



**COMUNE DI LEVERANO**  
PROVINCIA DI LECCE  
SETTORE TECNICO LL.PP E SERVIZI MANUTENTIVI



# Piano Comunale della Mobilità Ciclistica



## Linee di Indirizzo

Il Sindaco – Arch. Marcello Rolli

Il R.U.P. - Arch. Valerio Costantino

## Indice generale

Premessa.....	3
Introduzione.....	5
L'analisi di contesto.....	7
Contesto Normativo e Pianificatorio di riferimento.....	9
Il percorso partecipato per la formazione del Biciplan.....	11
Gli obiettivi del Biciplan.....	12
DPRU – obiettivi generali e tematici.....	12
Processo partecipativo per il PUG.....	13
Gli obiettivi aggiuntivi per il Biciplan.....	15
Le fasi della redazione ed approvazione del Piano.....	16
Le azioni del Piano.....	17
Attuazione del Piano e canali di finanziamento degli interventi.....	18
Monitoraggio del biciplan.....	19
Analisi di sostenibilità degli orientamenti iniziali ai fini VAS.....	22
Elenco degli enti territoriali interessati e dei soggetti competenti in materia ambientale.....	27

## Premessa

Circa quattro anni fa, durante la campagna elettorale, mi sono presentato alla cittadinanza, come candidato sindaco, con un breve video in cui, come usuale, mi spostavo sulla mia bicicletta per le vie di Leverano.

Non si trattava di una scelta casuale, perché in quell'atto di quotidianità si rispecchiava una scelta di campo, l'indirizzo, comune a tutta la parte politica che mi sostiene, di un contatto stretto con la realtà e con i cittadini, l'immaginare un centro abitato che fosse in grado di accettare le sfide della sostenibilità, della resilienza, della rigenerazione in tutte le sue diverse forme.

Oggi, ci affacciamo ad un mondo diverso, un mondo in cui una giovane ragazza svedese è riuscita, quasi da sola, a portare all'attenzione mondiale il tema del nostro futuro, il tema di quanto lasceremo alle nuove generazioni.

Un mondo che poi, all'improvviso, è stato costretto a confrontarsi con la propria fragilità, prima per le crisi climatiche e poi per la pandemia che tuttora ci coinvolge.

Può una semplice bicicletta essere una risposta a tutto questo?

Mi sento di rispondere "sì, anche".

Non dobbiamo dimenticarci di quando, bambini e ragazzi, l'andare in bicicletta fosse una conquista, con il senso d'indipendenza ed i pensieri improvvisamente chiari, resi più nitidi dal sentire l'aria fresca scorrere intorno a noi ed il senso del nostro muoverci attraverso il mondo, un cambiamento che non era solo fisico, ma anche mentale, culturale.

Un cambiamento che ci deve guidare.

Immediatamente dopo l'insediamento, tra i primi atti della nuova Amministrazione, abbiamo chiamato i cittadini a confrontarsi, a partecipare, sui temi della rigenerazione urbana.

I quattro progetti nati dalle vostre idee, dalle vostre indicazioni, stanno adesso per divenire realtà; tre di essi prevedono importanti interventi sulla rete ciclabile, anzi, possiamo dire i **primi interventi di rete ciclabile all'interno del tessuto urbano di Leverano**.

Insieme, siamo andati oltre, dando avvio alla redazione di un nuovo Piano Urbanistico, iniziato con un grande progetto di consultazione popolare, un progetto nel corso del quale di nuovo sono emersi, con forza, i temi della sostenibilità e della mobilità ciclistica.

Queste Linee di Indirizzo per un Piano della Mobilità Ciclistica Comunale, o più brevemente Biciplan, costituiscono un tassello ulteriore, che giunge immediatamente dopo l'indirizzo per la redazione di un PEBA, un Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche – due Piani che, come parti del nuovo PUG, aiuteranno ad aprire nuovi orizzonti per tutti noi, orizzonti pratici, fatti di nuove opere che potranno essere finanziate proprio grazie ad essi, opere che, in modi diversi ma correlati, ci permetteranno di spostarci in una città resa migliore, più vivibile, più attraente per tutti.

Entrambi i Piani chiameranno la cittadinanza a partecipare, a portare nuovamente la propria visione e le proprie idee, questa volta in ambiti più definiti e specifici, perché anche stavolta siamo sicuri che, con il contributo di tutti, si possa arrivare a realizzare i migliori risultati possibili.

La bicicletta può essere un esempio di tutto questo – ci fa spostare e nel modo migliore, per la nostra salute ed il mondo, ma chiede il nostro impegno, il nostro contributo per farlo.

Ed è anche un filo, sottile ma robusto, che collega insieme il nostro passato, quando la bicicletta era la prima conquista d'emancipazione, con il nostro futuro, quando grazie ai progetti che scaturiranno dai nuovi piani, redatti grazie all'impegno di tutti, potremo dirigerci, con consapevole decisione, verso l'orizzonte in cui crediamo fermamente: quello di costruire un mondo migliore in cui vivere e da lasciare poi in eredità alle prossime generazioni.

Il Sindaco e l'Amministrazione Comunale

## Introduzione

La Legge n.2 dell'11 gennaio 2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" introduce per l'Italia una visione nuova, in cui per la prima volta l'uso della bicicletta, come mezzo di trasporto, assume una valenza strategica – non più solo un mezzo da **promuovere**, per i suoi numerosi effetti salutari, ma un mezzo che ci consente di **risolvere** problematiche di portata diversa, dalla scala locale a quella globale, senza soluzioni di continuità.

Ci troviamo quindi di fronte ad un riconoscimento di valore e potenzialità, una modalità di trasporto che chiaramente necessita un rapporto con altri, diversi mezzi, ma non più nel senso di competizione, bensì di collaborazione, integrazione, capacità di portare "le ruote sottili" anche oltre gli usi che finora le hanno viste protagoniste.

Tornando alla Legge 2/2018, vediamo subito che all'art. 1, comma 1 viene introdotta una dichiarazione d'intenti ampia: *"bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica"*.

Una definizione che in un unico costrutto tocca numerosi temi di grande, grandissima portata e rivela le potenzialità ancora latenti connaturate a questo mezzo di trasporto.

È da notare che il riuscire a progettare ed attuare un Piano Comunale per la Mobilità Ciclistica implica anche il rendere le strade più sicure e, in un certo qual modo, restituirle alla cittadinanza dopo un lungo ed eccessivo dominio e strapotere da parte delle autovetture: in ambito urbano le strade devono in primo luogo appartenere ai cittadini ed essere capaci di accogliere in sé le loro istanze di socialità ed incontro e solo secondariamente devono essere considerate ad uso dei veicoli a motore.

L'impatto di un aumento della mobilità pedonale e ciclistica si manifesta non solo sui benefici diretti nella salute dei ciclisti-pedoni, ma anche su una crescita globale del livello di benessere, attraverso la riduzione dell'inquinamento sonoro e di quello legato agli inquinanti dell'aria per poi arrivare anche al recupero delle possibilità di gioco per i bambini, spesso relegati, a causa delle preoccupazioni per la loro sicurezza, ad un'ingiusta detenzione forzata di cui sono incolpevoli vittime.

Nel comma 2 della legge 2/2018 vengono poi definite in maniera specifica, per la prima volta nella normativa italiana, gli interventi e le azioni di cui il Biciplan si deve occupare:

I Biciplan definiscono:

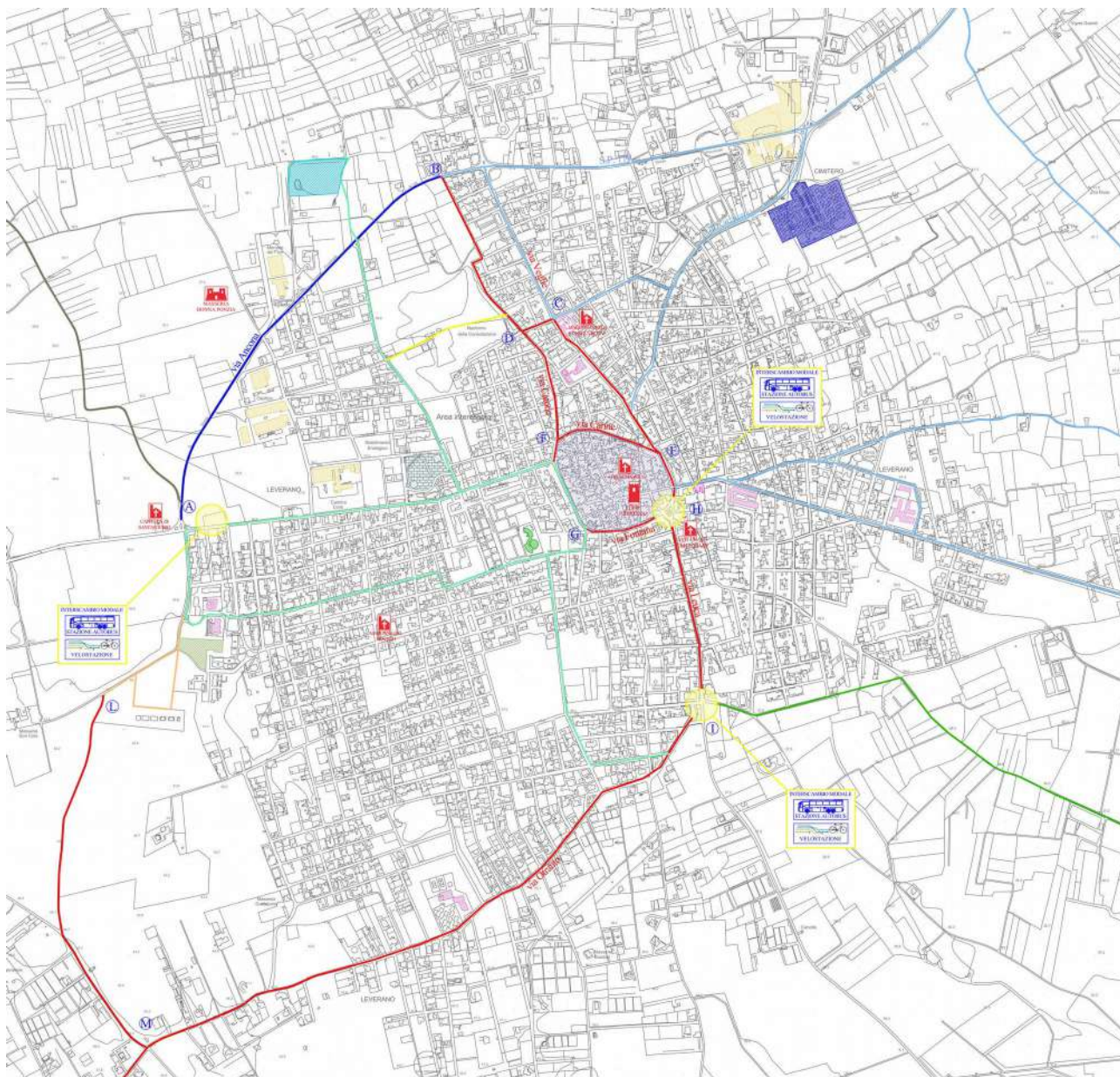
- a. la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di

- traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
- b. la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;
  - c. la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);
  - d. gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;
  - e. il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;
  - f. gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie ed autostradali;
  - g. gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;
  - h. eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
  - i. gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
  - j. le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
  - k. le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
  - l. eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);
  - m. le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;
  - n. eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile.

Come si vede, i piani comunali della mobilità ciclistica, che il legislatore definisce in brevità *Biciplan*, rispondono alle esigenze di creare una rete di mobilità ciclistica, trattando in particolare il problema dei rapporti di questa rete con le altre reti di mobilità, individuando implicitamente la natura conflittuale del rapporto con altri mezzi e reti di trasporto, che occorre prioritariamente affrontare e risolvere proprio attraverso un piano attuativo, e definendo altresì i criteri del suo successo, che viene raggiunto nel momento in cui la rete pianificata si mostra davvero in grado di congiungere e connettere gli elementi portanti della vita di una città.

Si tratta di un obiettivo possibile? Indubbiamente sì, ma non solo, perché a ben guardare si tratta di un obiettivo necessario e non più derogabile, perché parte essenziale di uno sforzo che deve vedere uniti tutti i livelli istituzionali e di governo del territorio, verso la responsabilità e la necessità di lasciare alle future generazioni un mondo impostato in maniera diversa rispetto all'attuale, capace di esprimere bellezza, sostenibilità ed equilibrio dinamico, proprio le caratteristiche che la bicicletta, con le sue ruote sottili, ci ricorda umilmente ogni giorno.

## L'analisi di contesto



*Previsioni di sviluppo di una rete ciclistica urbana per Leverano – Rigenerazione Urbana, Ciclovia degli Ulivi e previsioni successive*

Il contesto territoriale del Comune di Leverano si presenta, dal punto di vista orografico, estremamente favorevole all'uso della bicicletta, essendo ridottissime le pendenze riscontrabili; a questa osservazione fa però da contraltare una serie di oggettive difficoltà legate alla relazione tra l'uso della bicicletta e quello degli autoveicoli.

Più in particolare, in ambito extraurbano le difficoltà principali sono riscontrabili in relazione alla possibilità di percorrere le strade provinciali, in cui le piste ciclabili in sede propria sono pressoché assenti, determinando così un elevato coefficiente di rischio per i ciclisti.

Anche nelle strade extraurbane secondarie, che sono caratterizzate da velocità più basse di scorrimento, non mancano tuttavia i rischi, spesso legati alla ridotta larghezza della carreggiata, fattore che diventa particolarmente critico in relazione alle curve.

Questi fattori di rischio si riducono fortemente per le strade extraurbane secondarie che presentano aspetti tali da produrre un rallentamento forzato nella velocità dei veicoli a motore, ad esempio in relazione alla presenza continua e regolare di curve a 90 gradi (strade che seguono i confini poderali), o strade bianche, prive di asfalto, fattori che si traducono in elementi di limitazione della velocità (e quindi della frequentazione) per gli autoveicoli.

Una ulteriore criticità, che interessa anche questi ultimi tratti della rete stradale in cui le biciclette riescono a circolare liberamente, risiede nella discontinuità di questi tratti bike-friendly, per via dell'attraversamento trasversale di arterie stradali a maggior velocità e traffico.

In ambito urbano si ripetono le problematiche di eccessiva velocità dei veicoli a motore, che nella generalità dei casi non rispettano il limite di velocità dei 30 km/h imposto sull'intero abitato; il problema diviene particolarmente impattante in corrispondenza di strade che, pur essendo sufficientemente larghe da permettere un transito veloce delle auto, sono altresì troppo strette per il passaggio contemporaneo di biciclette ed automobili.

Al momento attuale, in ambito urbano, risultano realizzate pochissime piste ciclabili, unicamente in collocazione periferica (circa un km di lunghezza complessiva), il cui uso è pressoché nullo, in quanto non connesse ad itinerari inseriti nel restante centro urbano.

A livello extraurbano, si rinvergono unicamente i percorsi ciclistici del "Percorso Cicloturistico della Provincia di Lecce", che tuttavia scontano le già citate criticità nei punti di attraversamento della rete viaria provinciale a maggior velocità di scorrimento, per cui anche in questo caso risultano poco utilizzati.

Un'isola felice, dal punto di vista della ciclabilità, è costituita dal Centro Storico, sia in ragione di strade evidentemente non costruite per le automobili (troppo strette per essere percorse a velocità sostenuta), sia per la pavimentazione in basolato che induce a mantenere un andatura veicolare più che moderata. Queste caratteristiche, insieme alla posizione centrale del quartiere, ne fanno un importante snodo della ciclabilità e pedonalità in ambito urbano.



## Contesto Normativo e Pianificatorio di riferimento

Pianificare un intervento coerente, che incida in modo effettivo sul cambiamento della mobilità a livello comunale, implica in primo luogo la capacità di inserire il nuovo piano all'interno del contesto normativo e pianificatorio sovraordinato, spesso in rapida evoluzione, del quale è indispensabile però fissare i principali riferimenti a livello europeo, nazionale, regionale e locale.

Nella redazione del nuovo Piano della Mobilità Ciclistica andranno quindi considerati i riferimenti:

### A livello Europeo:

- il Libro arancio 1999 "Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire";
- il Libro verde 2007 "Verso una nuova cultura della mobilità urbana";
- la Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;
- il Libro bianco sui trasporti 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti";
- le Linee guida ELTIS 2013 sulla redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile;
- la Risoluzione del Parlamento europeo sulla sicurezza stradale in Europa 2011 – 2020;
- la dichiarazione di Lussemburgo sulla mobilità ciclistica come una modalità di trasporto climaticamente sostenibile, dei Ministri dei Trasporti dell'UE, dell'ottobre 2015 - "*Cycling: not just a recreational activity but an important form of urban transport*";

### A livello Nazionale:

- la Legge n.208 del 28 giugno 1991 e ss.mm.ii. "Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane"
- la Legge n. 366 del 19 ottobre 1998 e ss.mm.ii. "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";
- il Decreto Ministeriale n.557 del 30 novembre 1999 "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- la Direttiva Ministeriale n.133 dell'11 aprile 2017, riguardante il sistema delle ciclovie turistiche nazionali;
- la Direttiva Ministeriale n.3755 del 20 luglio 2017 "Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche";
- il Decreto Legislativo del 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che adotta le "linee guida di redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile" (PUMS).
- la legge 11 gennaio 2018, n.2 "Disposizione per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la rete nazionale di percorribilità ciclistica" e il progetto Bicalitalia;

### A livello Regionale:

- la Legge Regionale n. 18 del 31 ottobre 2002 e ss.mm.ii. "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale" a sostegno della programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale necessari a soddisfare i bisogni di mobilità;

- la Legge Regionale n.16/2008 “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti”;
- la Delibera di Giunta Regionale n.1585 del 9 settembre 2008, pubblicata sul BURP n.157 del 7 ottobre 2008, con la quale è stato approvato il progetto di cooperazione transnazionale CY.ROM.MED – Cycle Route Network of the Mediterranean;
- la Legge Regionale n.1 del 23 gennaio 2013 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”
- la Delibera di Giunta Regionale n.176 del 16 febbraio 2015 ess.mm.ii. di approvazione del “Piano Paesaggistico Territoriale Regionale” (PPTR) con particolare riferimento allo “Scenario strategico” del Piano e al Progetto territoriale “Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce”;
- la Deliberazione di Giunta Regionale n.193 del 20 febbraio 2018 di approvazione delle Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS – Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile;
- la Deliberazione di Giunta Regionale n.177 del 17 febbraio 2020 di adozione della proposta di “Piano Regionale della Mobilità Ciclistica”;
- la Deliberazione di Giunta Regionale n.1504 del 10 settembre 2020 di approvazione delle “Linee Guida per la redazione dei P.M.C. (Piani di Mobilità Ciclistica)”;

#### **A livello comunale e inter-comunale:**

- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Lecce, approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 75 del 24/10/2008;
- il P.R.G. vigente di Leverano, approvato con D.G.R. n. 1982 del 20.12.2006;
- il DPRU (Documento programmatico di rigenerazione urbana), approvato con D.G.C. n. 136 del 11/10/2017;
- l’Atto di Indirizzo per il nuovo PUG, approvato con D.G.C. n. 176 del 22/10/2018.

Oltre a corrispondere a queste previsioni normative, il Piano Comunale per la Mobilità Ciclistica dovrà dimostrare coerenza con le previsioni progettuali a scala sovraordinata, in particolare con:

- la Ciclovia regionale a valenza nazionale RP06 “Ciclovia dei Tre Mari”;
- la Ciclovia regionale a valenza nazionale RP03 “Ciclovia AQP”;
- il Percorso Cicloturistico della Provincia di Lecce
- lo schema della ciclabilità previsto nell’ambito del progetto “Salento Arco Ionico” finanziato dal MIBACT;

ed integrarsi con le previsioni progettuali relative ai

- progetti in realizzazione previsti nella “Rigenerazione Urbana”;
- progetto per la realizzazione di percorsi ciclabili e ciclopedonali “Ciclovia degli Ulivi”

Le previsioni progettuali di prossima realizzazione, inserite nel processo di rigenerazione urbana, costituiranno i primi tratti effettivi di una rete ciclabile per Leverano; il successo di questi progetti dipenderà però, in larga misura, dalla capacità di collegare questi tratti tra loro e con i punti di

maggior frequentazione dell'ambito cittadino, cosa che richiederà, indubbiamente, l'identificazione di percorsi a ciclo-pedonalità preferenziale, in cui utilizzare presidi per il "Traffic calming".

## **Il percorso partecipato per la formazione del Biciplan**

Il primo passo per costruire un piano di successo è l'individuazione della percezione attuale della mobilità a livello urbano ed extraurbano, da realizzarsi con una consultazione che possa coinvolgere il maggior numero possibile di utenti.

Attraverso tale consultazione sarà prioritario definire:

- dati generali (età, genere, professione, ecc.);
- luogo d'abitazione e lavoro;
- tipo di mezzo di trasporto posseduto e/o utilizzato;
- criticità percepite per gli spostamenti a piedi o in bicicletta;
- propensione a cambiare mezzo di trasporto quotidiano;
- selezione da lista degli obiettivi prioritari per il biciplan (con possibilità di aggiunta libera).

Il passo successivo corrisponderà all'analisi e mappatura degli stakeholders, che permetterà successivamente di coinvolgere tutti i portatori di interesse essenziali, compresi gli uffici comunali, le attività commerciali e produttive, le scuole, le associazioni che promuovono la mobilità ciclistica, oltre che i cittadini e - più in generale - tutti i potenziali fruitori della città (includendo i turisti attraverso il coinvolgimento degli operatori di settore).

Una volta definita la platea da coinvolgere, verrà attivato un percorso di ascolto, di condivisione e co-progettazione, che si svilupperà in stretta integrazione con il processo di valutazione ambientale strategica, fondandosi sulla definizione e valutazione di proposte alternative, e si articolerà secondo due fasi:

1) ricognizione delle criticità e delle proposte;

2) condivisione e discussione delle proposte di itinerario, delle connessioni tra i nodi urbani e delle relative azioni di moderazione del traffico e di riqualificazione urbana.

Si intende così definire uno spazio di progettazione partecipata in cui i portatori di interessi avranno la possibilità di approfondire, discutere e sviluppare le tematiche del Biciplan, considerando e valutando le proposte avanzate dai tecnici incaricati.

Il laboratorio è dunque chiamato a svolgere un ruolo pienamente propositivo, in particolare per quanto riguarda i temi della sicurezza, dell'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto, del coinvolgimento delle scuole, delle azioni sull'indotto economico, del ruolo delle nuove tecnologie, del ciclismo sportivo, etc.

A questi ambiti di discussione teorica, i cui risultati verranno diffusi in tempo reale sui canali di comunicazione del Comune, verranno poi affiancati altri strumenti di partecipazione e

sperimentazione “sul campo”, quali le “pedalate di quartiere” e le “simulazioni di intervento” temporanee, in particolare in relazione alla creazione di zone 30 effettive, con l’applicazione di soluzioni per la moderazione della velocità dei veicoli.

Infine, nella fase finale del percorso partecipato, verrà effettuata una rendicontazione delle attività svolte, nonché degli esiti e delle modalità di recepimento dei contributi e delle proposte formulate dai portatori di interesse.

Il coinvolgimento dei portatori d’interesse non si esaurirà tuttavia con l’approvazione finale del Piano, ma proseguirà anche nella fase di attuazione, monitoraggio e aggiornamento periodico, consolidando ulteriormente l’approccio collaborativo e permettendo di intervenire prontamente qualora si rendessero evidenti leggere modifiche alle previsioni di piano.

## **Gli obiettivi del Biciplan**

Poiché il Comune di Leverano si trova in questo momento in una fase di passaggio, avendo avviato il processo di redazione di un nuovo Piano Urbanistico, il Piano Comunale per la Mobilità Ciclistica si troverà in qualche modo a porsi a monte del ben più complesso futuro PUG.

Tuttavia, grazie ad un costante e fruttuoso dialogo partecipativo, iniziato nel 2017 con la redazione del DPRU (Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana) e poi continuato nell’articolato percorso di partecipazione per la redazione del nuovo PUG (finanziato in sede regionale), percorso svoltosi tra il 2019 ed il 2020, le prime indicazioni di cui tener conto nella redazione del Biciplan di Leverano sono disponibili e ben delineate, pur nella loro sinteticità.

Di seguito si riportano tali indicazioni per poi evidenziarne la portata e coerenza quali obiettivi ai fini pianificatori

### **DPRU – obiettivi generali e tematici**

- Realizzazione di percorsi della salute, di piste ciclabili; di spazi e servizi dedicati ai ciclisti (rete del wellness);
- Promuovere la mobilità sostenibile attraverso il potenziamento di percorsi e servizi alla pedonalità e ciclabilità del territorio urbano ed extraurbano;

Nell'area urbana di Leverano, nonostante il territorio pianeggiante e la presenza di associazioni di cicloamatori, la mobilità dolce è ancora troppo poco diffusa, con solo percentuali minime di cittadini che vi aderiscono quotidianamente. D'altro canto, rilevanti sono le punte di traffico automobilistico nelle ore di ingresso e di uscita dalle scuole, nonché la presenza di barriere architettoniche per le persone con ridotta mobilità.

La limitata larghezza di strade e marciapiedi, tuttavia, rende per lo più irrealizzabile la creazione di piste ciclabili riservate, per questo è opportuno invece considerare la realizzazione di percorsi a priorità pedonale e ciclabile e di nodi di scambio tra veicoli a motore e a pedali. Allo stesso modo, è

necessario tanto abbattere le barriere architettoniche che educare al rispetto degli accessi facilitati ai marciapiedi ed agli edifici.

Obiettivi specifici:

- Individuazione di percorsi e priorità pedonale o ciclabile che colleghino le aree nodali dei diversi quartieri.
- Nodo di scambio tra veicoli a motore ed a forza muscolare nell'area mercatale
- Abbattimento delle barriere architettoniche ed educazione al rispetto.
- Percorsi ciclabili intercomunali.

Progetti/soluzioni:

- disegnare percorsi a priorità pedonale e ciclabile lungo gli assi sopra indicati tenendo conto dei nodi di scuole, chiese, edifici pubblici, aree ricreative, verde pubblico, creare un nodo di scambio tra mobilità motorizzata e dolce all'area mercatale, eliminazione delle barriere architettoniche ed educazione al riconoscimento e rispetto dei punti di accesso ai marciapiedi, creazione e promozione di itinerari ciclopedonali di collegamento con i comuni limitrofi.
- Collegamento dei percorsi ciclabili già realizzati per creare continuità verso il centro cittadino

## **Processo partecipativo per il PUG**

Nei decenni passati, a partire dalle politiche nazionali fino a quelle locali, la promozione del trasporto automobilistico privato è stata sostenuta fino al punto di rendere tale mezzo egemone anche nei piccoli centri.

Di pari passo, la possibilità di muoversi a piedi, in carrozzina, con la bicicletta, è diventata sempre più difficile e pericolosa, mentre il trasporto pubblico, che connette luoghi all'interno della stessa provincia o tra province vicine, è stato limitato alle necessità del pendolarismo scolastico (scuole secondarie di secondo grado).

Le proposte raccolte tendono invece ad un riequilibrio, con il minor dispendio di risorse: identificare i nodi della vita pubblica (piazze, mercati, scuole, chiese, uffici pubblici, aree verdi urbane) e connetterli con una rete di itinerari a percorribilità preferenziale pedo-ciclistica, ovvero strade in cui la velocità dei veicoli sia realmente inferiore ai 30 km orari, caratteristica ottenuta grazie all'utilizzo di arredi urbani e di cambiamenti di corsia che obblighino al rallentamento.

In questo modo si ripristina anche il valore sociale delle strade, che da barriere possono invece tornare ad essere luoghi di incontro e socialità.

Proposte specifiche:

4 - Progettazione e creazione di percorsi completamente accessibili e piste ciclabili.

Il problema: i quartieri paiono talora troppo separati tra loro, è difficile passare dall'uno all'altro a piedi o in bicicletta e tanto più in carrozzina.

La proposta: curare le connessioni tra quartieri, a partire dai nodi della socialità (edifici pubblici, scuole, chiese), creando percorsi protetti e completamente accessibili, per pedoni, carrozzine e, separatamente, per biciclette.

#### 10 - Una pista ciclabile per i luoghi della socialità

Il problema: eccessivo uso delle automobili da parte dei cittadini, che rende le strade sempre più ostili ai pedoni e quindi di scarso o nullo valore come luoghi della socialità.

La proposta: realizzare una pista ciclabile, per unire tre aree a forte valore sociale, l'area mercatale, Patula Cupa, e la Mennula, proseguendo fino a Porto Cesareo, in modo da promuovere l'uso in sicurezza della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano.

#### 50 - Far tornare le strade di Pozzolungo luoghi per l'incontro e la socialità

Il problema: le strade diritte di Pozzolungo, con stretti marciapiedi e pali dell'illuminazione sono adatte alle automobili, ma il loro potenziale per i cittadini, i ragazzi, i bambini, come luoghi di incontro e socialità è estremamente limitato.

La proposta: selezionare alcuni itinerari a preferenziale pedo-ciclabilità, utili come connessioni con il Centro e gli altri quartieri, in cui l'arredo urbano ed il verde siano utilizzati per rallentare efficacemente ed effettivamente il traffico veicolare sotto ai 30 km/h, creando delle "isole ambientali" con aiuole, che riducano rumore, inquinamento ed aiutino ad assorbire le acque di pioggia.

#### 58 - Creare un grande itinerario agricolo-sportivo intorno alla via vecchia per Copertino

Il problema: attualmente tre vie minori, la via vecchia per Copertino, la Via della Madonna di Leuca alle Arche e la via Madonna di Costantinopoli sono molto utilizzate per attività sportive all'aperto (camminate, bicicletta, corsa), ma non ci sono luoghi intermedi dove fermarsi a riposare e presentano alcuni detrattori (abbandono di rifiuti).

La proposta:

- Potenziarne l'uso e l'utilità creando un vero e proprio "itinerario agricolo-sportivo", della lunghezza complessiva di circa 7 km, attraverso la realizzazione di piccoli micro-interventi lungo i percorsi (introduzione di aree di sosta di pochi metri quadri, preferibilmente alberate, attrezzate con panchine e, ove possibile, anche con fontanelle d'acqua, ogni 1-2 km di percorso), valorizzare così anche i beni storici e paesaggistici, come la cappella della Madonna di Costantinopoli, quella delle Arche, i resti di Masseria Palombaro, la vora delle Arche e la linea di faglia che le corre vicina, il bellissimo e vario paesaggio agricolo intorno alla Masseria delle Arche;
- Collegare le tre vie con i percorsi intrapoderali già esistenti, per permettere una varietà di percorsi su superfici differenti ed inserire attrezzature per percorsi salute;
- Realizzare una pista ciclabile di collegamento con la Chiesa di Madonna di Costantinopoli, posta sul percorso, ed i suoi campetti da calcio attualmente sottoutilizzati, che potrebbero invece

acquisire attrattività se inseriti nel circuito sportivo dell'itinerario, anche per il parcheggio auto e biciclette.

◦ Promozione della multifunzionalità nella "campagna del ristretto", concedendo la possibilità di aprire chioschi per la vendita di prodotti locali in prossimità delle aree di sosta, potenziando in tal modo il senso di vigilanza e controllo che appare indispensabile nell'attrarre una frequentazione stabile e per la tutela del territorio.

#### 64 - Un percorso ciclo-pedonale per la Consolazione

Il problema: via Veglie è una strada con elevato traffico di automobili e che, proprio per questo, è poco utilizzata da pedoni e ciclisti, pur avendo in sé dei nodi importanti come la scuola elementare e dell'infanzia e la parrocchia della Consolazione, molto frequentati.

La proposta: creare un itinerario ciclo-pedonale che percorra via Veglie, dalla parte antica alla Parrocchia e poi da lì fino a Patula Cupa, connettendosi con i percorsi di attraversamento previsti nel progetto di Rigenerazione Urbana. In tal modo si potrebbe diminuire il traffico automobilistico, incentivando una mobilità alternativa e promuovendo la frequentazione di Patula Cupa ed il collegamento con il Quartararo.

### **Gli obiettivi aggiuntivi per il Biciplan**

Come si è visto, il patrimonio di consultazione e partecipazione pubblica progressivamente sviluppato per Leverano già permette una buona identificazione di obiettivi da parte della cittadinanza.

In aggiunta ulteriore agli stessi, è possibile elencare alcune soluzioni tecniche che non sono attualmente appannaggio del sentire comune, proprio per la loro carica innovativa e, precisamente:

- la possibile introduzione di forme innovative di bike-sharing, che preveda il rafforzamento della dotazione di infrastrutture, supportata da una adeguata rete di postazioni del bike sharing e di attrezzature di servizio (rastrelliere, ecc.);
- definire una rete di piste ciclabili incardinata sugli assi centrali e/o sulle principali attrazioni turistiche, dotata di parcheggi di interscambio con i principali terminali del trasporto pubblico sovracomunale;
- l'introduzione di politiche per la diffusione delle biciclette a pedalata assistita;
- l'obiettivo, di più vasto respiro, di creare "comunità resilienti", che siano capaci di adattarsi ai cambiamenti sociali e ambientali e di reagire in modo proattivo e più responsabile per affrontare le criticità.

Per realizzare quest'ultimo obiettivo, di larga portata, è necessario impostare un percorso di cambiamento delle coscienze, capace di sensibilizzare al valore della sostenibilità dei comportamenti. Questo è, infatti, la vera chiave per migliorare nel lungo periodo la qualità della mobilità, dell'ambiente e della vita urbana.

I temi del rinnovamento culturale, della comunicazione e della formazione saranno quindi centrali nella formazione del Biciplan, verso un obiettivo ancora più ambizioso, costruire una “città ciclabile” e riconoscere le potenzialità ed il ruolo della bicicletta nella realizzazione di una “città sostenibile”.

Per riuscire in quest'intento occorrerà supportare un cambiamento che porti ad una modifica strutturale dei comportamenti in termini di reciproca attenzione degli utenti, e di diffusa, confortevole e sicura circolazione degli utenti non motorizzati su tutte le categorie di strade non di scorrimento, in sinergia con politiche di moderazione del traffico (verso una “città sicura”).

Il cambiamento si rispecchierà poi, secondo un'ottica già avviata di rigenerazione urbana, in una diffusione dei progetti di riuso e riqualificazione degli spazi urbani, integrati con i progetti di promozione della mobilità ciclistica; esemplari a questo proposito sono i progetti, già allo stadio di cantiere, previsti per Patula Cupa, per il Percorso delle Vore, per il Parco del Sole, che diverranno progetti sperimentali di quello che intendiamo divenga agire diffuso in tutti gli ambiti cittadini.

## Le fasi della redazione ed approvazione del Piano

Attività	Mesi
Redazione delle linee di indirizzo per la formazione del Biciplan	-
Analisi di contesto	1-3
Avvio del “percorso partecipato” per la formazione del Piano: il percorso di partecipazione e comunicazione seguirà tutte le fasi di formazione e del piano e di monitoraggio post approvazione	1-14
Definizione degli obiettivi	1-2
Definizione azioni e interventi:	
- identificazione dei tracciati, delle connessioni, dei servizi	
- identificazione delle azioni di comunicazione / promozione / incentivazione	3-6
- definizione di indicatori e rilevamenti per il monitoraggio	
Adozione del Piano e del rapporto ambientale preliminare	6
Pubblicità /osservazioni	6-10
Provvedimento motivato VAS	11-14
Redazione conclusiva e approvazione del Biciplan	15



## Le azioni del Piano

In coerenza con i contenuti dei Biciplan espressamente richiesti all'art. 6 della Legge 2/2018 si possono definire i seguenti temi da affrontare nella redazione del piano:

### RETI INFRASTRUTTURALI

Si tratta di realizzare la rete degli itinerari ciclabili prioritari nel tessuto urbano, capace di determinare un efficace collegamento tra i nodi cittadini.

Gli itinerari devono qualificarsi come linee dirette e sicure, capaci di promuovere un senso d'uso e familiarità presso gli utenti ed i cittadini.

La rete urbana dovrà poi riconnettersi con quella extraurbana, risolvendo gli elementi di criticità costituiti dall'attraversamento di circonvallazione, tangenziale ed altre strade provinciali a scorrimento veloce, e collegare mete e percorsi d'interesse turistico, paesaggistico, naturalistico.

### MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA

Si prevedono azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti e favorire una pacifica convivenza con gli altri utenti della strada (pedoni, utilizzatori micromobilità elettrica, motociclisti, automobilisti, mezzi pesanti). Le azioni mirano sia alla sicurezza attiva (prevenzione degli incidenti che coinvolgono i ciclisti), che passiva (furti, ecc.).

Esempi:

Strumenti e accessori di sicurezza passiva (casco, luci, ecc.); Segnaletica;

Adeguamento nodi e intersezioni stradali critiche.

### DOTAZIONI E SERVIZI DI SUPPORTO

Implementazione di azioni utili a potenziare l'offerta di spazi destinati alla sosta delle biciclette, prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni, nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale, e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing).

### PROMOZIONE ED EDUCAZIONE

Mettere in atto azioni di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile, come attività formative nelle scuole, organizzazione di eventi sportivi, ricreativi, culturali, campagne di sensibilizzazione, di immagine e comunicazione, ecc.

Tra le attività di promozione e incentivazione della mobilità ciclistica è da considerare anche lo sviluppo di un "Bicibus" (che colleghi percorsi casa – scuola): il BiciBus è l'equivalente di un "autobus a due ruote", formato da un gruppo di scolari che vanno e tornano da scuola in bicicletta, accompagnati da genitori volontari, lungo percorsi prestabiliti e messi in sicurezza.

I percorsi del BiciBus, come quelli degli autobus, hanno un capolinea e delle fermate intermedie, individuate con cartelli che riportano gli orari di partenza e passaggio nell'andata e nel ritorno da scuola. È previsto, per aumentare la visibilità e sicurezza, che tutti i bambini e gli accompagnatori indossano casco e pettorina colorata e catarifrangente.

## Attuazione del Piano e canali di finanziamento degli interventi

Il Piano dovrà individuare azioni e progetti da attuare nel breve e nel medio-lungo periodo, assegnando una priorità agli interventi sulla base della loro rispondenza agli obiettivi da raggiungere, valutata in sede di partecipazione con gli stakeholder.

Per la realizzazione degli interventi sono da considerarsi le possibilità legate ai finanziamenti europei, in particolare connesse alla strategia del **Green New Deal**, che sicuramente porteranno ad attivare azioni di sostegno della mobilità ciclistica.

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il Ministero per i beni e le attività culturali, il Ministero dell'Ambiente, il Ministero dello Sviluppo economico sostengono strategie ed iniziative a favore della mobilità sostenibile e, nello specifico, della mobilità ciclistica, con particolare riferimento alle ciclovie nazionali interessate dalle leggi di stabilità ed a quanto indicato nel Piano Strategico del Turismo, nonché al ciclismo urbano ; in tali fonti possono in particolare ricadere i finanziamenti per interventi legati alla realizzazione di hub modali.

La Legge 2/2018 – Il Piano nazionale della mobilità ciclistica (riferito ad un periodo triennale, con aggiornamento annuale) prevede un quadro finanziario per ciascuno dei tre anni di riferimento delle risorse pubbliche e private di cui all'art.10 della L.2/2018, da ripartire per il finanziamento degli interventi previsti nei piani della mobilità ciclistica predisposti ai diversi livelli di governo del territorio.

La Legge di bilancio 2020-22 cofinanzia interventi finalizzati alla promozione e al potenziamento di percorsi di collegamento urbano destinati alla mobilità ciclistica, con un contributo del 50 % del costo complessivo degli interventi di realizzazione di nuove piste ciclabili urbane posti in essere da comuni ed unioni dei comuni.

In particolare, all'interno della Legge di Bilancio 2020-22, va considerato l'art.1, commi 47-50:

47. Allo scopo di cofinanziare interventi finalizzati alla promozione e al potenziamento di percorsi di collegamento urbano destinati alla mobilità ciclistica, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.

48. Il Fondo di cui al comma 47 finanzia il 50 per cento del costo complessivo degli interventi di realizzazione di nuove piste ciclabili urbane posti in essere da comuni ed unioni di comuni.

49. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità di erogazione ai comuni e alle unioni di comuni delle risorse del Fondo di cui al comma 47, nonché le modalità di verifica e controllo dell'effettivo utilizzo da parte dei comuni e delle unioni di comuni delle risorse erogate per le finalità di cui al medesimo comma.

Il monitoraggio degli interventi è effettuato ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

50. I comuni e le unioni di comuni, all'atto della richiesta di accesso al Fondo di cui al comma 47, **devono comunque dimostrare di aver approvato in via definitiva strumenti di pianificazione dai quali si evinca la volontà dell'ente di procedere allo sviluppo strategico della rete ciclabile urbana.**

## Monitoraggio del biciplan

Il BICIPLAN, quale piano di settore , dovrà sviluppare un'attività di monitoraggio sull'attuazione dei suoi obiettivi-risultati

Gli indicatori di risultato relativi all'ambito di applicazione del Biciplan (tabella 1 Decreto MIT 4 agosto 2017, come aggiornato con il successivo Decreto MIT n.396 del 28 agosto 2019) prevedono il monitoraggio di:

- spostamenti in bicicletta (mezzo privato), a piedi (adimensionale);
- miglioramento della accessibilità di persone - Sharing numero di veicoli condivisi (bici) /popolazione residente (n/ab);
- miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano mq delle aree verdi, pedonali, zone 30 per abitante (mq/abitante).

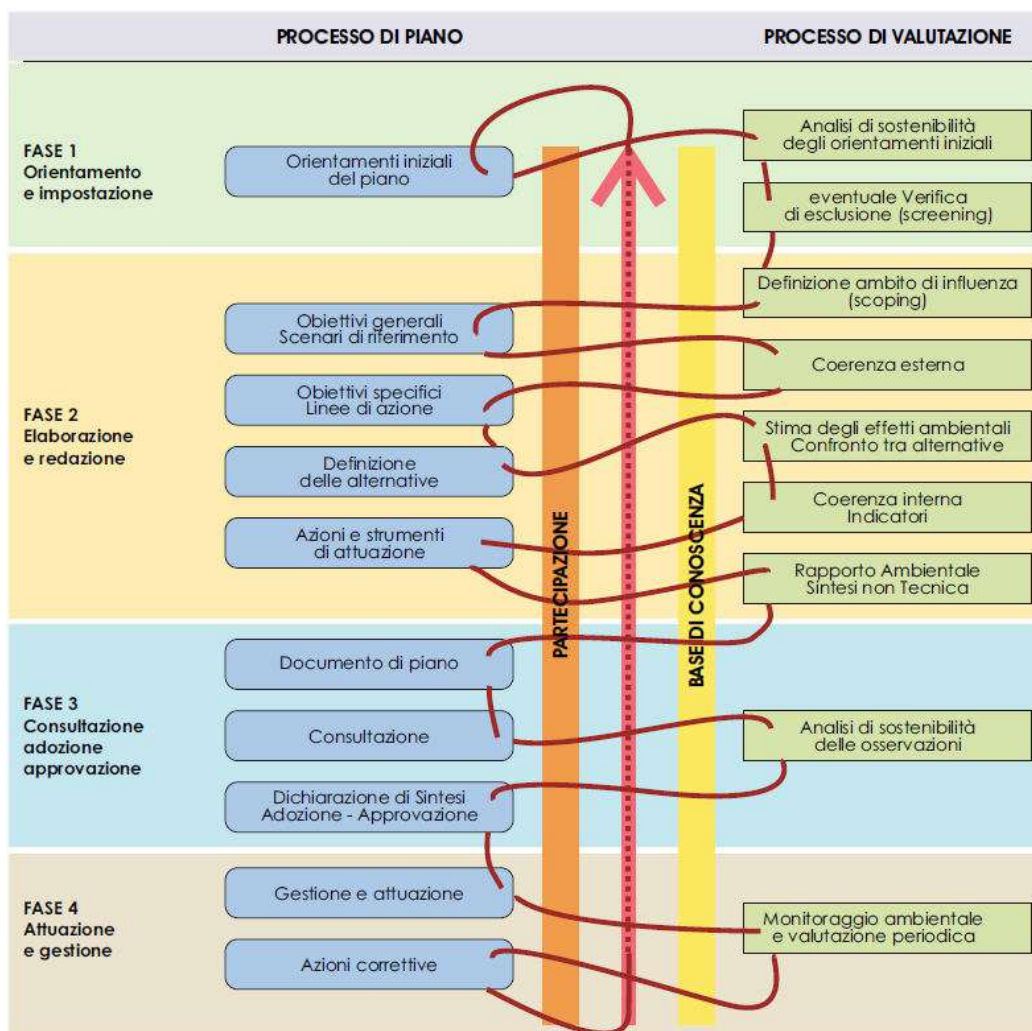
Ulteriori indicatori di realizzazione possono essere:

- numero itinerari ciclabili: num. e km itinerari;
- estensione zone 30 effettive (attrezzate con dispositivi di moderazione della velocità): kmq;
- creazione percorsi bici casa-scuola: km percorsi;
- attuazione di campagne di sensibilizzazione: percentuale di popolazione raggiunta dalle campagne.

## Analisi di sostenibilità degli orientamenti iniziali ai fini VAS

La Valutazione Ambientale Strategica riveste un ruolo decisivo nell'iter di piani che abbiano effetti a livello di pianificazione delle future trasformazioni territoriali, sia in modo diretto, immediato, sia come influenza a lungo termine.

Nel caso di piani che, come quello in oggetto, prevedono interventi volti a promuovere la sostenibilità nel campo della mobilità, le conflittualità potenziali sono, in genere, molto rare, tuttavia il processo cognitivo di analisi e confronto, sia degli obiettivi iniziali che del coordinamento con piani e politiche sovraordinate, costituisce sempre un utile momento di riflessione, capace di rendere più agevole il passaggio dal piano ai futuri progetti.



La procedura VAS completa segue un percorso parallelo alla redazione del piano che analizza, in una relazione di feedback continuo che permette la precoce individuazione di criticità e la loro risoluzione tramite opportuni aggiustamenti.

In questa fase iniziale, verranno considerati in modo particolare gli obiettivi specifici elencati all'interno dell'Atto d'Indirizzo, ponendoli in raffronto sia alla pianificazione sovraordinata che agli obiettivi di sostenibilità indicati in sede europea.

Obiettivi specifici elencati all'interno delle Linee di Indirizzo:

- individuazione di percorsi a priorità pedo/ciclabile che colleghino le aree nodali dei diversi quartieri;
- individuazione dell'area mercatale come nodo di scambio tra veicoli a motore ed a forza muscolare;
- connessione con i percorsi ciclabili intercomunali;
- considerare la possibilità d'introduzione di forme innovative di bike-sharing, che preveda il rafforzamento della dotazione di infrastrutture, supportata da un'adeguata rete di postazioni del bike sharing e di attrezzature di servizio (rastrelliere, ecc.);
- definire una rete di piste ciclabili incardinata sugli assi centrali e/o sulle principali attrazioni turistiche, dotata di parcheggi di interscambio con i principali terminali del trasporto pubblico sovracomunale;
- introduzione di elementi di supporto alla diffusione delle biciclette a pedalata assistita (es. stazioni di ricarica).

In relazione agli obiettivi sopra elencati, è immediatamente individuabile come le uniche azioni in grado di generare una modifica a livello dei luoghi interessati dal futuro Piano siano quelle che riguardano la realizzazione di piste ciclabili in sede propria, l'apposizione di segnaletica, l'inserimento di elementi di arredo urbano/stradale (rastrelliere, pensiline, dissuasori, dossi artificiali, cuscini berlinesi ecc.), tutti elementi già di per sé presenti nel paesaggio urbano.

Rispetto all'ambito di influenza, trattandosi di un piano comunale, questo è definito dallo stesso territorio comunale di appartenenza, pur prevedendo particolare attenzione alla connessione con le reti ciclo-turistiche di importanza regionale.

In base all'ambito di influenza, a scala comunale, al trattarsi di un piano definito in sede di ente locale ed alle previsioni di trasformazioni ambientali minime, inerenti l'uso di piccole aree a livello locale, il futuro Piano dovrà essere sottoposto a Verifica di assoggettabilità a V.A.S..

Le presenti Linee di Indirizzo, inoltre, risultano perfettamente corrispondenti e coerenti con gli Atti Regionali, da cui traggono l'impulso realizzativo, con il PTCP della Provincia di Lecce, nonché con il PRG vigente, con il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana, con le Linee di Indirizzo per

il nuovo PUG in redazione e con le risultanze del percorso partecipativo a questo afferente, come già ricordato in precedenza, in quanto recepiscono ed acquisiscono direttamente da tali Atti gli obiettivi generali e specifici qui enunciati.

Per ciò che concerne la valutazione degli obiettivi e degli orientamenti iniziali che costituiranno linee guida nella redazione del futuro PMC, di seguito si procederà ad una loro valutazione attraverso matrice di confronto con i dieci criteri di sostenibilità enunciati nel *“Manuale per la valutazione ambientale dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali dell’Unione europea”*, dell’agosto 1998, di valore acclarato e comprensivo ai fini di questo studio preliminare.

Come simbologia di valutazione si sono usati degli asterischi, di colore verde, giallo e rosso a seconda del tipo di interazione prevista:

\* verde scuro per interazioni dirette e positive

\* verde chiaro per interazioni indirette positive,,

\* gialla se esiste la possibilità di emersione di potenziali criticità, dirette od indirette, ma comunque evitabili in fase di definizione dello stesso Piano,

\* rosso chiaro per criticità non risolvibili a livello di Piano, ma mitigabili con opportuni accorgimenti che le rendano lievi,

\* rosso scuro per criticità non risolvibili a livello di Piano e non facilmente mitigabili.

	Ridurre al minimo l'impiego delle risorse energetiche non rinnovabili	Impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione	Uso e gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi/inquinanti	Conservare e migliorare lo stato della fauna e della flora selvatiche, degli habitat e dei paesaggi	Conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche	Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche e culturali	Conservare e migliorare la qualità dell'ambiente locale	Protezione dell'atmosfera	Sensibilizzare alle problematiche ambientali, sviluppare l'istruzione e la formazione in campo ambientale	Promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo sostenibile
individuazione di percorsi a priorità pedo/ciclabile che colleghino le aree nodali dei diversi quartieri	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
individuazione dell'area mercatale come nodo di scambio tra veicoli a motore ed a forza muscolare	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
connessione con i percorsi ciclabili intercomunali	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
introduzione di forme innovative di bike-sharing, che preveda il rafforzamento della dotazione di infrastrutture	*	*	*	*	*	* * 1	*	*	*	*
definire una rete di piste ciclabili incardinata sugli assi centrali e/o sulle principali attrazioni turistiche, dotata di parcheggi di interscambio con i principali terminali del trasporto pubblico sovracomunale	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
introduzione di elementi di supporto alla diffusione delle biciclette a pedalata assistita	*	*	* * 2	*	*	* * 3	*	*	*	*

Come si può facilmente notare, la maggior parte degli orientamenti ed indirizzi ha impatti positivi, diretti od indiretti; nella matrice emergono solo tre incroci che possono generare criticità, comunque risolvibili sia in fase di definizione di piano che nella successiva progettualità derivata:

- I punti **1** e **3** riguardano l'installazione delle piccole opere di arredo urbano necessarie al bike sharing (fondamentalmente rastrelliere e pensiline) e alle biciclette a pedalata assistita (stazioni di ricarica), in contesti di pregio come possono essere il centro storico e la città consolidata - si tratta in sostanza di porre particolare attenzione a questi ambiti di maggiore valore e vulnerabilità facendo in modo che le installazioni siano quelle minime necessarie, esteticamente integrate nel contesto, facilmente rimovibili o sostituibili. Chiaramente, in modo particolare per questi contesti, l'interazione degli indirizzi è comunque largamente positiva, se si considera la riduzione di emissioni inquinanti potenzialmente acide (danni diretti ad affreschi e particolari architettonici in pietra leccese), la riduzione delle vibrazioni legate al traffico automobilistico e dei problemi legati ai parcheggi su strade nate per essere pedonali.
- Il punto **2** considera i residuali impatti potenziali che potrebbero derivare da una gestione od uno smaltimento non corretto delle batterie delle biciclette a pedalata assistita; sebbene anche in questo caso i vantaggi in termini di potenziale riduzione dell'inquinamento (anche considerando che le automobili stesse montano batterie elettriche in qualche modo analoghe) superino largamente le criticità, è comunque opportuno notare come l'uso di biciclette normali vada sempre incoraggiato, ancor più di quello delle biciclette a pedalata assistita, perché, oltre all'analogo beneficio della riduzione dell'inquinamento, le biciclette normali presentano minori costi ambientali in fase di produzione, una maggior durata di vita utile e permettono l'ottenimento di ulteriori vantaggi a livello del mantenimento di un ottimale livello di salute negli utilizzatori.



## **Elenco degli enti territoriali interessati e dei soggetti competenti in materia ambientale**

i soggetti competenti in materia ambientale – SCMA- identificati e consultati sono i seguenti:

- Regione Puglia - Servizio Assetto del Territorio Ufficio Attuazione pianificazione paesaggistica
- Regione Puglia - Servizio Urbanistica
- Regione Puglia - Servizio Tutela delle Acque
- Regione Puglia - Servizio Reti e Infrastrutture per la Mobilità
- Regione Puglia - Servizio Tutela delle Acque
- Regione Puglia - Servizio Demanio e Patrimonio
- Regione Puglia - Servizio Ecologia
- Regione Puglia - Servizio Foreste
- Autorità di Bacino della Puglia
- Autorità Idrica Pugliese
- Acquedotto Pugliese S.p.A. - Direzione Industriale
- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Puglia
- Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le provincie di Lecce Brindisi e Taranto
- Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia
- Provincia di Lecce - Settore Lavori Pubblici e Mobilità
- Provincia di Lecce - Settore Territorio, Ambiente e Programmazione Strategica
- Provincia di Lecce - Settore Ambiente e tutela venatoria
- ASL-LECCE
- ARPA - DIPARTIMENTO PROVINCIALE DI LECCE
- Provincia di Lecce Settore Territorio, Ambiente e Programmazione Strategica, Servizio Pianificazione Territoriale e Servizio Ambiente e Tutela venatoria

- Consorzio Speciale Bonifica Arneo
- Soggetto Gestore del SIC di Masseria Zanzara, IT9150031
- Anas Puglia
- Agenzia delle Dogane