesi, ormai, non più pensabile per una Città come Gallipoli proiettata nel futuro e meta ambitissima per i turisti che arrivano ogni anno da ogni parte del mondo. La carenza di offerta di servizi legata ai trasporti pubblici ed alla mobilità ciclabile è, ormai, divenuta un'esigenza ed un'emergenza non più prorogabile per la tenuta della salute del territorio e della vivibilità nei periodi estivi.

E', inoltre, importante rilevare che la richiesta di servizi per il turismo su due ruote è sempre più forte ed importante, viste anche le politiche green della Comunità Europea ma anche della nostra stessa normativa nazionale.



Figura 27 – Alternativa 0-Non attuare il Piano della Mobilità Ciclistica



Alternativa 1– Attuare quanto previsto nel Piano della Mobilità Ciclistica

E' l'ipotesi che raggiunge gli obiettivi che il Piano si prefigge, ovvero dotare la Città di Gallipoli di una serie percorsi ciclabili e servizi legati alla mobilità che permettano di rendere la Città Bella una meta turistica di importanza internazionale, vivibile in ogni suo aspetto anche nel periodo estivo e soprattutto sostenibile ambientalmente e paesaggisticamente, al fine di preservare e conservare le bellezze naturalistiche adesso presenti anche per le generazioni future.

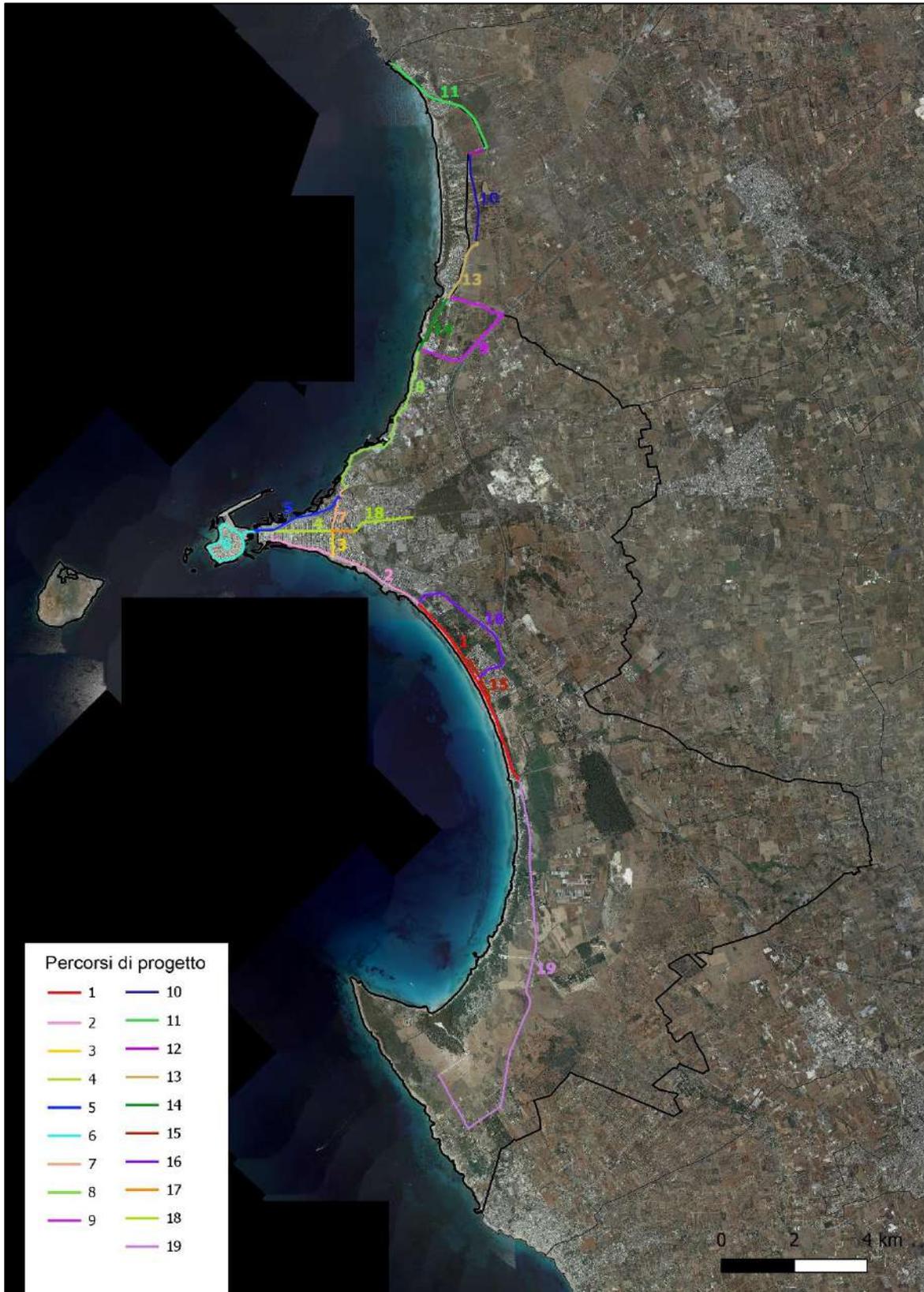


Figura 28 – Alternativa 1-Attuare le previsioni del Piano della Mobilità Ciclistica



Alternativa 2 – Modifica percorso n.8

Tale ipotesi alternativa prevede lo svilupparsi del tratto 8 in linea retta solo in corrispondenza di via Lecce in sede propria e promiscua fino a ricongiungersi con la litoranea Nord per uno sviluppo totale di circa 1700 ml.

La presente alternativa è ipotizzata al fine di eliminare alcuni tratti da realizzarsi ex-novo a ridosso della costa.

Attuando tale alternativa, però, il percorso in questa zona del territorio perderebbe le sue caratteristiche di particolarità non avendo la possibilità per il fruitore di godere del panorama della costa e soprattutto non si avrebbe la possibilità di riqualificare il tratto costiero considerato ad oggi poco conosciuto e frequentato se non dagli abitanti della zona.

Si creerebbe, inoltre, un problema di traffico veicolare e pericolosità per i ciclisti, soprattutto in corrispondenza del tratto di via Lecce all'ingresso della Città ed in corrispondenza della rotatoria tra via Lecce, la S.P. 52 e la S.P. 108.

Si considera, pertanto, questa ipotesi meno attuabile rispetto al percorso ipotizzato nel Piano.



Figura 29 – Alternativa 2-Modifica percorso n.8-Stralcio

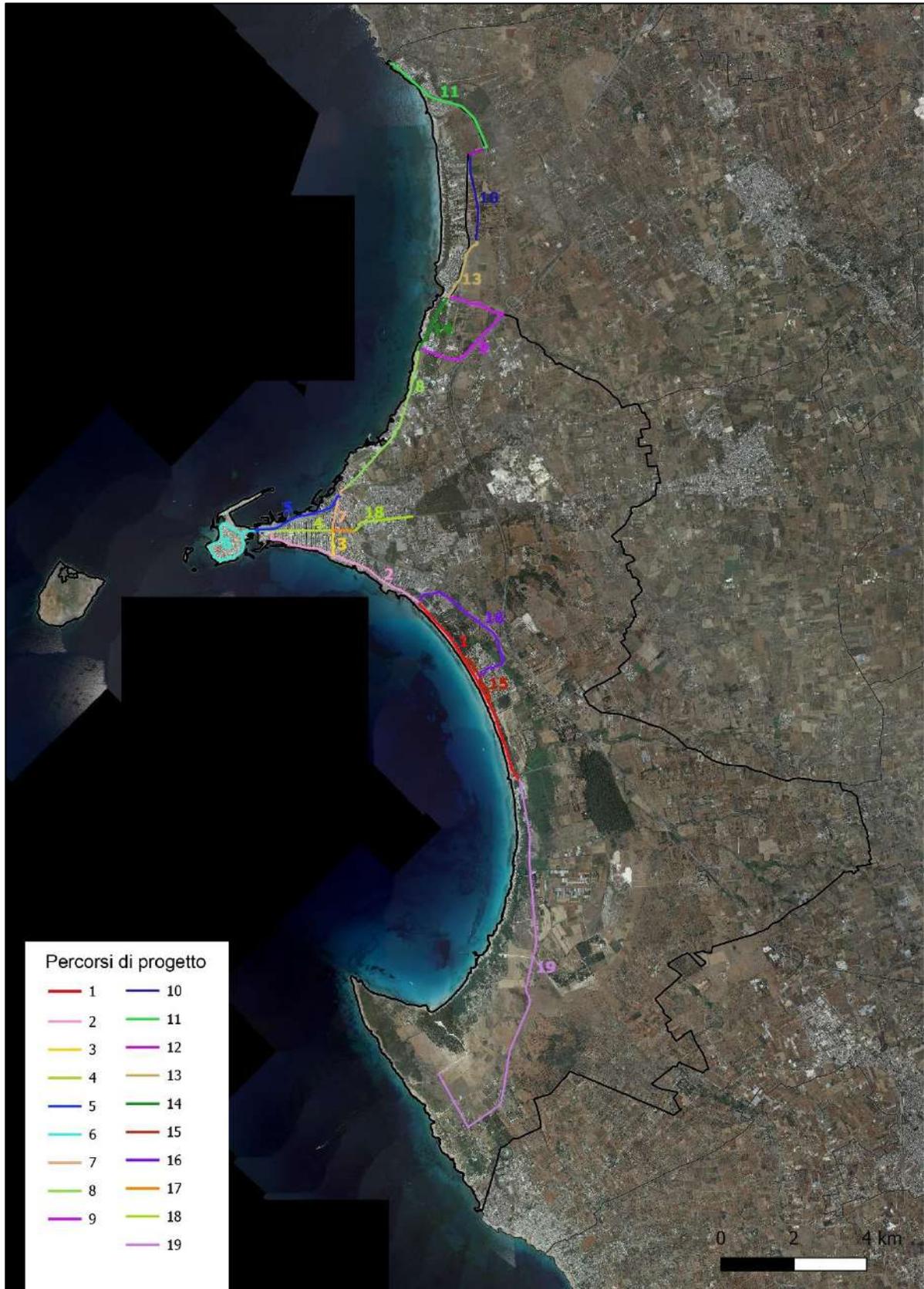


Figura 30 – Alternativa 2-Modifica percorso n.8



Alternativa 3 – Eliminazione percorsi n. 9, 15, 16

L'alternativa prevede l'eliminazione dei percorsi che si diramano dal percorso lineare per abbracciare lembi di territorio leggermente verso l'entroterra. La scelta di inserire questi percorsi è stata fatta per alcuni motivi principali, innanzitutto si ritiene necessario permettere la possibilità di raggiungere la costa partendo dall'entroterra o venendo da comuni limitrofi e necessariamente alcuni percorsi sono preferenziali rispetto a tutti i tracciati esistenti, l'area della Baia Verde (percorsi 15 e 16) nel periodo estivo è abitata e frequentata da masse di turisti tanto da essere congestionata dal traffico veicolare che, se fermato a monte dell'area abitata attraverso appositi parcheggi sarebbe possibile raggiungere le spiagge attraverso l'utilizzo della bicicletta o a piedi. L'esistenza di percorsi ciclabili sarebbe il volano per permettere tale radicale cambiamento.

Per quanto attiene il percorso n. 9, lo stesso è stato pensato per permettere di raggiungere i percorsi sulla costa arrivando dai Comuni limitrofi o dalla zona artigianale immediatamente a ridosso del percorso.

L'eliminazione di tali percorsi sarebbe una carenza nella pianificazione generale poiché non permetterebbe la permeabilità del territorio con l'ausilio della bicicletta.

Si ritiene, pertanto utile e necessaria la presenza di tali percorsi.

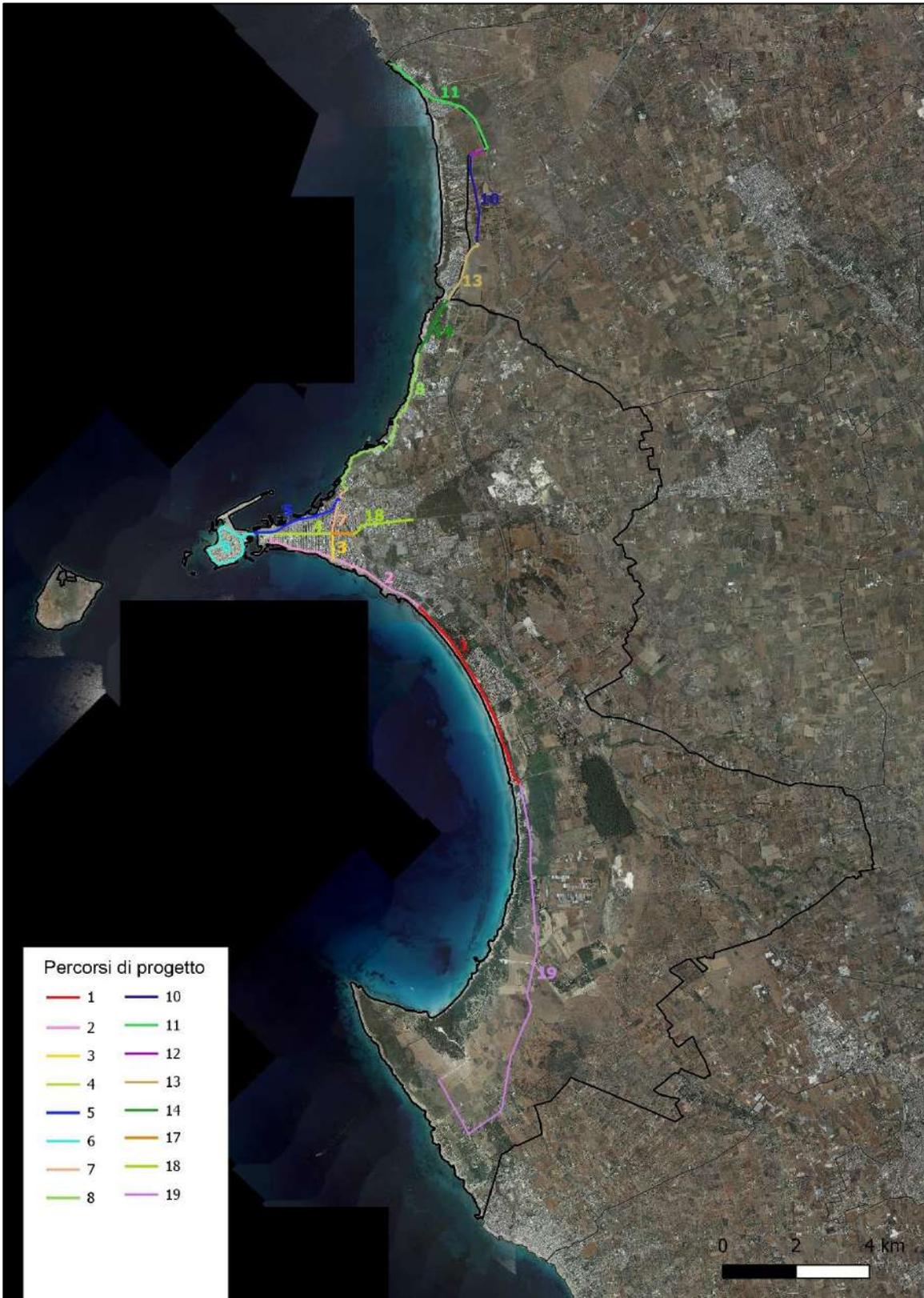


Figura 31 – Alternativa 3 – Eliminazione percorsi 9, 15, 16



7. Programma di Monitoraggio Ambientale

Obiettivo generale del programma di monitoraggio ambientale

Il programma di monitoraggio ambientale predispone un sistema di rilevamento e di valutazione degli effetti dell'attuazione del sistema della mobilità ciclistica nel territorio comunale di Gallipoli.

Materiali e metodi

Il piano è elaborato considerando l'evoluzione del sistema ambientale (cioè il *contesto ambientale*) con riferimento agli *obiettivi di sostenibilità generali*, mediante la definizione di *indicatori di contesto* (ISPRA, 2015).

Il piano, inoltre, definisce gli *indicatori di processo*, predisposti per il controllo dell'attuazione delle azioni del progetto che hanno effetti positivi o negativi sugli obiettivi di sostenibilità, e gli *indicatori del contributo del progetto alla variazione del contesto*, predisposti per la verifica degli effetti positivi e negativi dovuti all'attuazione delle azioni del piano sul contesto ambientale (ISPRA, 2015).

Per ciascun indicatore, il programma di monitoraggio prevede il metodo di rilevamento del dato e la frequenza. I metodi sono coerenti con le linee guida di ISPRA per il monitoraggio degli habitat e delle specie della Rete Natura 2000 (Angelini et al., 2016; La Mesa et al., 2019).

Il presente programma di monitoraggio considera, inoltre, il Programma di monitoraggio del PMCR al quale fa riferimento nell'apposito paragrafo.

Obiettivi di sostenibilità generale

Gli obiettivi di sostenibilità generale del Piano della Mobilità Ciclistica riguardano la fruibilità e vivibilità della Città, in questa sede si considera un altro aspetto molto importante del Piano: la conservazione degli habitat e delle specie coerentemente con la normativa ambientale pertinente la ZSC Litorale di Gallipoli e Isola S. Andrea ed il Parco Naturale Regionale Isola di S. Andrea e litorale di punta Pizzo e l'area SIC Montagna Spaccata e Rupi di San Mauro. Gli habitat e le specie della Direttiva 92/43/CEE principalmente esposti alle minacce derivate dal piano sono:

- 1240 Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. endemici
- 1210: Vegetazione annua delle linee di deposito marine
- 1410: Pascoli inondatai mediterranei (*Juncetalia maritimi*)
- 2110: Dune embrionali mobili
- 2120: Dune mobili del cordone litorale con presenza di *Ammophila arenaria* (dune bianche)
- 2230: Dune con prati dei *Malcolmietalia*
- 2240: Dune con prati dei *Brachypodietalia* e vegetazione annua
- 2250: Dune costiere con *Juniperus* spp.



- 2260: Dune con vegetazione di sclerofille dei Cisto-Lavanduletalia
- 2270 Dune con foreste di Pinus pinea e/o Pinus pinaster
- 3280 : Fiumi mediterranei a flusso permanente con vegetazione dell'alleanza Paspalo-Agrostidion e con filari ripari di Salix e Populus alba
- 6420: Praterie umide mediterranee con piante erbacee alte del Molinio-Holoschoenion
- 6220*: Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea

AI SENSI DELL'ALLEGATO I DELLA D.G.R. N. 2442 DEL 21.12.2018, INSISTONO NELL'AREA INTERESSATA LE SEGUENTI SPECIE ANIMALI:

UCCELLI (SPECIE DI ZONE UMIDE SALMASTRE, DOSSI, DISTESE FANGOSE, LITORALI SABBIOSI):

- A132.B Avocetta (Recurvirostraavosetta);
- A138.B Fratino (Charadriusalexandrinus);
- A140.W Piviere dorato (Pluvialisapricaria);

UCCELLI (SPECIE DI ZONE UMIDE D'ACQUA DOLCE E CANNETI)

- A026.W Garzetta Egretta garzetta
- A081.B Falco di palude Circus aeruginosus

UCCELLI (SPECIE DI GARZAIA SU ALBERI):

- A026.W Garzetta Egretta garzetta;

UCCELLI (SPECIE DI AMBIENTI STEPPICI):

- A243.B Calandrella (Calandrella brachydactyla);

RETTILI (TARTARUGHE MARINE):

- MED1124 (1224 R.R. 6/2016) Tartaruga Caretta (Caretta Caretta);

RETTILI (TESTUGGINI TERRESTRI):

- MED1220 Testuggine palustre europea (Emysorbicularis);

RETTILI (SQUAMATI):

- MED1250 Lucertola campestre (Podarcis sicula);
- MED1263 Ramarro (LacertaVirididis);
- MED1279 Cervone (Elaphequatuorlineata);



- MED5670 (1284 R.R.6/2016)Biacco (*Hierophisviridiflavus*);

MAMMIFERI (CHIROTTI):

- MED1304 Rinolofo maggiore (*Rhinolophusferrumequinum*);
- MED1309 Pipistrello nano (*Pipistrelluspipistrellus*);
- MED2016 Pipistrello albolimbato (*Pipistrelluskuhili*);
- MED2624 Capodoglio (*Physetermacrocephalus*) -in ambiente marino-;

ANIFIBI (CAUDATI):

- MED6956 (1168 R.R. 6/2016) Tritone italiano (*Lissotritonitalicus*);

SPECIENON CENSITE NEI R.R. 6/2016 e R.R. 12/2017

UCCELLI

- A002.WGraviaArctica;
- A052.W Anas Crecca;
- A059.WAythya ferina;
- A176.W Larusmelancephalus;
- A179.W Larusridibundus;
- A181.B.WLarusaudouinii;
- A276.B Saxicola torquata;
- A356.BPasser montanus;
- A459.WLaruscachinnans;
- A604.B.WLarusmichahellis;
- A621.B Passeritaliae;
- A768.W Numeniusarquataarquata;
- A855.W Mareca Penelope;
- A862.W Hydrocoloeusminutus;
- A863.B Thalasseussandvicensis;



ANFIBI:

- 1210P elophylaxkl. Esculentus;
- MED2361 Bufobufo;
- MED6962 Bufotes viridis Complex

AI SENSI DELL'ALLEGATO I DELLA D.G.R. N. 2442 DEL 21.12.2018, INSISTONO NELL'AREA INTERESSATA LE SEGUENTI SPECIE VEGETALI:

- 1883 Stipa austroitalica Martinovský

Al fine del Monitoraggio in questa sede non verranno considerati tutti gli Habitat, le Specie Animali e Specie Vegetali presenti ma solo quelli particolarmente importanti al fine di stabilire l'incidenza temporale del Piano con l'ambiente circostante.

Sistema di indicatori scelto

Indicatori di processo

P.1: Numero di presenze di biciclette noleggiate nelle aree a servizi previste nelle aree di sosta

Oggetto da misurare: Biciclette noleggiate

Tipo di misura: Numero di biciclette noleggiate

Metodo: Il numero di biciclette a disposizione per gli utenti è quello stabilito nei bandi di gara per gli appalti della gestione del servizio o messo a disposizione dall'Amministrazione Comunale. Esso è suscettibile di un aumento nell'eventualità di effetti positivi sullo stato di conservazione di habitat o specie.

Frequenza delle misurazioni: Tre volte l'anno (inizio, periodo centrale e fine) nel periodo estivo, nella fase *post operam*.

Interpretazione: Il valore di riferimento è quello previsto dall'appalto al soggetto gestore del servizio. Un valore minore è possibile nel caso di verificati effetti negativi del piano sullo stato di conservazione di habitat e specie del sistema spiaggia/duna.

P.2: Numero di aree a servizi per la sosta realizzate

Oggetto da misurare: Numero di fruitori

Tipo di misura: Numero giornaliero nel periodo estivo

Metodo: Si conteggia il numero degli utilizzatori delle aree a servizio per qualsiasi utilizzo



Frequenza delle misurazioni: Ogni giorno per tutto il periodo estivo di utilizzo, nella fase *post operam*.

Interpretazione: Il valore di riferimento non è attualmente disponibile.

Indicatori del contributo del piano alla variazione del contesto

V.1: Frequenza di biciclette in sosta nelle apposite rastrelliere sparse sul territorio comunale

Oggetto da misurare: Biciclette in sosta in corrispondenza delle rastrelliere

Tipo di misura: Numero di biciclette

Metodo: Frequenza di biciclette in sosta in corrispondenza delle rastrelliere è rilevato in continuo attraverso apposito sistema elettronico di conteggio installato su ogni mezzo.

Frequenza delle misurazioni: La registrazione del dato è in continuo nella fase *post operam*, nel periodo dell'anno

Interpretazione: L'indicatore è in relazione con l'indicatore P.1; il suo valore non dovrebbe mai essere minore di quello dell'indicatore P.1. Inoltre è un indicatore in grado di restituire anche il grado di "educazione" degli utenti che utilizzando le biciclette

Possibili problemi riscontrabili nelle procedure di misurazione e di interpretazione: Nel caso di malfunzionamento del dispositivo di rilevamento elettronico il dato aggiornato potrebbe non essere disponibile.

Indicatori di contesto

C.1: Stato di conservazione dell'habitat

Oggetto da misurare: Struttura della vegetazione nei tipi di habitat 1210, 2110, 2120, 2230, 2240, 2250*, 2260.

Tipo di misura: Indice adimensionale.

Metodo: La seguente procedura si applicherà indipendentemente per ciascun tipo di habitat. Si procederà al rilevamento della struttura della vegetazione, secondo il campionamento fitosociologico. Si localizza un plot di rilievo, le cui dimensioni dipenderanno dal tipo di vegetazione: 4 m² per la vegetazione erbacea, 16 m² per la vegetazione erbacea alta, 50 m² per la vegetazione arbustiva (Bagella in Angelini et al., 2016). Si individuano tutte le specie vascolari presente nel plot e si assegna a ciascuna un valore di copertura, secondo la scala di Braun-Blanquet. Per ciascun habitat saranno condotti almeno 5 rilievi.

Il valore dell'indicatore si basa sull'applicazione dell'indice FCS_i per ciascun tipo di habitat (Helm et al., 2015). Posto che la conoscenza della composizione del set di specie habitat-specifiche è di primaria



importanza per la conservazione degli habitat, nel metodo si ricorre ad una differenziazione della diversità specifica rilevata in campo, sulla base dell'appartenenza o meno delle specie rilevate al set di specie habitat specifiche descritte dai manuali (Biondi et al., 2009; Biondi & Blasi, 2015; European Commission, 2013; Angelini et al., 2016; Eionet Central Data Repository dell'Agenzia Europea per l'Ambiente), si riconoscono due tipi di diversità: caratteristica e derivata; quest'ultima può essere un buon indice per valutare un cambiamento (degradazione) della qualità dell'habitat, poiché vi appartengono specie non diagnostiche, che possono essere non solo non native ma anche caratteristiche di altri habitat (native aliene) o opportuniste/generaliste, la cui presenza indica un alterazione della composizione specifica indotta dall'impatto antropico.

Il metodo consiste nell'applicazione della funzione:

$$FCS_i = \log(\text{diversità caratteristica} / \text{diversità derivata})$$

ossia il logaritmo del rapporto tra la ricchezza specifica caratteristica (n° di specie tipiche) e la ricchezza specifica derivata (tutte le altre specie).

Insieme al valore medio e all'errore standard del dato FCS_i per ciascun habitat, saranno fornite le tabelle dei rilievi, contenenti l'indicazione delle specie e delle coperture. I punti dei rilievi saranno gestiti su GIS.

Frequenza delle misurazioni: Nella fase *ante operam* e in quella *post operam*, almeno una volta ogni anno nel periodo primaverile.

Interpretazione: I valori ottenuti dall'applicazione della funzione, saranno > 0 per habitat che vertono in uno stato di conservazione positivo e < 0 per habitat che vertono in uno stato di conservazione negativo (Helm et al., 2015). Sarà pertanto possibile ricavare il trend dello stato di conservazione attraverso le varie fasi del monitoraggio, tramite il confronto dei valori medi per ogni habitat ed il loro errore standard.

Possibili problemi riscontrabili nelle procedure di misurazione e di interpretazione: I valori ottenuti dall'applicazione della funzione, saranno > 0 per habitat che vertono in uno stato di conservazione positivo e < 0 per habitat che vertono in uno stato di conservazione negativo (Helm et al., 2015). Sarà pertanto possibile ricavare il trend dello stato di conservazione attraverso le varie fasi del monitoraggio, tramite il confronto dei valori medi per ogni habitat ed il loro errore standard.

Possibili problemi riscontrabili nelle procedure di misurazione e di interpretazione: La funzione applicata per lo studio dei dati ha il limite di non poter fornire un valore numerico per i due casi estremi di (1) solo specie caratteristiche (denominatore = 0), (2) solo specie derivate (numeratore = 0).

La qualità dell'analisi aumenta con l'accuratezza dei dati, pertanto un limite di tale applicazione è rappresentato dall'eccessivo sforzo di campionamento che potrebbe essere richiesto per ottenere tale accuratezza.



C.2: Frequenza del fratino

Oggetto da misurare: Specie fratino (*Charadrius alexandrinus*).

Tipo di misura: Numero di individui in un anno.

Metodo: Il metodo consiste nel conteggio degli individui di fratino, osservati sulle spiagge, annotando l'eventuale presenza del nido.

Frequenza delle misurazioni: Il rilievo verrà fatto una volta l'anno nel periodo estivo, per tutte le fasi di progetto.

Interpretazione: Un trend negativo negli anni indica la possibilità di un impatto negativo dovuto alla frequentazione delle spiagge.

C.3: Presenza della Testuggine Palustre Europea (Emysorbicularis)

Oggetto da misurare: Specie Testuggine Palustre Europea (*Emysorbicularis*)

Tipo di misura: *“Si cercherà di ottenere stime numeriche in un congruo numero di siti campione per ogni regione biogeografica e, nei siti in cui si adotterà il metodo CMR, sarà possibile ottenere anche dati su sex-ratio e struttura di popolazione”*⁶

Metodo: *“Per stimare l'abbondanza assoluta tramite CMR occorre posizionare almeno 5 nasse o bertovelli ogni 100 m per sito, per almeno 1000 m di sponda; le sessioni di cattura devono essere intervallate di almeno una settimana. Il periodo più idoneo è compreso tra i mesi di maggio e agosto, quest'ultimo mese è da escludere per le località più calde del sud Italia. Per i conteggi ripetuti sono necessarie almeno 3 sessioni per sito. Il campionamento va protratto per un massimo di 20 minuti/uomo per punto di osservazione. Il periodo più idoneo è compreso tra i mesi di marzo e maggio a seconda delle caratteristiche climatiche del sito di campionamento. Sono da evitare le giornate ventose, con pioggia o con abbondante copertura nuvolosa. Giornate di lavoro stimate all'anno. Per CMR da 3 a 5 sessioni/anno costituite da almeno 3 giornate ciascuna per sito nel periodo indicato, possibilmente distribuite in visite equidistanti nel tempo. Per conteggi ripetuti 3 giornate anno per sito nel periodo indicato. Numero minimo di persone da impiegare. Per realizzare il monitoraggio è necessaria la presenza di almeno due operatori nel caso di CMR, di uno nel caso dei conteggi. Numero di monitoraggi da effettuare nell'arco dei sei anni ex art. 17 di Direttiva Habitat”*⁷.

Frequenza delle misurazioni: Ogni due anni

⁶ Tratto dai Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: specie animali, ISPRA, Ministero dell'Ambiente, 141/2016

⁷ Tratto dai Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: specie animali, ISPRA, Ministero dell'Ambiente, 141/2016



Interpretazione: Un trend negativo negli anni indica la possibilità di un impatto negativo dovuto alla presenza eccessiva di fruitori dei percorsi ciclabili.

C.4: Stato di conservazione della Stipa austroitalica Martinovský (1883)

Oggetto da misurare: Stato di conservazione della Stipa austroitalica Martinovský (1883)

Tipo di misura: *“sarà effettuato con il metodo delle classi di abbondanza. In caso di stazioni di notevole estensione per la stima del numero di individui saranno utilizzati plot circolari di dimensioni standard (diametro=10 m; 3 per ettaro), disposti in maniera casuale. La consistenza complessiva della popolazione andrà stimata per estrapolazione”*⁸

Metodo: *“Poiché non esistono dati distributivi aggiornati, l'attività di monitoraggio deve dare priorità alla realizzazione di una cartografia della distribuzione reale della specie. I risultati di questa azione preliminare permetteranno di individuare le stazioni su cui concentrare le attività di monitoraggio, rappresentative delle diverse caratteristiche ecologiche e corologiche della specie”*⁹.

Frequenza delle misurazioni: *“Frequenza e periodo: annuale, nel periodo aprile-maggio. Giornate di lavoro stimate all'anno: 1 giornata per stazione (totale circa 60 giorni nei primi 2 anni). Numero minimo di persone da impiegare: 2 persone per ogni stazione, 2 per la cartografia”*¹⁰

Interpretazione: Un trend negativo negli anni indica la possibilità di un impatto negativo dovuto alla presenza eccessiva di fruitori dei percorsi ciclabili e il mancato rispetto degli utenti dei tracciati dei percorsi.

Azioni di correzione del piano in risposta alle informazioni prodotte dal monitoraggio

Nel caso di impatto significativo sullo stato di conservazione degli habitat o sul numero degli individui delle specie animali o sull'estensione delle specie vegetali monitorate, si dovrebbero intraprendere le seguenti misure:

- Limitazione dell'utilizzo dei percorsi ciclabili;
- Utilizzo di cartellonistica che imponga il corretto utilizzo dei percorsi.
- Riduzione del numero di biciclette a noleggio (per es.) a disposizione per le utenze.

⁸ Tratto dai Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: specie vegetali, ISPRA, Ministero dell'Ambiente, 140/2016

⁹ Tratto dai Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: specie vegetali, ISPRA, Ministero dell'Ambiente, 140/2016

¹⁰ Tratto dai Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: specie vegetali, ISPRA, Ministero dell'Ambiente, 140/2016



Correlazione con il Piano di Monitoraggio del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica adottato nel 2020 dalla Regione Puglia considera per la redazione del proprio Programma di Monitoraggio il correlativo del Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti per la parte che riguarda il trasporto stradale e sempre dello stesso Piano gli Indicatori di monitoraggio per obiettivi di sostenibilità, che qui si fanno propri e si riportano come integrativi del presente PMA.

In rosso le Azioni relative ai percorsi ciclabili (Fonte PRMC) in verde (casella) le azioni, gli indicatori e le unità di misura considerate utilizzabili per il Piano della Mobilità Ciclistica Comunale di Gallipoli.

Il PRMC considera anche gli Indicatori di Performance e Indicatori di impatto e di contributo al raggiungimento degli Obiettivi di Sostenibilità per lo stesso Piano che in questa sede verranno considerati in relazione all'effettivo raggiungimento di tali Performance e Obiettivi con il Piano della Mobilità Ciclistica di Gallipoli. A tal proposito sono evidenziate in verde le caselle degli indicatori che possono essere presi in considerazione nell'attuazione del Piano della Mobilità Ciclistica Comunale oggetto del presente RA.

Azione di Piano	Indicatori di Monitoraggio	Unità di misura
Mettere in sicurezza itinerari e punti neri sulla viabilità di interesse regionale di cui sia rilevata la sistematica pericolosità.	Mettere in sicurezza itinerari e punti neri sulla viabilità di interesse regionale di cui sia rilevata la sistematica pericolosità.	N incidenti stradali, morti e feriti
Adeguare le caratteristiche geometrico-funzionali della rete in rapporto ai livelli di traffico attesi e sulla base della gerarchia attribuita.	Qualità delle condizioni di deflusso sulla rete stradale	Flussi, velocità, densità
	Indice di dotazione della rete stradale	% su base nazionale
	Impatto sulla mobilità	Veic*km, veic*ora
	Livello di servizio della rete	km/h
	Miglioramento dell'accessibilità territoriale	minuti
Realizzare parcheggi di interscambio presso le fermate del trasporto pubblico su gomma e/o su ferro strategiche per l'accesso ai grandi attrattori urbani o turistici, attraverso co-finanziamento a favore degli enti locali o dei gestori delle infrastrutture. Il PRT definisce i criteri per la scelta dei nodi del TPL ove privilegiare la funzione di interscambio con l'auto privata: il nodo deve essere accessibile da viabilità principale e localizzato lungo gli itinerari convergenti sull'area centrale di destinazione; la viabilità di accesso al nodo non	Miglioramento dell'accessibilità verso gli ambiti paesaggistici e i distretti industriali	minuti



<p>deve attraversare contesti sensibili dal punto di vista ambientale ed insediativo; la dotazione di posti auto destinata all'interscambio non deve compromettere l'equilibrio della sosta nell'area dove il nodo è localizzato; devono essere presenti livelli di domanda e offerta di TPL (su ferro o su gomma) tali da giustificare la dotazione di sosta</p>		
<p>Realizzare una rete integrata e sicura per la mobilità ciclabile, attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali di accessibilità regionale. In particolare, il PRT assume i risultati del progetto Cyronmed (Cycle Route Network of the Mediterranean) che individua gli itinerari percorribili e gli interventi infrastrutturali necessari per migliorarne la sicurezza e il confort della rete ciclabile mediterranea in territorio pugliese. La priorità di realizzazione degli interventi individuati è da attribuire a quegli assi che integrano nel modo più efficace la rete ciclabile regionale, in un'ottica di intermodalità con i servizi ferroviari.</p>	<p>Estensione della rete ciclabile regionale così come previsto dal Progetto Cyronmed</p>	<p>Km di rete ciclabile</p>
<p>Promuovere l'implementazione di servizi di mobilità alternativa su strada da realizzarsi in aree sensibili dal punto di vista ambientale; in particolare il PRT propone la sperimentazione di servizi di car sharing da offrire agli utenti della rete di trasporto collettivo regionale come "ultimo anello" della catena di spostamento. I criteri di progettazione dei servizi dovranno tener conto degli obiettivi di integrazione tariffaria e funzionale con l'offerta complessiva di trasporto e turistica a livello regionale</p>	<p>Estensione della rete di car sharing e dei servizi di car pooling in regione</p>	<p>N° di vetture in car sharing</p>
<p>Produrre servizi di infomobilità per assistere gli utenti della rete stradale nella scelta degli itinerari di accesso a nodi di trasporto (porti, aeroporti, stazioni, parcheggi), poli funzionali di interesse regionale e sovregionale (ospedali, fiere, ecc.), aree di interesse turistico.</p>	<p>Estensione delle reti di infomobilità negli ambiti urbani e nei nodi di trasporto regionali</p>	<p>N° di centri di produzione delle informazioni per la mobilità</p>
<p>Promuovere la diffusione di forme di "mobilità alternativa" attraverso l'istituzione e la formazione di mobility manager d'area e aziendali e il supporto organizzativo, metodologico e strumentale alla fase iniziale di iniziative quali il car pooling in aree a particolare valenza strategica regionale (grandi poli funzionali, distretti produttivi).</p>	<p>Diffusione dei mobility manager aziendali a servizio delle aree industriali, produttive e di servizio</p>	<p>N° di mobility manager aziendali e di addetti</p>
<p>Realizzare collegamenti ferroviari dagli aeroporti di Bari e Brindisi verso i principali poli dei rispettivi bacini di influenza, per assicurare l'adduzione alla modalità aerea.</p>	<p>Potenziamento di infrastrutture portuali - Incremento dei flussi di merci e passeggeri in entrata alle infrastrutture portuali</p>	<p>Pass/anno e t/anno</p>

Tabella degli Indicatori monitoraggio per azioni del Piano (2009-2013 e 2015-2019) – solo parte relativa al trasporto stradale.
 Fonte: Rapporto Ambientale del PA-PRT 2015-2019 e PRMC 2020



	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Indicatori di monitoraggio	Unità di misura
MOBILITAM	Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.	Modernizzare i servizi di trasporto pubblico di passeggeri al fine di assicurare una maggiore efficienza e una migliore qualità del servizio offerto. (SSS)	Numero di passeggeri trasportati dal servizio di trasporto pubblico in un anno	Pass/anno
		Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza (PGT)	Incidenti in ambito stradale extraurbano e urbano	N/veicoli*km
			Mortalità per incidenti	N/1000 incidenti
			incidenti con mezzi pesanti	N
			incidenti con mezzi trasporto sostanze pericolose coinvolti	N
			Numero di progetti direttamente finalizzati all'incremento della sicurezza del trasporto stradale	N
		Creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di transhipment - che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni e le regioni italiane del Nord e quelle europee (PGT)	Numero di passeggeri e di tonnellate merci trasportati dal sistema portuale in un anno	Pass/anno e t/anno
		Potenziare i sistemi della portualità pugliese con specifico riferimento alle infrastrutturazioni, agli interventi "dell'ultimo miglio", al rafforzamento della retro portualità; (PO FESR)	Numero di passeggeri e di tonnellate merci trasportati dal sistema portuale in un anno	Pass/anno e t/anno
		Potenziare i sistemi aeroportuali con riferimento al miglioramento della qualità dei servizi ed alla maggiore integrazione con gli altri servizi ed infrastrutture di trasporto regionali puntando essenzialmente, allo sviluppo della filiera aeroportuale ed alla sua completa accessibilità; (PO FESR)	Numero di passeggeri e di tonnellate merci trasportati dal sistema aeroportuale in un anno	Pass/anno e t/anno
		Potenziare il sistema ferroviario interregionale ed intra-regionale (con specifico riferimento al rafforzamento ed al collegamento dei corridoi internazionali di trasporto n. 8 con l'Est Europa e n. 1 con la Campania e il Tirreno); (PO FESR)	Numero di passeggeri e di tonnellate merci trasportati dal sistema ferroviario in un anno	Pass/anno e t/anno
Realizzare sistemi di controllo e monitoraggio della qualità dei servizi di trasporto nella regione, nonché la connessione/ accessibilità delle aree produttive, dei sistemi urbani e dei centri minori alle reti principali. (PO FESR)	Numero di passeggeri del trasporto pubblico	Pass/anno		
Potenziare e innovare le reti e i servizi di trasporto pubblico urbano ed extra-urbano e sviluppare infrastrutture e per la mobilità accessibile ed ecosostenibile (rete ciclabile regionale, veicoli a basso impatto ambientale per il trasporto	Numero di passeggeri del trasporto pubblico e qualità del servizio percepito	Pass/anno		



		Ridurre il numero di decessi dovuti a incidenti stradali (PGT)	Numero di incidenti, morti e feriti sulla rete stradale in Regione in ambito urbano ed extraurbano	N incidenti stradali, morti e feriti
ARIA	Ridurre le emissioni dei principali inquinanti e dei gas serra (CO ₂ , N ₂ O, CH ₄)	Ridurre le emissioni inquinanti dovute ai trasporti al fine di minimizzare gli effetti negativi sulla salute umana e/o sull'ambiente. (SSS)	Emissioni di PM10, NOx, per i diversi modi di trasporto	kg/giorno
			Emissioni di PM10, NOx, nelle zone di applicazione del piano di risanamento, per i diversi modi di trasporto	kg/giorno
			Percorrenze veicoli sulla rete regionale	Veic(giorno) *km
			Percorrenze veicoli sulla rete interne alle zone di risanamento	Veic(giorno) *km
		Garantire che le concentrazioni di NO ₂ ,	Concentrazione inquinanti	µg/m ³
	Benzene, SO ₂ , PM10 e O ₃ nell'aria rientrano nei limiti fissati dal DM 60/2002 e dal D.lgs. 183/2004 (Dir. 2000/69/CE, Dir. 99/30/CE, Dir. 2002/3/CE).	Ridurre le emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane (PRQA)	Emissioni di PM10, NOx, per i diversi modi di trasporto	kg/giorno
			Emissioni di PM10, NOx, nelle zone di applicazione del piano di risanamento, per i diversi modi di trasporto	kg/giorno
			Percorrenze veicoli sulla rete regionale	Veic(giorno) *km
			Percorrenze veicoli sulla rete interne alle zone di risanamento	Veic(giorno) *km
	Ridurre le emissioni da traffico autoveicolare nelle aree urbane (PRQA)	Emissioni di PM10, NOx, nelle aree urbane, per i diversi modi di trasporto	kg/giorno	
		Percorrenze veicoli nei centri abitati della regione e in quelli interni alle zone di risanamento	Veic(giorno) *km	
	Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportano impatti negativi significativi per la salute umana e gli ecosistemi	Incrementare la quota di trasporto pubblico (PRQA)	Numero passeggeri per modalità di trasporto pubblico	n pass/anno
			Passeggeri per Kilometro per modalità di TPL	pass*km anno
			Diversione modale da auto a TPL	n persone/anno
		Favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile (PRQA)	Percorrenza totale utenza ferrovia attratta dall'auto	Pas*km anno
Estensione della rete ciclabile regionale così come previsto dal			Km di rete ciclabile	
Percorrenza totale utenza ferrovia	Pas*km anno			
ACQUA	Tutelare/ripristinare lo stato qualitativo/quantitativo della risorsa idrica	Ridurre le interferenze con la difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua. (PAI)	Progetti infrastrutturali che interferiscono con il reticolo idrografico superficiale	%



SUOLO	Contrastare il degrado del suolo, responsabili dei processi di desertificazione	Proteggere il suolo dall'inquinamento e dal degrado (desertificazione, erosione, ecc.) (OS PO FAESR)	Impermeabilizzazione del suolo	m ²
BIOBIOLOGIA	Ridurre la pressione antropica sulle aree naturali causa di perdita di biodiversità	Proteggere e ripristinare gli habitat e i sistemi naturali. (SG)	Progetti infrastrutturali realizzati all'interno in aree forestali o con elevato grado di naturalità	N e km infrastruttur a lineare
			Progetti infrastrutturali realizzati entro la distanza di 1 km da aree forestali o con elevato grado di naturalità	N e km infrastruttur a lineare
			Progetti infrastrutturali realizzati all'interno di un'area protetta (terrestre o marina).	N e km infrastruttur a lineare
			Progetti infrastrutturali realizzati entro la distanza di 1 km da un'area protetta (terrestre o marina)	N e km infrastruttur a lineare
	Mantenere e ripristinare gli habitat naturali e le specie selvatiche in modo da permetterne uno stato di conservazione favorevole nella Comunità (Dir. 92/43)	Siti Natura2000 interessati da progetti infrastrutturali e Siti Natura2000 con habitat prioritari interessati da progetti infrastrutturali.	N e %	
		Variazione della densità infrastrutturale in Siti Natura2000	km ² /Km ² e %	
		Progetti infrastrutturali realizzati all'interno di Siti Natura2000 (terrestre o marina).	N e km infrastrutt. lineare	
		Progetti infrastrutturali realizzati entro la distanza di 1 km da un Sito Natura2000 (terrestre o marina)	N e km infrastrutt. lineare	
		Perdita e frammentazione di habitat	km ² e ml di barriera	
		Progetti realizzati in prossimità (distanza <1 Km) da un bene tutelato dal D. Lgs. 42/2004 (ex L. 1497/39)	N, Km e Ha di infrastrut. interferenti	
		Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza <1 Km) da un'area tutelata dal D. Lgs. 42/2004 (ex L. 431/85)	N, Km e Ha di infrastrut. interferenti	



	Tutela: mantenimento e valorizzazione della qualità paesaggistica	Conservare i caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi del territorio al fine di tutelare le preesistenze significative ed i relativi contesti (CEP, PUTT e PPTR)	Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza <1 Km) di aree protette	N, Km e Ha di infrastrut. interferenti
			Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza <1 Km) di aree di pregio paesistico individuate nel PRTP	N, Km e Ha di infrastrut. interferenti
			Progetti realizzati in prossimità (distanza <1 Km) da un bene tutelato dal D. Lgs. 42/2004 (ex L. 1497/39)	N, Km e Ha di infrastrut. e interferenti
			Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza <1 Km) da un'area tutelata dal D. Lgs. 42/2004 (ex L. 431/85)	N, Km e Ha di infrastrut. interferenti
			Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza <1 Km) di aree protette	N, Km e Ha di infrastrut. interferenti
			Progetti realizzati all'interno o in prossimità (distanza 1 Km) di aree di pregio paesistico individuate nel PRTP	N, Km e Ha di infrastrut. interferenti
AMBIENTE MARINO E	Tutelare/ripristinare lo stato qualitativo delle acque marine e di transizione Proteggere le coste dai fenomeni erosivi	Ridurre il consumo del suolo, in particolare nelle aree più sensibili e nella fascia costiera, da parte di attività produttive, infrastrutture e attività edilizie (SAAI)	Superficie di suolo non ancora urbanizzata (a permeabilità naturale) interessate da infrastrutture a distanza minore di 1 km dalla linea di costa	% rispetto alle opere previste
RIFIUTI	Evitare la generazione dei rifiuti e aumentare l'efficienza nello sfruttamento delle risorse	Ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti in particolare attraverso l'adozione e lo sviluppo di tecnologie pulite	Sviluppo tecnologie pulite	N e ton rifiuti
ENTRO	Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale	Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, e conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.	Popolazione esposta per livello sonoro totale e per modalità di trasporto	n persone per livello
		Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore (SAAI)	Sorgenti controllate (Infrastrutture trasporto) per le quali si è verificato almeno un superamento dei limiti	n
		Ridurre l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti, sia all'origine sia tramite misure	Popolazione esposta per livello sonoro totale e per modalità di trasporto	n persone per livello
		Redazione della caratterizzazione acustica degli intorni aeroportuali	n	



		di attenuazione, per garantire livelli globali di esposizione che non incidano sulla salute umana. (SSS)	Uso di manto stradale carrabile drenate e fonoassorbente	km	
		Promuovere programmi d'intervento finalizzati alla riduzione dell'impatto acustico	Redazione della caratterizzazione acustica degli intorni aeroportuali	n	
			Redazione mappe acustiche o mappe strategiche e adozione di piani d'azione ai sensi del D.Lgs 194/05	n	
CLIMA	Ridurre le emissioni di gas climalteranti strategie di adattamento	Limitare le emissioni di gas climalteranti dei trasporti (CPC)	Veicoli circolanti per combustibile, classe e tipologia veicolo	N per classe	
POPOLAZIONE E SALUTE	Tutelare la salute pubblica e assicurare la qualità della vita	Individuare e prevenire pericoli per la salute legati a fattori ambientali (SEAS)	Emissioni di PM10, NOx, per i diversi modi di trasporto		
			Emissioni di PM10, NOx, nelle zone di applicazione del piano di risanamento, per i diversi modi di	kg/giorno	
			Popolazione esposta al rumore	n persone per livello	
				Uso di manto stradale carrabile drenate e fonoassorbente	km
		Ridurre il numero di decessi dovuti a incidenti stradali (PGT)	Incidenti con morti o feriti in ambito stradale extraurbano e	N/veicoli*km	
			Mortalità per incidenti	N/1000 incidenti	
		Migliorare la comunicazione sviluppando la sensibilizzazione, la comunicazione riguardo ai rischi, la formazione e l'istruzione (PEAS)	Numero di progetti direttamente finalizzati all'incremento della sicurezza del trasporto stradale	N	
Garantire accessibilità alle utenze deboli	Numero di iniziative promosse di sensibilizzazione del pubblico alle problematiche ambientali	n/anno			
	Attività di comunicazione	n/anno			
ENERGIA	Ridurre i consumi specifici di energia e l'utilizzo delle fonti energetiche fossili	Pervenire a livelli sostenibili di consumo di energia nei trasporti (SSS)	consumo per tipologia di combustibile per trasporto su	Ktep/anno	
		Predisposizione di programmi a livello locale finalizzati a favorire l'interscambio fra mezzo privato e mezzo pubblico, individuando siti d'interscambio in ingresso alla città, prevedendo anche specifiche forme di tariffazione. Ampliamento delle aree ciclo-pedonali, introduzione di sistemi di car-sharing, car-pooling e taxi collettivi. Introduzione della figura del Mobility manager. (PEAR)	Valutare l'estensione della rete ciclabile	Km di rete ciclabile	
			Numero passeggeri per modalità di	n pass/anno	
			Passeggeri per Kilometro per modalità di TPL	pass*km anno	
			Interventi realizzati	n e km	
	Percorrenza totale utenti ferrovia;	%			



		Miglioramento della rete e delle interconnessioni relative al servizio	Percorrenza utenza ferrovia attratta dall'auto:	%
		Incremento della competitività della rete ferroviaria rispetto al trasporto su gomma anche nell'ambito del trasporto merci e razionalizzazione della domanda offerta di autotrasporto. (PEAR)	Miglioramento accessibilità	minuti
			Tonnellate di merci trasportate su ferro	t e %ferro/tgomma
AMBIENTE URBANO	Ridurre l'impatto del trasporto sull'ambiente urbano e la salute pubblica (AC)		Calcolo emissioni PM10 e NOx nei centri abitati per tipologia di	kg/giorno
			Popolazione esposta al rumore	n persone per livello
			Percorrenze veicoli in ambito	veic. * km
			Numero di incidenti, morti e feriti sulla rete urbana	N incidenti stradali, morti e
			Uso di manto stradale carrabile drenate e fonoassorbente	km
TURISMO	Migliorare l'attrattività del territorio regionale, anche turistica, attraverso la valorizzazione delle risorse naturali, culturali e paesaggistiche per uno sviluppo in chiave sostenibile (PO FESR)		Intensità turistica	Presenze su 100 residenti
			Flussi turistici per modalità di trasporto	N per modalità

Tabella degli Indicatori di monitoraggio per obiettivi di sostenibilità del PMA del PA-PRT 2015-2019 (in rosso le parti che si riferiscono in toto o in parte alla mobilità ciclistica). Fonte: Rapporto Ambientale del PA-PRT 2015-2019 e PRMC 2020

Obiettivi specifici del PRMC	Azioni del PRMC	Indicatori di performance	U.M.	Fonte del dato
Definizione dei principali itinerari cicloturistici regionali della Puglia (ciclovie), da realizzare secondo specifiche tipologie, priorità e gerarchie (EuroVelo, SNCT, regionali)	Realizzazione della ciclovía EuroVelo 5 coincidente con la RP01/ B13 - Ciclovía Francigena	Lunghezza della ciclovía oggetto almeno di PFTE	km mappa	Ente attuatore
		Lunghezza della ciclovía in sede propria realizzata	km mappa	Ente attuatore
		Lunghezza della ciclovía in sede promiscua realizzata con interventi di traffic calming	km mappa	Ente attuatore
		Lunghezza della ciclovía realizzata mediante percorso naturalistico	km mappa	Ente attuatore
	Realizzazione delle ciclovie appartenenti al SNCT: - RP03/BI 11 - Ciclovía dell'AQP - RP02/BI6 - Ciclovía Adriatica	Lunghezza delle ciclovie oggetto almeno di PFTE (dati disaggregati per ciclovía)	km mappa	Ente attuatore
		Lunghezza delle ciclovie in sede propria realizzata (dati disaggregati per ciclovía)	km mappa	Ente attuatore
		Lunghezza delle ciclovie in sede promiscua realizzata con interventi di traffic calming (dati disaggregati per ciclovía)	km mappa	Ente attuatore



		Lunghezza delle ciclovie realizzate mediante percorso naturalistico (dati disaggregati per ciclovia)	km mappa	Ente attuatore
	Realizzazione delle ciclovie appartenenti agli altri itinerari regionali	Lunghezza delle ciclovie oggetto almeno di PFTE (dati disaggregati per ciclovia)	km mappa	Ente attuatore
		Lunghezza delle ciclovie in sede propria realizzata (dati disaggregati per ciclovia)	km mappa	Ente attuatore
		Lunghezza delle ciclovie in sede promiscua realizzata con interventi di traffic calming (dati disaggregati per ciclovia)	km mappa	Ente attuatore
		Lunghezza delle ciclovie realizzate mediante percorso naturalistico (dati disaggregati per ciclovia)	km mappa	Ente attuatore
Messa in sicurezza delle intersezioni degli itinerari ciclabili con la viabilità carrabile	Realizzazione di interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezioni carrabile	Numero e localizzazione di interventi puntuali di messa in sicurezza realizzati per tipologia	n, mappa	Ente attuatore
Promozione dell'intermodalità	Realizzazione di velostazioni nei principali nodi intermodali (stazioni ferroviarie e fermate del trasporto pubblico) in connessione con la rete delle ciclovie	Numero e localizzazione di velostazioni realizzate in prossimità di stazioni ferroviarie e di fermate del trasporto pubblico	n mappa	Ente attuatore
		Numero di ciclovie entro 5 km dalle velostazioni realizzate	n mappa	Analisi cartografica su dati di enti attuatori
	Attrezzare gli autobus con dispositivi idonei al carico e al trasporto delle biciclette a bordo del mezzo	Numero di autobus attrezzati per il trasporto delle biciclette a bordo	n	Ente attuatore
		Itinerari percorsi dagli autobus attrezzati	mappa	Ente attuatore
	Predisposizione di spazi all'interno delle carrozze e delle vetture ferroviarie per il trasporto delle biciclette	Numero di vetture ferroviarie attrezzate per il trasporto delle biciclette a bordo	n	Ente attuatore
		Itinerari percorsi dalle vetture attrezzate	mappa	Ente attuatore



	Individuazione e attuazione (tramite accordi con i gestori delle ferrovie) di itinerari Bici+Treno lungo percorsi ferroviari serviti da Trenitalia e da Ferrovie regionali	Numero, lunghezza e localizzazione degli itinerari Bici+Treno realizzati	n km mappa	Regione Puglia/ASSET
Sviluppare il cicloturismo in Puglia	Realizzazione di una rete di ciclovie in grado di rendere accessibili poli attrattori naturalistici e storico-culturali presenti sul territorio regionale	Numero dei poli attrattori presenti entro una distanza di 500 m dalla rete dei percorsi ciclabili realizzati, suddivisi per tipologie (dati disaggregati per ciclovie) - Poli naturalistici: parchi naturali, spiagge "Bandiera Blu", oasi WWF, etc. - Poli storico-culturali: beni storico-culturali, borghi storici, siti Unesco, ecomusei, etc.	n mappa	Analisi cartografica o dati di enti attuatori
Progettazione e realizzazione di azioni di marketing, comunicazione, informazione e educazione sul tema della mobilità ciclabile	Realizzazione di una segnaletica specializzata per l'indirizzamento e l'informazione sulle ciclovie	Lunghezza e localizzazione delle ciclovie con segnaletica di indirizzamento/informazione realizzata	Km mappa	Ente attuatore
	Definizione di un piano di promozione della mobilità ciclabile che includa la realizzazione di un portale partecipativo e divulgativo e di un'App	Piano di promozione della mobilità ciclabile realizzato	SI/NO	Regione Puglia/ASSET
		Portale partecipativo e divulgativo realizzato	SI/NO	Regione Puglia/ASSET
		App per la promozione della mobilità ciclabile realizzata	SI/NO	Regione Puglia/ASSET
	Realizzazione di un sistema informativo territoriale della rete degli itinerari	Sistema informativo territoriale della rete degli itinerari realizzato	SI/NO	Regione Puglia/ASSET
Incentivazione degli Enti Locali alla redazione e all'attuazione di strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica (Piani Urbani della Mobilità Ciclistica Comunali e Provinciali)	Concessione di contributi agli enti locali per la redazione di piani per la mobilità ciclistica	Contributi concessi agli enti locali per la redazione di Piani Urbani della Mobilità Ciclistica Comunali e Provinciali	Euro	Regione Puglia
		Numero e localizzazione di Piani Urbani della Mobilità Ciclistica Comunali e Provinciali adottati/approvati	n. mappa	Ente Attuatore



	Concessione di contributi agli enti locali per il cofinanziamento dei progetti previsti nei piani per la mobilità ciclistica	Contributi concessi per il cofinanziamento dei progetti previsti nei Piani Urbani della Mobilità Ciclistica Comunali e Provinciali	Euro	Regione Puglia
		Progetti di mobilità sostenibile realizzati con il cofinanziamento regionale, per importo, tipologia e localizzazione	n. Euro mappa	Ente Attuatore

Tabella Indicatori di Performance Piano Regionale della Mobilità Ciclistica – Fonte: PRMC 2020

Componenti/ Tematiche ambientali	Obiettivi di sostenibilità ambientale specifici	Indicatori di impatto/ di contributo	U.M.	Fonte del dato
Aria e cambiamenti climatici	Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera nel settore dei trasporti	Numero, lunghezza e localizzazione degli itinerari Bici+Treno realizzati mediante accordi con Trenitalia e i gestori di Ferrovie regionali	n. lunghezza	Regione Puglia/ASSET
Risorse idriche	Contenimento delle pressioni da fonti di inquinamento diffuse su corpi idrici superficiali e sotterranei	Estensione del suolo urbanizzato in conseguenza della realizzazione dei nuovi percorsi ciclabili	mq mappa	Enti attuatori
Ambiente marino costiero	Valorizzazione di paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica (PPTR)	Km di ciclovie che intercettano paesaggi Costieri ad Alta Valenza Naturalistica da Valorizzare	Km mappa	Analisi cartografica su dati di enti attuatori
	Riqualificazione di paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica (PPTR)	Km di ciclovie che intercettano paesaggi Costieri ad Alta Valenza Naturalistica da Riqualificare (PPTR)	Km mappa	Analisi cartografica su dati di enti attuatori
	Riduzione della pressione antropica sugli ambienti marino costieri	Numero, lunghezza e localizzazione degli itinerari Bici+Treno che interessano destinazioni turistiche costiere realizzati mediante accordi con Trenitalia e con i gestori di Ferrovie regionali	n. lunghezza	Regione Puglia/ASSET



Suolo	Contenimento del consumo di suolo	Suolo urbanizzato in conseguenza della realizzazione dei nuovi percorsi ciclabili	mq mappa	Enti attuatori
	Valorizzazione dei paesaggi rurali	Km di ciclovie che intercettano territori caratterizzati da produzioni agricole di particolare qualità e tipicità	Km mappa	Analisi cartografica su dati di enti attuatori
Rumore	Riduzione della popolazione esposta al rumore indotto da traffico stradale	Numero di Piani Urbani della Mobilità Ciclistica (PUMC) approvati	n.	Regione Puglia
Paesaggio	Valorizzazione del patrimonio paesaggistico	Numero di Beni Paesaggistici e Ulteriori Contesti Paesaggistici presenti entro una distanza di 500 m. dalla rete dei percorsi ciclabili realizzati	n.	Analisi cartografica su dati di enti attuatori
	Valorizzazione del patrimonio storico-culturale	Numero di beni storico-culturali presenti entro una distanza di 500 m. dalla rete dei percorsi ciclabili realizzati	n.	Analisi cartografica su dati di enti attuatori
Biodiversità e reti ecologiche	Riduzione del disturbo arrecato a habitat e biodiversità	Lunghezza delle ciclovie che intercettano aree caratterizzate da alta fragilità ambientale	Km mappa	Analisi cartografica su dati ISPRA (Carta della Natura)
		Numero di SIC/ZSC intercettate dalle ciclovie	Km mappa	Analisi cartografica su dati di enti attuatori
		Numero di ZPS intercettate dalle ciclovie	Km mappa	Analisi cartografica su dati di enti attuatori
		Superficie di habitat prioritari sottratti per la realizzazione delle ciclovie	mq mappa	Analisi cartografica su dati di enti attuatori
		Promozione di modalità di fruizione ecocompatibili del patrimonio naturale regionale	Lunghezza delle ciclovie che intercettano Aree Protette e siti della Rete Natura 2000	Km mappa
Rifiuti	Riduzione della quantità di rifiuti prodotti	Rifiuti speciali prodotti da attività di demolizione e costruzione conferiti a discarica	t.	Ente attuatore
Salute umana e benessere	Riduzione del numero di incidenti stradali che coinvolgono ciclisti	Var % rispetto al 2018 di incidenti stradali che coinvolgono ciclisti	% mappa	ASSET
	Riduzione del numero di decessi in incidenti stradali che riguardano ciclisti	Var % rispetto al 2018 di decessi in incidenti stradali che riguardano ciclisti	% mappa	ASSET
	Promozione del	Realizzazione (lunghezza e localizzazione)	km	Ente attuatore



	cicloturismo	delle ciclovie appartenenti al SNCT: <ul style="list-style-type: none"> o RP03/BI 11 - Ciclovia dell'AQP o RP02/BI6 - Ciclovia Adriatica 	mappa	
		Presenze turistiche legate al cicloturismo	n	Da verificare (*)
	Valorizzazione integrata delle aree strategiche di attrazione turistica (grandi attrattori e destinazioni turistiche mature)	Realizzazione (lunghezza e localizzazione) dei tratti delle ciclovie RP02/BI6, RP03/BI11, RP05/BI11, RP06/BI14, che passano in prossimità (< 5 km) da grandi attrattori (spiagge bandiere blu, siti UNESCO)	km mappa	Ente attuatore
	Valorizzazione integrata delle destinazioni turistiche emergenti (città d'arte e borghi, parchi e oasi naturalistiche, etc.)	Realizzazione dei tratti delle ciclovie che passano in prossimità (< 2 km) di poli attrattori: Poli naturalistici: <ul style="list-style-type: none"> o parchi naturali, o oasi WWF Poli storico-culturali: <ul style="list-style-type: none"> o beni storico-culturali, o borghi storici, o ecomusei 	km mappa	Ente attuatore
Contribuzione alla diffusione di stili di vita sani	Indicatore da definire (**)	(**)	Da verificare (**)	

Tabella indicatori di Impatto e di contributo al raggiungimento degli Obiettivi di Sostenibilità Piano Regionale della Mobilità Ciclistica – Fonte: PRMC 2020

Durata del piano di monitoraggio

Il monitoraggio si estende temporalmente dalla fase *ante operam* dei progetti attuativi sino a quella *post operam*, per un periodo della durata di almeno cinque anni dalla chiusura dei lavori. Le definizioni delle fasi di pianificazione sono riportate in tabella seguente.

Tabella 1: Definizioni delle varie fasi di progetto.

Fase	Definizione
<i>Ante operam</i>	Periodo che precede l'avvio delle attività di cantiere
In corso d'opera	Periodo che comprende le attività di cantiere, quali l'allestimento del cantiere, la realizzazione dell'opera, lo smantellamento del cantiere e il ripristino dei luoghi
<i>Post operam</i>	Periodo che comprende la fase di esercizio



Gestione dei dati

I dati acquisiti saranno inseriti in un database dedicato. I dati spaziali (punti di rilievo della vegetazione, punti di rilievo di nidificazioni, aree parcheggio, ecc.) saranno acquisiti in campo con strumentazione GPS e gestiti con software GIS. I dati numerici saranno gestiti con file .xls.



8. Bibliografia

- Angelini P., Casella L., Grignetti A., Genovesi P. (Eds) (2016) *Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: habitat*. ISPRA, Manuali e linee guida, 140/2016.
- Biondi E., Blasi C. (2015) *Prodromo alla vegetazione d'Italia*. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. [online] URL: <http://www.prodromo-vegetazione-italia.org>.
- Biondi E., Blasi C., Burrascano S., Casavecchia S., Copiz R., Del Vico E., Galdenzi D., Gigante D., Lasen C., Spampinato G., Venanzoni R., Zivkovic L. (2009) *Manuale Italiano di interpretazione degli habitat della Direttiva 92/43/CEE*. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Società Botanica Italiana. [online] URL: <http://vnr.unipg.it/habitat>.
- European Commission (2013) *Interpretation manual of European Union habitats*. EUR 28. European Environment, Nature and Biodiversity.
- Helm A., Zobel M., Moles A.T., Szava-Kovats R., Pärtel M. (2015) *Characteristic and derived diversity: implementing the species pool concept to quantify conservation condition of habitats*. *Diversity and Distributions* 21:711–721.
- ISPRA (2015) *Indicazioni operative a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS*. Manuali e Linee Guida 124/2015, ISPRA, Roma.
- La Mesa G., Paglalonga A., Tunesi L. (Eds) (2019) *Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE e Direttiva 09/147/CE) in Italia: ambiente marino*. ISPRA, Manuali e linee guida, 190/2019.
- ISPRA (2016) *Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: specie vegetali*, ISPRA, Ministero dell'Ambiente, 140/2016
- ISPRA (2016) *Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: specie animali*, ISPRA, Ministero dell'Ambiente, 141/2016
- Linee Guida PUMS Regione Puglia 2018
- Piano Regionale dei trasporti_Aggiornamento 2021-2030
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) -Regione Puglia 2020