



Comune di Trepuzzi

Provincia di Lecce

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA PROCEDURA VAS

Rapporto Preliminare

Art.12 del Decreto legislativo 152/2006 e s.m.i.
Art. 8 della Legge Regionale della Puglia 44/2012 e s.m.i.

ELABORATO: PGTU TREPUIZZI REL 02
REV 1

OGGETTO: Piano Generale del Traffico Urbano del comune di Trepuzzi

COMMITTENTE:  Sviluppo Tecnologie per il Traffico
servizi e tecnologie per la p.a. e le forze di polizia

R.U.P.: dott. Giuseppe Barrotta

**Proponente/Autorità
Procedente:** Comune di Trepuzzi (LE) - Settore Polizia Locale

**Autorità
Competente:** Comune di Trepuzzi (LE) - Settore Urbanistica - Ambiente - Attività Produttive

CONSULENTE TECNICO E REDATTORE DEL PGTU:
Ing. Matteo Di Perna

SOMMARIO

Sommario	1
1. Prefazione	2
2. Legislazione di riferimento	3
3. Procedura operativa per la Valutazione Ambientale Strategica	4
3.1. Individuazione autorità procedente/competente per la vas	5
3.2. AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VERIFICA di assoggettabilità alla VAS.....	6
3.3. Criteri per l'individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale	6
4. Contenuti e scopo del rapporto preliminare.....	7
5. Inquadramento territoriale	10
6. Caratteristiche ambientali dell'area.....	11
6.1. Il territorio comunale	11
6.2. Qualità dell'aria	11
6.3. Clima.....	18
6.4. Natura dei terreni.....	19
6.4.1. Geomorfologia.....	19
6.4.2. Uso del suolo	22
6.5. Acqua.....	24
6.6. Rumore.....	24
6.7. Valori ambientali	24
6.7.1. Piano Paesaggistico Territoriale (PPTR)	24
6.7.2. Parchi, Aree Protette, Ulivi Monumentali	25
6.7.3. Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.).....	26
7. Caratteristiche del Piano	28
7.1. Analisi delle criticità emerse e proposte e azioni di Piano e relative fasi di attuazione.....	29
7.1.1. Nuova viabilità del PGTU	29
7.1.2. Sicurezza stradale	29
7.1.3. Pedonalizzazione	30
8. Caratteristiche degli eventuali impatti.....	33
8.1. Consumo di Suolo.....	33
8.2. Paesaggio, aree protette e biodiversità	34
8.3. Aspetti geomorfologici ed idrogeologici	34
8.4. Qualità dell'aria	34
8.5. Salute umana	34
8.6. Valutazione globale degli impatti previsti.....	35
9. Parere su verifica di assoggettabilità alla VAS.....	38

1. PRAFAZIONE

L'Amministrazione Comunale di Trepuzzi (LE), nell'ambito della propria attività di pianificazione e gestione del territorio, ha assunto l'indirizzo operativo di procedere nella redazione del progetto di Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) per far fronte alle problematiche legate al tema della mobilità, pur non rientrando tra i Comuni di cui all'art. 36 del Nuovo Codice della Strada (Comuni con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti).

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), è più in generale il Piano Urbano del Traffico (PUT), è uno strumento costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo, arco temporale biennale, e nell'ipotesi di **dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate**. In particolare il PGUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione.

La proposta di PGTU viene sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in base alla Direttiva comunitaria 2001/42/CE del 83 giugno 2001 in materia di VAS, recepita a livello nazionale dal D.Lgs. 152/2006 s.m.i., Testo Unico Ambiente, che all'art. 6 specifica i piani da sottoporre a VAS e quelli da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VAS, e all'art. 12 norma la verifica di assoggettabilità a VAS (fase di screening). In base a quanto specificato nel D.Lgs. 152/2006, la procedura di VAS riguarda tutti i piani di intervento sul territorio ed è preordinata a garantire che gli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

Come contributo al Decreto Nazionale, l'art. 3 della Legge Regionale della Puglia 44/2012 e s.m.i., stabilisce i piani da sottoporre a VAS e quelli da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VAS. L'art. 8 della Legge Regionale della Puglia 44/2012 al comma 1, stabilisce che *"l'autorità competente valuta, sulla base del rapporto preliminare allegato alla proposta di piano, i contenuti di cui all'allegato I della Parte II del decreto legislativo 152/2006, se le previsioni derivanti dall'approvazione del piano possono avere effetti significativi sull'ambiente"*. La L.R. Puglia n. 44/2012 "Disciplina regionale in materia di Valutazione Ambientale Strategica", all'art. 4 come modificato ed integrato dall'art. 10 della L.R. Puglia n. 4/2014 ha dettato condizioni e requisiti per la delega ai Comuni per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS.

Il presente rapporto preliminare, costituisce elaborato ai fini della Verifica di Assoggettabilità a VAS (Valutazione Ambientale Strategica) della proposta del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del comune di Trepuzzi (LE).

2. LEGISLAZIONE DI RIFERIMENTO

I riferimenti normativi per la valutazione ambientale sono:

- La Direttiva europea 2001/42/CE.
- Il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 *“Norme in materia ambientale”*, provvedimento con il quale si è provveduto a recepire formalmente la Direttiva Europea.
- Il D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 *“Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”* che integra e modifica le *“Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)”* presenti nel decreto precedente. In particolare il Decreto declina la procedura per la verifica di assoggettabilità (dichiarando anche a quali Piani/Programmi si applica) mentre l'allegato I elenca i contenuti del Rapporto Preliminare.
- Il D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 *“Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69”*.
- La Legge Regionale della Puglia n. 44 del 14/12/2012 *“Disciplina regionale in materia di Valutazione Ambientale Strategica”* integrata e modificata dalla Legge Regionale della Puglia n. 12 del 04/02/2014 *“Semplificazioni del procedimento amministrativo. Modifiche e integrazioni alla legge regionale 12 aprile 2001, n. 11 (Norme sulla valutazione dell'impatto ambientale), alla legge regionale 14 dicembre 2012, n. 44 (Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica) e alla legge regionale 19 luglio 2013, n. 19 (Norme in materia di riordino degli organismi collegiali operanti a livello tecnico-amministrativo e consultivo e di semplificazione dei procedimenti amministrativi)”*.
- Regolamento di attuazione della legge regionale 14 dicembre 2012, n. 44 (Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica), concernente piani e programmi urbanistici comunali. Bollettino n° 134 pubblicato il 15-10-2013.

3. PROCEDURA OPERATIVA PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

In riferimento alle leggi precedentemente indicate le fasi della procedura di VAS sono (Figura 1):

1. Individuazione dei soggetti coinvolti nella procedura di VAS:
 - a. Proponente/Autorità Procedente: **Comune di Trepuzzi (LE)/ Settore Polizia Locale** avvalendosi per gli aspetti tecnici del redattore del PGUT **ing. Matteo Di Perna**.
 - b. Autorità Competente: **Comune di Trepuzzi (LE)/Settore Urbanistica - Ambiente - Attività Produttive**.
2. Redazione del Rapporto Preliminare da parte del Proponente/Autorità Procedente, per la verifica di assoggettabilità a VAS, redatto secondo i criteri D.Lgs. 152/2006 s.m.i., ed è costituito da:
 - a. Riferimenti normativi;
 - b. Inquadramento territoriale e caratteristiche ambientali dell'area;
 - c. Descrizione e caratteristiche del Piano;
 - d. Caratteristiche degli eventuali impatti;
 - e. Parere su verifica di assoggettabilità a VAS.
3. L'Autorità Procedente/Proponente presenta all'Autorità Competente, un'istanza corredata della proposta di Piano comprendente e il Rapporto Preliminare contenente una descrizione del piano, le informazioni, i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano (facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del D.Lgs. 152/2006 s.m.i.) e una proposta di elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare.
 1. Verifica preventiva (fase di Screening). L'Autorità Competente, verifica la completezza della documentazione e, entro 15 gg dalla data di presentazione dell'istanza, avvia la consultazione, pubblica la documentazione relativa al piano sul proprio sito web e comunica ai soggetti da esso individuati in materia ambientale e gli enti territoriali interessati, nonché all'autorità procedente, l'avvenuta pubblicazione e le modalità di trasmissione dei contributi richiesti. Il contributo dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati è inviato entro 30 gg all'autorità competente e all'autorità procedente. Qualora gli enti consultati non si siano espressi nei termini previsti, l'autorità competente procede comunque a norma del punto successivo.
 2. Sulla base degli elementi di cui all'allegato I del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., svolge una verifica di assoggettabilità per determinare la necessità di sottoporre o no a valutazione ambientale il piano.
 3. L'autorità competente, sentita l'autorità procedente e le eventuali osservazioni successiva alla pubblicazione, entro 90 gg dalla trasmissione del Rapporto Preliminare, emette il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il piano dalla valutazione di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 s.m.i. e, se del caso, definendo le necessarie prescrizioni.
 4. Il risultato della verifica di assoggettabilità (provvedimento di verifica), comprese le motivazioni, è pubblicato, in estratto, sul Bollettino ufficiale della Regione Puglia, a cura dell'autorità competente, e integralmente sui siti web istituzionali dell'autorità procedente e dell'autorità competente.
 5. Nel caso di assoggettabilità a VAS, le fasi successive sono:
 - a. Consultazioni preliminari (fase di Scoping). Fase preliminare di definizione dei contenuti del rapporto ambientale;
 - b. Rapporto ambientale. Elaborazione del rapporto ambientale e della proposta del piano redatto in applicazione dell'art. 9 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152;
 - c. Svolgimento consultazioni del pubblico (Partecipazione). Consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale, del pubblico interessato e del pubblico genericamente inteso;
 - d. Valutazione della compatibilità ambientale del piano o programma. Valutazione del Rapporto ambientale attraverso l'espressione del parere motivato dell'Autorità competente;
 - e. Decisione - Integrazione degli esiti della valutazione del piano o programma;
 - f. Informazione sulla decisione - informazione sul processo decisionale e sui suoi risultati;
 - g. Monitoraggio degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi.

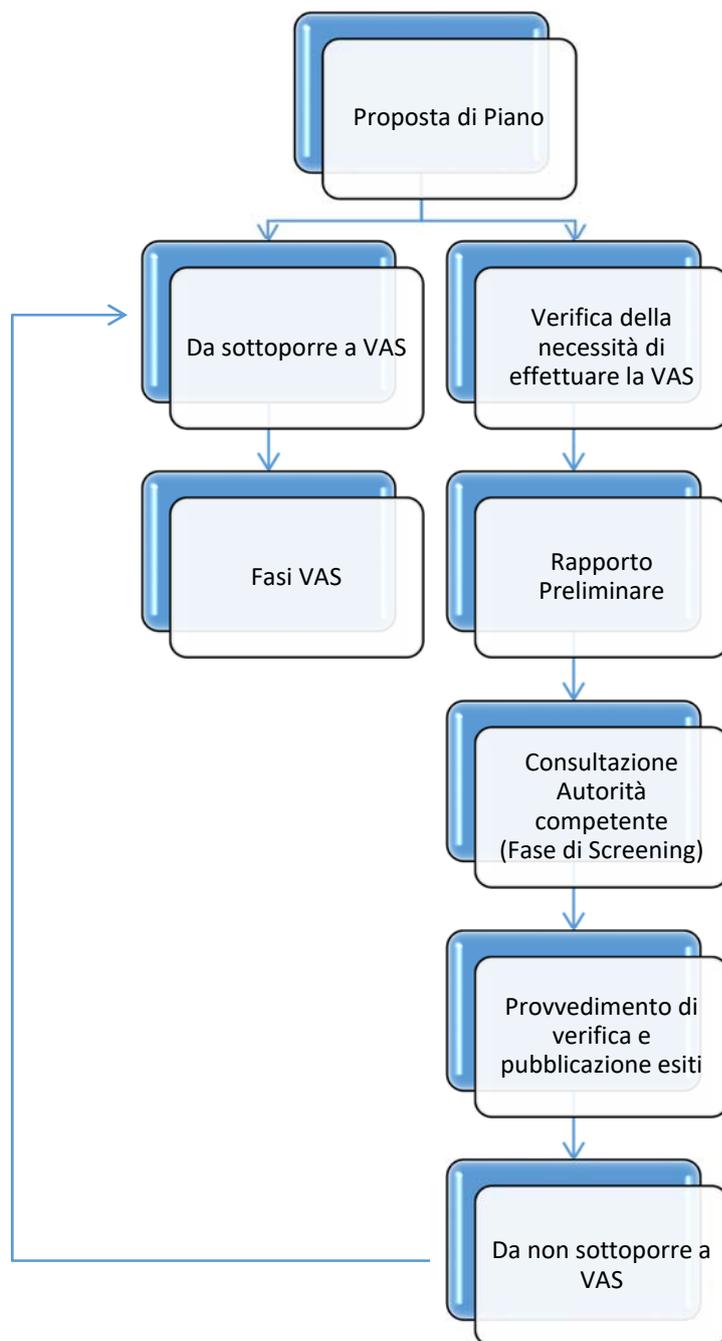


Figura 1. Fasi per la procedura di assoggettabilità o non alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

3.1. INDIVIDUAZIONE AUTORITÀ PROCEDENTE/COMPETENTE PER LA VAS

L'Autorità procedente e l'Autorità competente per la VAS sono individuate all'interno dell'ente che procede nella formazione del piano in modo che siano ben distinte tra loro.

In particolare l'Autorità procedente (vedi punto 1 Art. 2 della L R 44/2012 e s.m.i.), è individuata all'interno dell'ente tra coloro che hanno responsabilità nel procedimento di formazione del Piano (in genere il Responsabile Unico del Procedimento), mentre l'Autorità competente per la VAS è individuata all'interno dell'ente nel rispetto dei requisiti e delle modalità previste dall' Art. 4 della L R 44/2012 e s.m.i.

Nell' individuazione dell'Autorità competente per la VAS si dovrà porre attenzione ai seguenti aspetti:

- separazione delle due Autorità: è necessario verificare che non vi sia sovrapposizione tra le due Autorità, ma che ognuna di esse sia autonoma nello svolgimento delle proprie funzioni;

- adeguato grado di autonomia: in presenza di organici strutturati gerarchicamente la Pubblica Amministrazione procedente assicura, attraverso regolamento o specifico atto, l'autonomia operativa dell'Autorità Competente per la VAS;
- competenze in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale e di sviluppo sostenibile: l'Autorità competente per la VAS, in coerenza con quanto previsto dall'art. 7 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i., è individuata tra coloro che all'interno del Comune hanno compiti di tutela, protezione e valorizzazione ambientale e di sviluppo sostenibile.

3.2. AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VAS

La verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale VAS è un procedimento avviato di norma contestualmente al procedimento di elaborazione del Piano, secondo le indicazioni previste dalla L.R. 14/12/2012, n. 44, Pubblicata nel B.U. Puglia 18 dicembre 2012, n. 183. “Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica” e s.m.i.

Nell'atto di avvio del procedimento di verifica alla VAS sono di norma individuate l'Autorità procedente e l'Autorità competente per la VAS. L'avviso di avvio del procedimento di elaborazione del Piano e della relativa verifica alla VAS è reso pubblico, ad opera dell'autorità procedente e competente rispettivamente, mediante pubblicazione sul loro sito web. La verifica di assoggettabilità alla VAS è effettuata secondo le indicazioni di cui al d.lgs 152/06 e s.m.i., ed in assonanza con la L.R. 14/12/2012, n. 44 e s.m.i. Sono pertanto fatti salvi i passaggi compiuti in sede di verifica con particolare riferimento a:

- avviso di avvio del procedimento;
- individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione.

3.3. CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE

I soggetti competenti in materia ambientale sono consultati, nell'ambito delle procedure disciplinate dalla L.R. 14/12/2012, n. 44 e s.m.i., in ragione delle specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale a essi attribuite dalla normativa statale e regionale vigente e al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali nei piani e programmi e di assicurare che gli stessi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile. L'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale tenendo conto delle specifiche caratteristiche del piano o programma e delle peculiarità del territorio interessato. I seguenti enti sono sempre individuati come soggetti competenti in materia ambientale:

- Servizi regionali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
- Servizi provinciali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;
- Autorità idrica pugliese;
- Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente della Puglia (ARPA);
- Autorità di bacino competente per il territorio interessato;
- Azienda sanitaria locale competente per il territorio interessato;
- Ministero per i beni e le attività culturali, strutture competenti per il territorio interessato.

Laddove il territorio su cui esercitano le rispettive competenze risulti interessato, anche parzialmente, dalle previsioni di un piano o programma, i seguenti enti sono sempre individuati come soggetti competenti in materia ambientale:

- Consorzi di bonifica;
- Autorità portuali o marittime;
- Enti Parco;
- Enti di Gestione dei siti della Rete Natura 2000.

4. CONTENUTI E SCOPO DEL RAPPORTO PRELIMINARE

Il rapporto preliminare di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS), è stato redatto secondo i criteri richiesti dalle norme vigenti ed è costituito da:

- Riferimenti normativi;
- Inquadramento territoriale;
- Caratteristiche ambientali dell'area;
- Descrizione e caratteristiche del Piano;
- Caratteristiche degli eventuali impatti;
- Parere su verifica di assoggettabilità a VAS;

Il presente rapporto preliminare, ha lo scopo di fornire all'Autorità competente, che deve esprimere il provvedimento di verifica, le informazioni necessarie alla decisione se il piano necessita o meno di valutazione ambientale strategica. Tali informazioni riguardano le caratteristiche del piano, le caratteristiche degli effetti attesi dalla sua attuazione e delle aree potenzialmente coinvolte dagli effetti dell'attuazione del piano.

La fase di verifica di assoggettabilità, detta anche di Screening, deve far riferimento alle indicazioni contenute nella Direttiva e nel Decreto di recepimento, e nei rispettivi allegati, nello specifico l'Allegato II della direttiva 2001/42/CE e l'Allegato I del D.Lgs. 152/2006 s.m.i. che definiscono le specifiche per l'elaborazione del Documento di Sintesi (ovvero Verifica di Assoggettabilità) della proposta di Piano Urbano del Traffico del Comune di Trepuzzi (LE).

Per gli aspetti metodologici di analisi e valutazione, si farà riferimento alle principali linee guida in materia di VAS emesse a livello regionale, nazionale ed internazionale, sia precedenti all'approvazione della Dir. CE/42/2001, sia successive, ovvero, in via indicativa e non esaustiva:

- Documento della Commissione Europea *"Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente"*,
- *"Progetto ENPLAN - Valutazione ambientale di piani e programmi - Linee guida"*,
- Bozza del *"Rapporto finale sulle attività svolte nell'ambito della Convenzione per la definizione di Indicatori utili per l'attuazione della VAS"* (2009), frutto del lavoro comune fra ISPRA e quindici Agenzie ambientali regionali e provinciali.

Come indicato dall'Allegato I del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., i contenuti della Verifica di Assoggettabilità, o fase di Screening, vertono solo sulle componenti ambientali effettivamente interessate dalle modifiche introdotte dalla proposta di Piano. Vengono al contrario escluse dalla Verifica le analisi delle caratteristiche del territorio che sono oggettivamente non interessate dalle modifiche introdotte dal Piano (Tabella seguente).

Tabella 1. Corrispondenza tra i criteri dell'Allegato I del Testo Unico Ambiente e i contenuti della Verifica di Assoggettabilità.

Criteria Allegato I D. Lgs. 152/2006 s.m.i.	Contenuti della Verifica di Assoggettabilità	Capitolo
1. CARATTERISTICHE DEL PIANO		
tenendo conto, in particolare, di:		
<ul style="list-style-type: none"> in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse 	Il PGTU rappresenta il quadro di gestione della circolazione stradale e del traffico urbano nel quale si ottimizzano le risorse disponibili secondo le strategie e gli obiettivi indicati dalle vigenti norme di settore. I progetti e le attività che sono in connessione con il traffico e la mobilità urbana, ne tengono conto per gli aspetti riguardanti la regolamentazione della circolazione.	
<ul style="list-style-type: none"> In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati 	Il PGTU interviene sulla regolamentazione secondo le vigenti norme e leggi di settore della circolazione stradale e del traffico urbano, e di fatto risulta conforme con la vigente pianificazione urbanistica: il Comune di Trepuzzi (LE) è dotato di Piano Urbanistico Generale (PUG), che rimane sostanzialmente inalterato sia come impianto territoriale sia come indicazioni programmatiche	7
<ul style="list-style-type: none"> la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile 	Il PGTU è rivolto a promuovere uno sviluppo più sostenibile, con dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. Si fa riferimento alle misure per la protezione dell'utenza debole e all'incentivazione dell'uso della mobilità sostenibile in alternativa agli autoveicoli all'interno del centro abitato. Inoltre contiene misure per la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, attraverso la fluidificazione del traffico ed interventi di moderazione del traffico..	7
<ul style="list-style-type: none"> Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma 	non si rilevano particolari problematiche di carattere ambientale	
<ul style="list-style-type: none"> La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque) 	In considerazione delle caratteristiche del PGTU non si ritiene possa avere effetti su piani e programmi del settore ambiente	
2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE INTERESSATE		
tenendo conto, in particolare, di:		
<ul style="list-style-type: none"> Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti 	Sono stati individuati e caratterizzati qualitativamente pressioni e impatti attesi dalla adozione ed attuazione del PGTU	8
<ul style="list-style-type: none"> Carattere cumulativo degli impatti 	Sono stati individuati e caratterizzati qualitativamente pressioni e impatti attesi dalla adozione ed attuazione del PGTU	8
<ul style="list-style-type: none"> Natura transfrontaliera degli impatti 	Esclusi	
<ul style="list-style-type: none"> Rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti); 	Non si rilevano rischi per la salute umana o effetti rilevanti per l'ambiente, ma considerati indirettamente relativamente ad altre componenti che potranno essere interessate, in particolar modo: aumento sicurezza pedonale con diminuzione velocità nei centri abitati e riduzione di inquinamento acustico e atmosferico con il riordino della circolazione veicolare	8

Criteri Allegato I D. Lgs. 152/2006 s.m.i.	Contenuti della Verifica di Assoggettabilità	Capitolo
<ul style="list-style-type: none"> • Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate) 	Viene individuata l'area di influenza del Piano ricadente nel territorio del comune di Trepuzzi (LE)	7
<ul style="list-style-type: none"> • Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: <ul style="list-style-type: none"> ○ delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, ○ del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo 	<p>Sulla base del contesto ambientale attuale sono state verificate sensibilità, vulnerabilità e criticità dell'area di influenza del Piano.</p> <p>In particolare sono state considerate le criticità che potrebbero essere influenzate dalla realizzazione delle variazioni previste dal Piano rispetto alla precedente situazione.</p>	8
<ul style="list-style-type: none"> • Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale. 	Non si rilevano impatti significativi	8

5. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Trepuzzi è un comune italiano di 14 359 abitanti della provincia di Lecce in Puglia. Situato nel Salento, sorge a nord-ovest del capoluogo provinciale, dal quale dista 11,6 km. È un centro agricolo e industriale di rilievo, fa parte del Gruppo di azione locale Valle della Cupa, del Parco del Negroamaro e dell'Unione dei Comuni del Nord Salento.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE				
Localizzazione			Territorio	
Comune	Trepuzzi	Coordinate	40°24'N	18°04'E
Provincia	Lecce	Altitudine	55 m s.l.m.	
Comuni confinanti	Campi Salentina, Lecce, Novoli, Squinzano	Superficie	23,43 km ²	
Riferimenti cartografici				
				
Posizione di Trepuzzi nella regione Puglia			Posizione di Trepuzzi nella provincia di Lecce	
				
Inquadramento territoriale				

6. CARATTERISTICHE AMBIENTALI DELL'AREA

6.1. IL TERRITORIO COMUNALE

Il territorio comunale di Trepuzzi, che occupa una superficie di 23,67 km², presenta una morfologia pianeggiante ed è compreso tra i 33 e i 60 metri sul livello del mare. Sorge nella parte centro-settentrionale della pianura salentina (o *Tavoliere di Lecce*), ed è compreso tra la Serra di Sant'Elia a nord-ovest e quella di Monte d'Oro a sud-est.

È parte della Valle della Cupa, ossia di quella porzione di pianura, intorno al capoluogo leccese, caratterizzata da una grande depressione carsica.

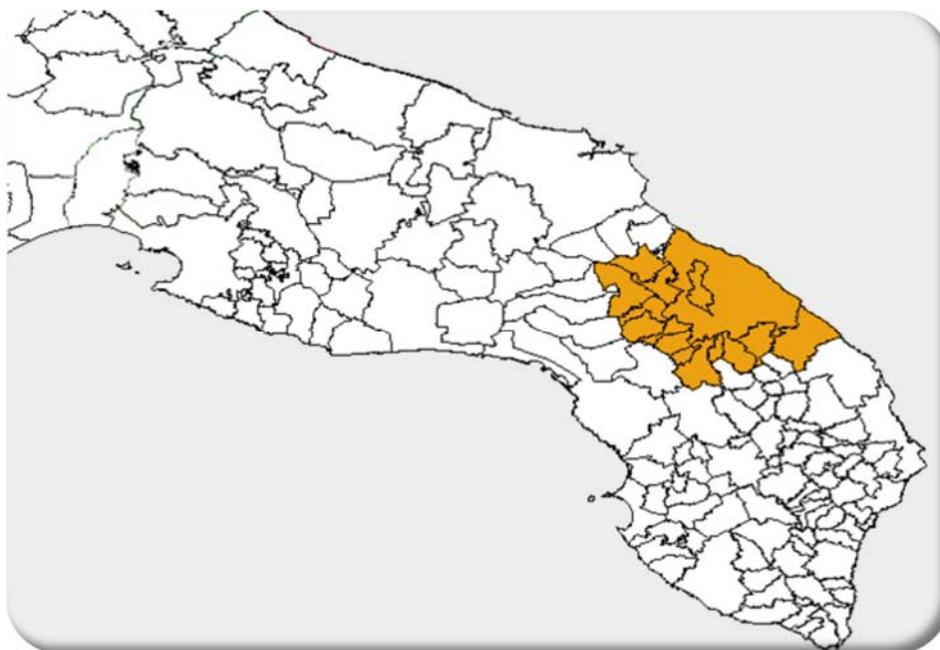


Figura 2. Valle della Cupa

Al comune appartiene la parte meridionale della marina di Casalabate, sulla costa adriatica del Salento. Confina a nord con il comune di Squinzano, a est con il comune di Lecce, a sud con il comune di Novoli, a ovest con il comune di Campi Salentina.

6.2. QUALITÀ DELL'ARIA

Il Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA) della Regione Puglia, con riferimento ai principali agenti inquinanti sopracitati. Tale piano rappresenta il principale strumento di pianificazione di livello sovraordinato ed è finalizzato al monitoraggio della qualità dell'aria nel territorio regionale e alla pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazione degli inquinanti superiori al valore limite. Si riportano di seguito i principali riferimenti normativi a livello europeo, nazionale e regionale.

- DIRETTIVA 96/61/CE del Consiglio del 24 settembre 1996 sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento
- DECRETO LEGISLATIVO n. 59 del 18 febbraio 2005 "Attuazione integrale della direttiva 96/61/CE relativa alla prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento"
- LEGGE n. 120 del 1° giugno 2002 "Ratifica ed esecuzione del protocollo di Kyoto"
- DELIBERAZIONE DI GIUNTA REGIONALE n.1388 del 19.9.2006, pubblicata sul BURP n.126 del 04.10.2006, con cui sono state approvate le procedure tecnico-amministrative per il rilascio dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (A.I.A.).

La normativa impone alle Regioni di effettuare la valutazione della qualità dell'aria e, conseguentemente, redigere Piani di risanamento per le zone critiche e Piani di mantenimento per quelle ottimali, il cui livello di inquinanti risulti inferiore ai valori limite.

Il **Piano (PRQA)**, consente di raggiungere il livello massimo di conoscenza dello stato della componente ambientale **ARIA**, ed è stato redatto secondo i seguenti principi generali:

- Conformità alla normativa nazionale
- Principio di precauzione
- Completezza e accessibilità delle informazioni.

Sulla base dei dati a disposizione (dati qualità dell'aria - inventario delle emissioni) è stata effettuata la zonizzazione del territorio regionale. Il territorio regionale è stato suddiviso in 4 zone con l'obiettivo di distinguere i comuni in funzione della tipologia di emissione a cui sono soggetti e delle conseguenti diverse misure di risanamento da applicare:

- **ZONA A:** comprendente i comuni in cui la principale sorgente di inquinanti in atmosfera è rappresentata dal traffico veicolare.
- **ZONA B:** comprendente i comuni sul cui territorio ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC.
- **ZONA C:** comprendente i comuni con superamenti dei valori limite a causa di emissioni da traffico veicolare e sul cui territorio al contempo ricadono impianti industriali soggetti alla normativa IPPC.
- **ZONA D:** comprendente tutti i comuni che non mostrano situazioni di criticità.

Sono state individuate "**misure di mantenimento**" per le zone che non mostrano particolari criticità (**Zone D**) e misure di risanamento per quelle che, invece, presentano situazioni di inquinamento dovuto al traffico veicolare (**Zone A**), alla presenza di impianti industriali soggetti alla normativa IPPC (**Zone B**) o ad entrambi (**Zone C**). Le misure di risanamento prevedono interventi mirati sulla mobilità da applicare nelle Zone A e C, interventi per il comparto industriale nelle Zone B ed interventi per la conoscenza e per l'educazione ambientale nelle zone A e C. Il Piano Regionale di risanamento della qualità dell'aria colloca San Ferdinando di Puglia in ZONA D di mantenimento.

Gli inquinanti rilevati per determinare la qualità dell'aria sono: CO, NO₂, SO₂, O₃ e PM₁₀ (con particolare riferimento ai principali metalli pesanti presenti nel particolato aerodisperso e il benzo(a)pirene). La qualità dell'aria nel comune di San Ferdinando di Puglia è stata pertanto descritta per interpolazione dei dati relativi alle stazioni di monitoraggio sopra citate. Per quanto riguarda la qualità dell'aria pugliese, il PM₁₀, l'NO₂, e l'Ozono nei mesi estivi, sono gli unici inquinanti per i quali sono stati registrati superamenti dei limiti di legge. Mentre gli inquinanti classici (benzene, CO e SO₂) non sembrano rappresentare un pericolo per la salute umana, come attestato dai valori molto inferiori ai limiti indicati dalla normativa. Se questa è la situazione di fondo, ci sono in regione situazioni localizzate di criticità, legate alla presenza di fonti industriali o ad altre emissioni locali. La caratterizzazione della componente atmosfera e conseguentemente della qualità dell'aria, richiede la conoscenza del livello di qualità dell'aria e delle condizioni meteorologiche, ottenibile dai dati raccolti ed elaborati da parte dell'Agenzia Nazionale per l'Ambiente (APAT) messi a disposizione su internet (www.apat.gov.it, tema "aria"). Per la Puglia l'Ente fornitore dei dati all'APAT è l'ARPA Puglia che realizza il monitoraggio della qualità dell'aria attraverso molteplici e differenti strumenti. L'asse portante del sistema è rappresentato dalle reti di monitoraggio fisse, che permettono la rilevazione in continuo degli inquinanti normati dal D. Lgs. 155/2010: PM₁₀, NO_x, O₃, Benzene, CO, SO₂. I dati rilevati dalle reti di rilevamento di qualità dell'aria, aggiornati con frequenza quotidiana, sono disponibili sul sito web di ARPA Puglia (<http://www.arpa.puglia.it/web/guest/qariainq>). Allo stesso indirizzo web è possibile consultare e scaricare le relazioni sulle campagne di monitoraggio condotte con i laboratori mobili o con strumentazione portatile nei diversi Comuni della Regione.

Il PM₁₀ è l'insieme di particelle, originate da sorgenti sia antropiche che naturali, con diametro aerodinamico inferiore a 10 µm (10⁻⁶ m). Queste particelle hanno la caratteristica di rimanere "aerodisperse", in quanto il loro tempo di sedimentazione in aria è sufficientemente lungo da permettere di considerarle come componenti "durevoli" dell'atmosfera stessa. In virtù delle dimensioni ridotte, il PM₁₀ può penetrare nell'apparato respiratorio umano, generando così impatti sanitari la cui entità dipende, oltre che dalla quantità, dalla tipologia delle particelle.

Il PM_{2.5} è l'insieme di particelle, originate da sorgenti antropiche e naturali con diametro aerodinamico inferiore a 2,5 µm (10⁻⁶ m). In virtù delle dimensioni ridotte, il PM_{2.5} può penetrare nell'apparato respiratorio umano, generando impatti sanitari la cui entità dipende, oltre che dalla quantità, dalla tipologia delle particelle. Gli ossidi di azoto, indicati con il simbolo NO_x, si formano soprattutto nei processi di combustione ad alta temperatura rappresentando così un tipico sottoprodotto degli scarichi dei motori a combustione interna (sia a scoppio che diesel) e dei processi industriali.

Le stazioni di monitoraggio di qualità dell'aria monitorano il biossido di azoto (NO₂), molecola più tossica dell'ossido di azoto (NO) e che, in processi catalizzati dalla radiazione solare, porta alla formazione di ozono troposferico, inquinante estremamente dannoso tanto per la salute umana quanto per gli ecosistemi.

L'ozono è un inquinante secondario: esso cioè non viene generato da alcuna fonte antropica o naturale, ma si forma in atmosfera attraverso reazioni fotochimiche tra altre sostanze (tra cui gli ossidi di azoto e i composti organici volatili). Dal momento che il processo di formazione dell'ozono è catalizzato dalla radiazione solare, le concentrazioni più elevate si registrano nelle aree soggette a forte irraggiamento e nei mesi più caldi dell'anno.

Il benzene è un idrocarburo aromatico che, a temperatura ambiente, si presenta come un liquido incolore, dall'odore dolciastro. È una sostanza dall'accertato potere cancerogeno. Il benzene ha trovato largo impiego, per le sue caratteristiche antidetonanti, nella benzina verde ma è stato successivamente sottoposto a restrizione d'uso; attualmente il contenuto di benzene nelle benzine deve essere inferiore all'1% in volume.

Gli IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici) sono una classe di composti generati dalla combustione incompleta di sostanze organiche durante processi industriali e civili, e sono tra i microinquinanti organici più diffusi nell'ambiente. Le principali sorgenti degli IPA sono i processi industriali (trasformazione di combustibili fossili, processi siderurgici, processi di incenerimento, produzione di energia termoelettrica, ecc.), il traffico autoveicolare e navale, i sistemi di riscaldamento domestico. Il marker di questa classe di inquinanti è il benzo(a)pirene, classificato come cancerogeno per l'uomo (classe 1) dall'Agenzia per la Ricerca sul Cancro (IARC). I metalli pesanti per i quali la legislazione prescrive il monitoraggio in aria ambiente sono l'Arsenico, il Cadmio, il Nickel, il Piombo.

Si farà riferimento, in relazione all'area di intervento, ai dati dell'Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera relativo all'anno 2010 - IN.EM.AR, elaborazioni relative comune di Trepuzzi.

Per un confronto speditivo con le emissioni nelle restanti zone della Regione si riportano le mappe tematiche della Puglia relative ai alcuni dei principali inquinanti e in cui è stata individuata l'area di intervento. Le mappe sono tratte dal sito <http://www.inemar.arpa.puglia.it/mappe.asp?anno=2010>.

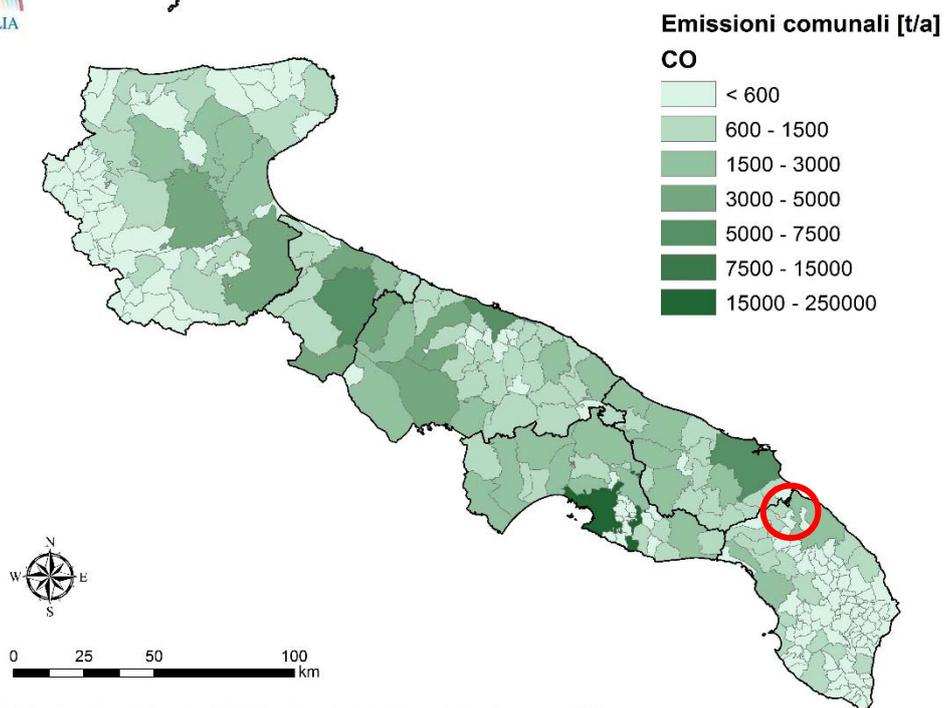


Figura 3. ARPA Puglia – Emissioni Totali di CO – Anno 2010

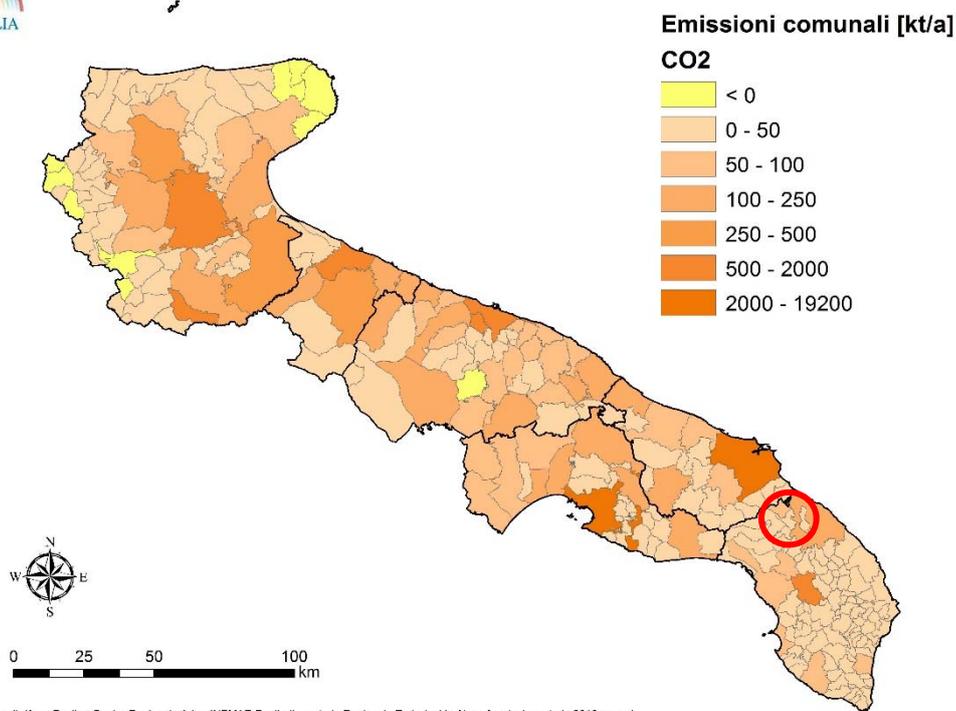
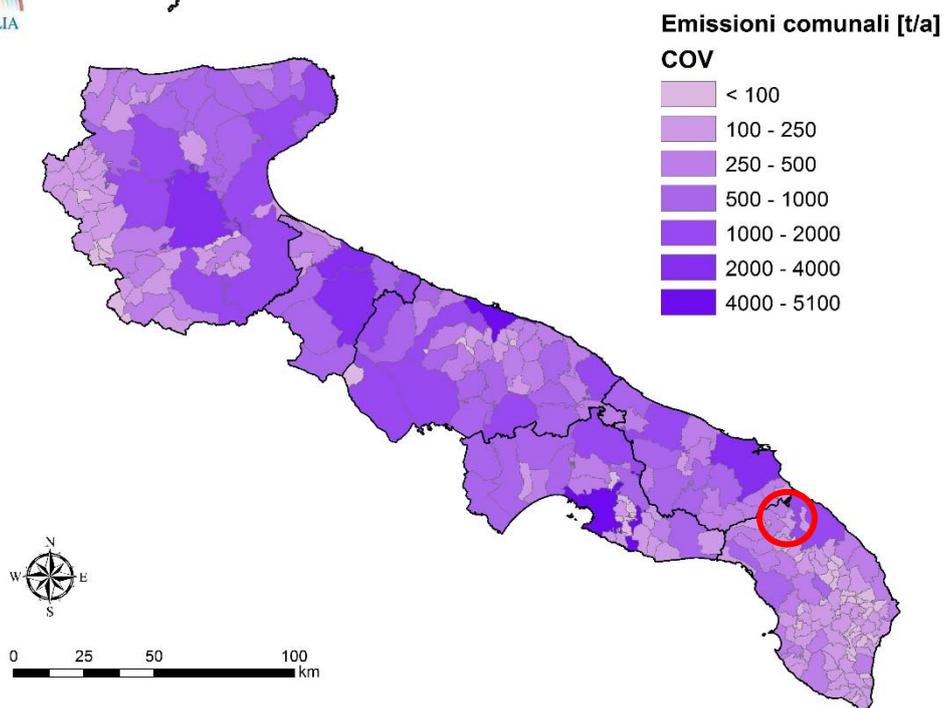
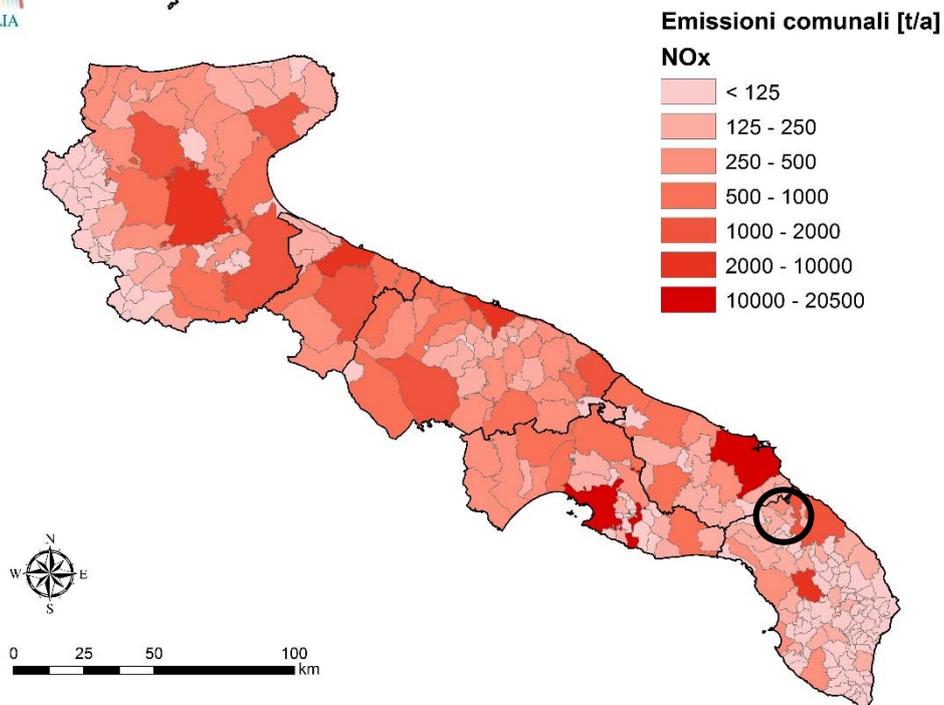


Figura 4-. ARPA Puglia – Emissioni Totali di CO₂ – Anno 2010



Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

Figura 5. ARPA Puglia – Emissioni Totali di COV – Anno 2010



Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

Figura 6- ARPA Puglia – Emissioni Totali di NOx – Anno 2010

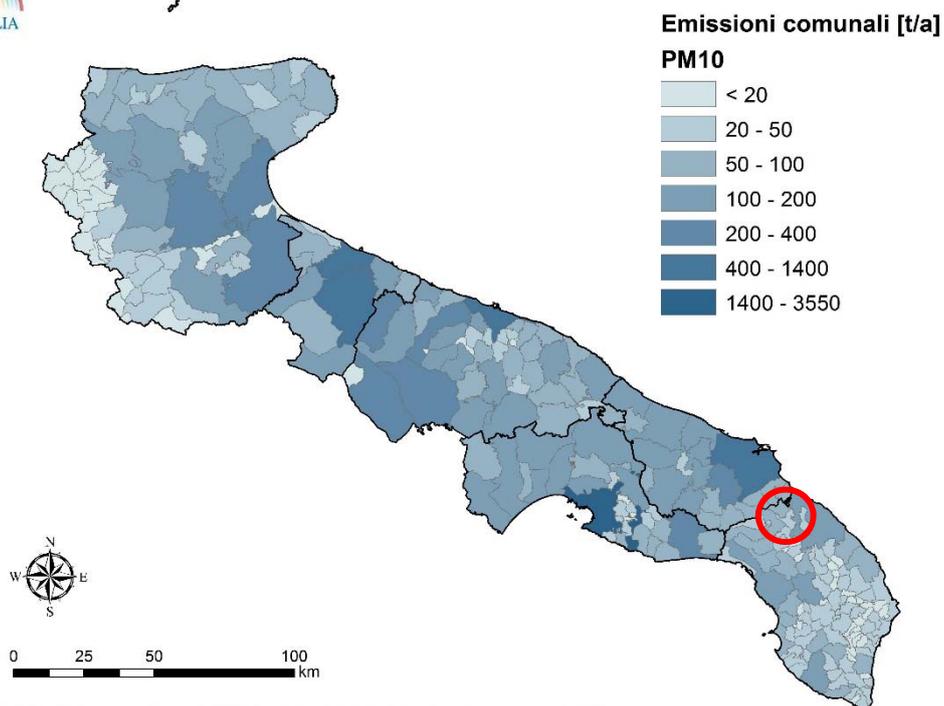


Figura 7. ARPA Puglia – Emissioni Totali di PM₁₀ – Anno 2010

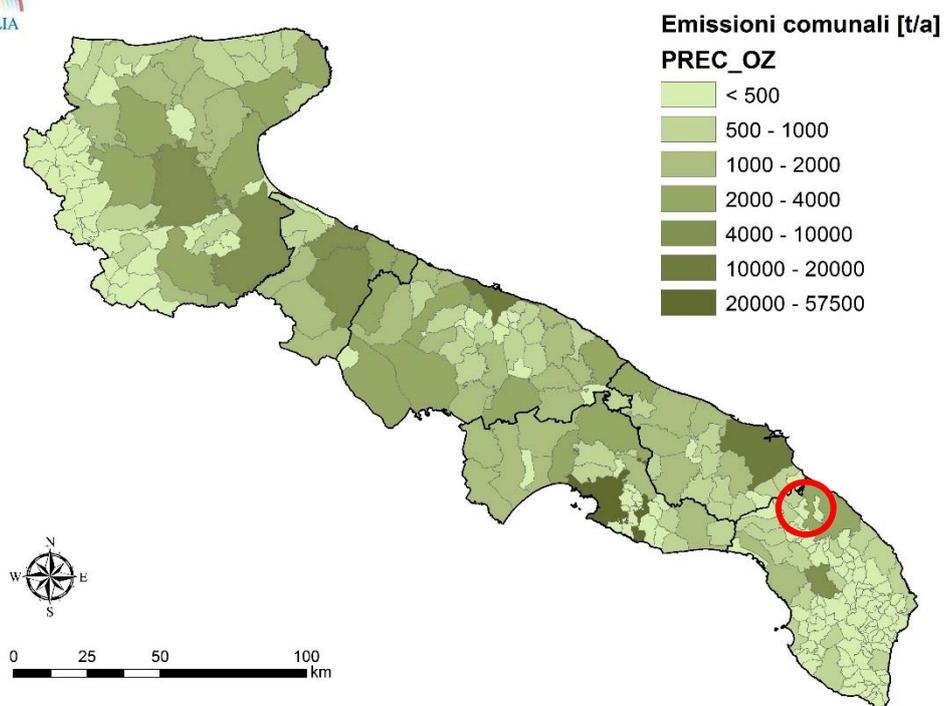
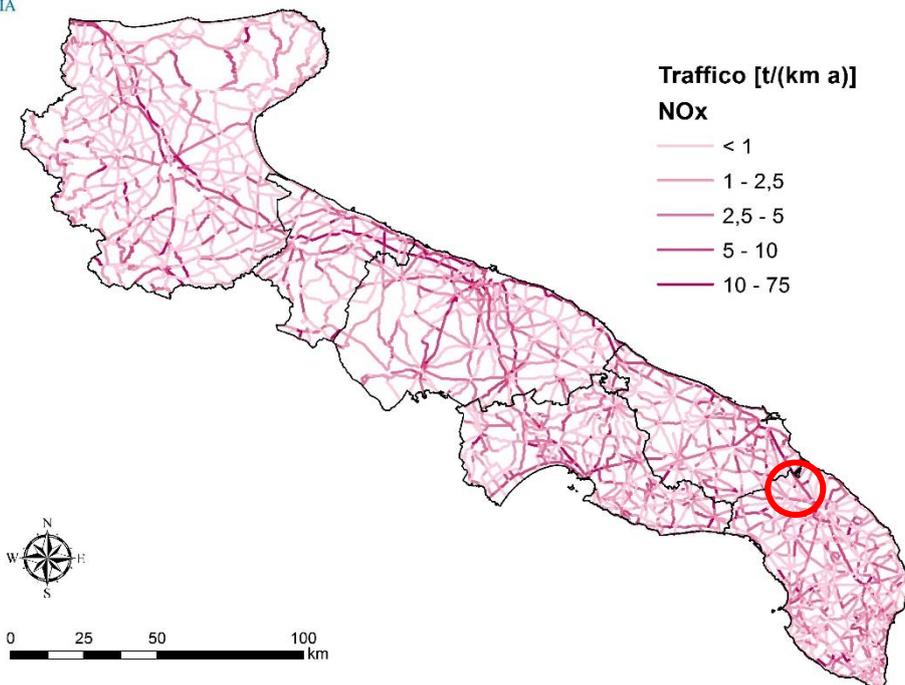
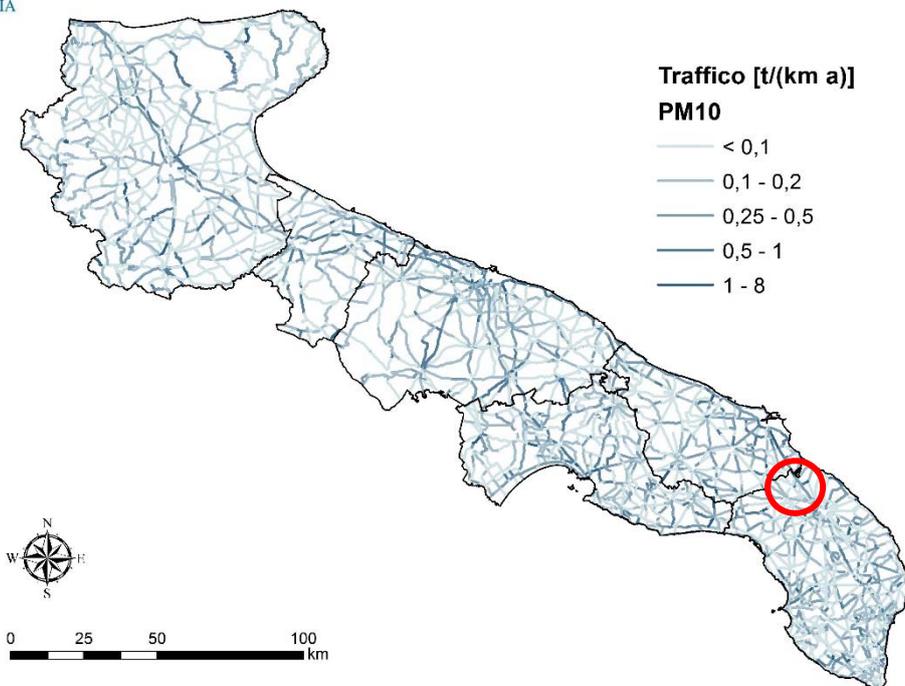


Figura 8. ARPA Puglia – Emissioni Totali di PREC_OZ – Anno 2010



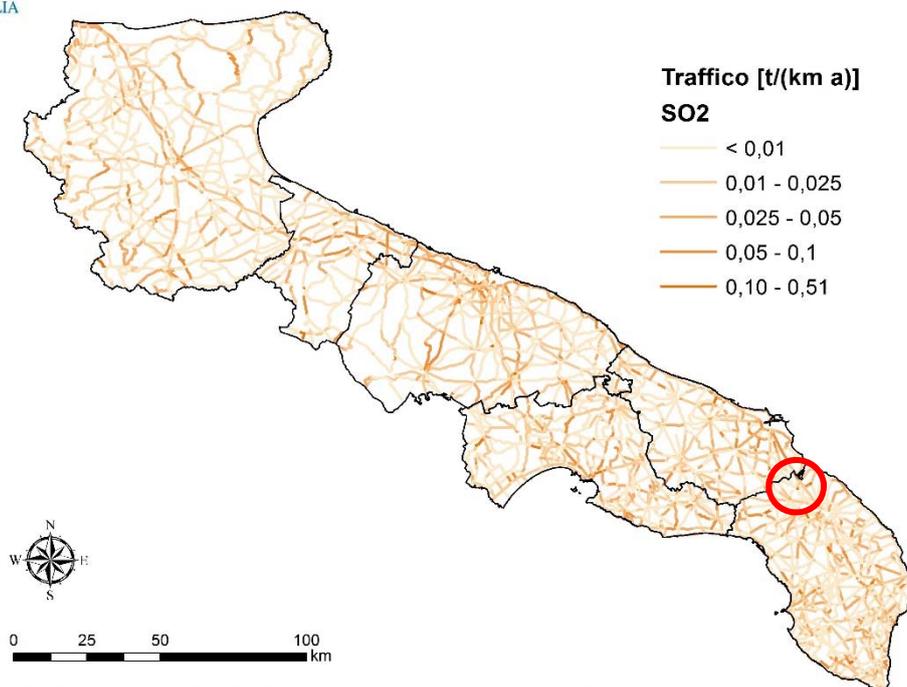
Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

Figura 9. ARPA Puglia – Emissioni Comparto Trasporto Stradale di NO_x – Anno 2010



Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

Figura 10. ARPA Puglia – Emissioni Comparto Trasporto Stradale di PM₁₀ – Anno 2010



Fonte: Regione Puglia/Arpa Puglia - Centro Regionale Aria - INEMAR Puglia (Inventario Regionale Emissioni in Atmosfera) - Inventario 2010 - rev. 1

Figura 11. ARPA Puglia – Emissioni Comparto Trasporto Stradale di SO₂ – Anno 2010

Dall'analisi delle mappe, il comune di Trepuzzi non risulta particolarmente soggetto ad emissioni inquinanti, in quanto i valori sono solitamente appartenenti al I o al II range riportato in legenda.

6.3. CLIMA

Dal punto di vista meteorologico Trepuzzi rientra nel territorio del Salento orientale che presenta un clima mediterraneo, con inverni miti ed estati caldo umide. In base alle medie di riferimento, la temperatura media del mese più freddo, gennaio, si attesta attorno ai +9 °C, mentre quella del mese più caldo, agosto, si aggira sui +24,7 °C. Le precipitazioni, frequenti in autunno ed in inverno, si attestano attorno ai 626 mm di pioggia/anno. La primavera e l'estate sono caratterizzate da lunghi periodi di siccità. Facendo riferimento alla ventosità, i comuni del Salento sono influenzati fortemente dal vento attraverso correnti fredde di origine balcanica, oppure calde di origine africana.

	Mesi												Stagioni				Anno
	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic	Inv	Pri	Est	Aut	
T. max. media (°C)	12,6	13,2	15,0	18,3	22,6	26,8	29,2	29,6	26,2	21,8	17,6	14,2	13,3	18,6	28,5	21,9	20,6
T. min. media (°C)	5,6	5,8	7,2	9,5	13,1	17,0	19,5	19,9	17,3	13,7	9,9	7,1	6,2	9,9	18,8	13,6	12,1
Precipitazioni (mm)	71	60	65	40	33	20	16	22	49	80	97	74	205	138	58	226	627
Umidità relativa media (%)	78,7	78,2	77,8	77,3	76,2	72,9	70,9	72,4	76,5	79,2	80,5	80,3	79,1	77,1	72,1	78,7	76,7

Classificazione climatica di Trepuzzi: Zona climatica: **C**, Gradi giorno: **1081**

Per la caratterizzazione climatica della zona in esame sono stati utilizzati i dati pubblicati negli Annali idrografici del Servizio idrografico della Stazione meteorologica di Lecce Galatina.

6.4. NATURA DEI TERRENI

6.4.1. GEOMORFOLOGIA

Dalla carta d'Italia foglio 204 "Lecce", si evince che lo **schema geologico generale** presenta un'impalcatura geologica esclusivamente costituita dal Cretacico, rappresentato dalle Dolomie di Galatina, del Cenomaniano e, forse, del Turoniano inferiore, e dai Calcari di Melissano, del Cenomaniano-Senoniano.

Al Cretacico si addossano lungo scarpate, o si sovrappongono, in trasgressione, sedimenti miocenici, costituiti dalla tipica «pietra leccese», prevalentemente dell'Elveziano, e dalle Calcareniti di Andrano, in prevalenza del Miocene medio-superiore.

Notevole diffusione hanno pure i sedimenti marini pliocenici e quaternari, spesso rappresentati dai ben noti «tufi» (Calcareniti del Salento). Anche questi sedimenti sono trasgressivi, appoggiati lateralmente o sovrapposti ai sedimenti più antichi, del Cretacico e del Miocene.

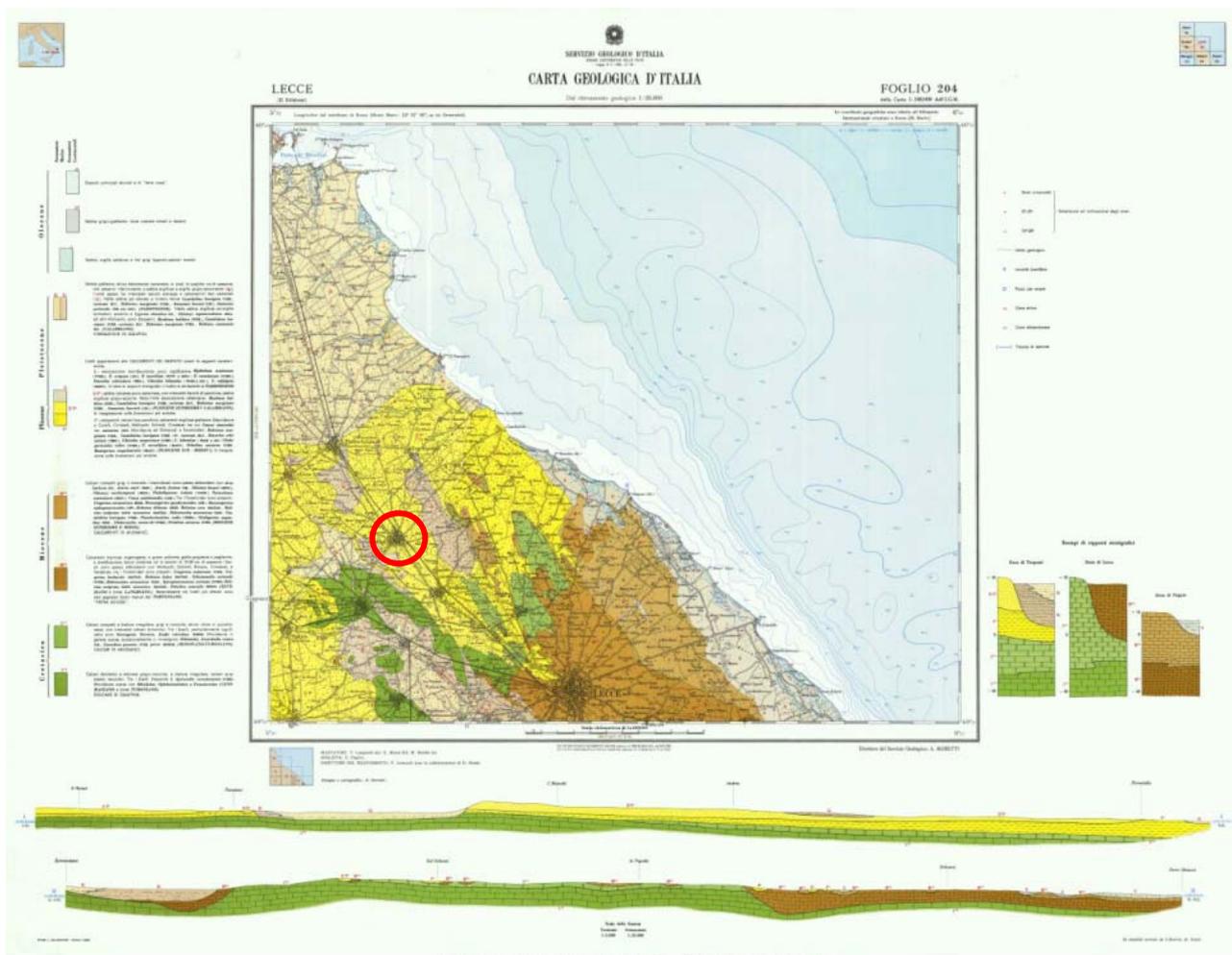


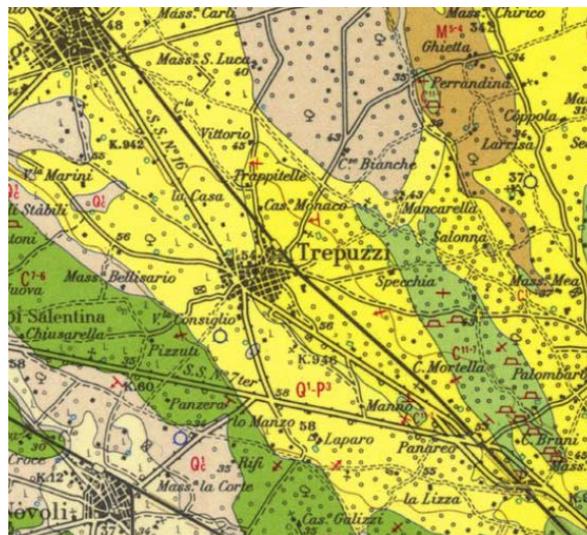
Figura 12. Carta Geologica d'Italia Foglio 204 "Lecce" (fonte: ISPRA)

Nella zona di Trepuzzi si evince un affioramento esteso di formazione di sedimenti del Plio-Pleistocene: Calcareniti del Salento. Con tale termine formazionale si intendono tutti quei sedimenti calcarenitici plio-pleistocenici noti in bibliografia colla denominazione generica ed impropria di «tufi», che localmente assumono nomi diversi, come carparo, gentile, mazzaro, cozzoso, rognoso, scorzo, verdadiero, zuppigno, mollica, ecc. (B. Martinis, 1967).

Si tratta in genere di calcareniti e di calcari bioclastici, a grana da finissima a media, di colore dal grigio-chiaro al rossastro, il più delle volte porosi. Il base ai rapporti stratigrafici e alle caratteristiche paleontologiche, in seno all'unità

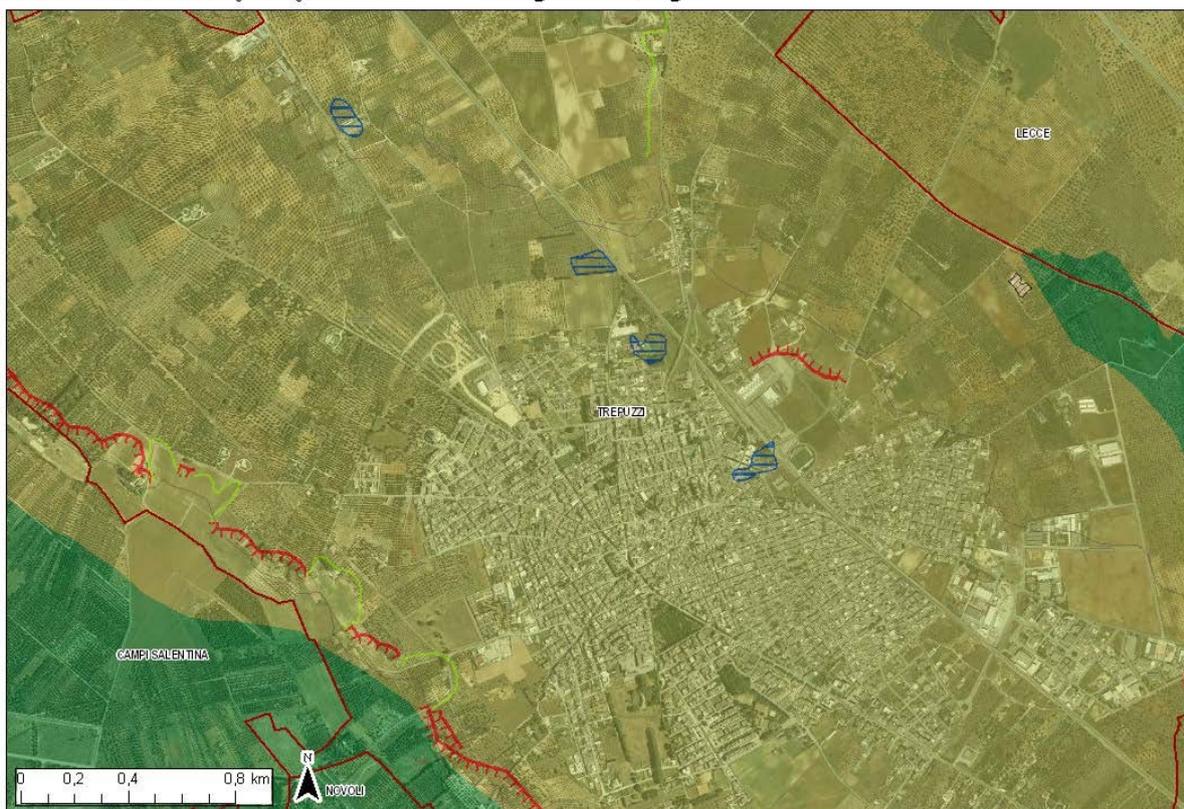
è stato possibile fare delle suddivisioni, che molte volte corrispondono a variazioni litologiche piuttosto sensibili e che sempre trovano giustificazione nelle nostre conoscenze sull'evoluzione paleo-geo-grafica della Penisola Salentina durante il Plio-Pleistocene. Con tali criteri le Calcareniti del Salento sono state suddivise in vari orizzonti.

In particolare nell'area del comune di Trepuzzi sono presenti CALCARENITI DEL SALENTO (Q¹P³) - Sabbie calcaree poco cementate, con intercalati banchi di panchina; sabbie argillose grigio-azzurre. Verso l'alto associazione calabriana: *Hyalinea balthica* (SCHR), *Cassidulina laevigata* D'ORB., *cannata* SILV., *Bulimina marginata* D'ORB., *Ammonta beccarli* (LIN). (Pliocene Supertore - Calabriano). In trasgressione sulle formazioni più antiche. Il presente orizzonte è ben rappresentato nel f. Lecce, con un vasto affioramento nella parte centrale (in corrispondenza delle località di Cellino San Marco, San Pietro Vernotico, Torchiarolo), da cui si dipartono verso Sudest fasce relativamente strette. In generale occupa aree morfologicamente depresse e pianeggianti, a quote variabili gradatamente da 150 metri ad Ovest a 10 metri ad Est, e precisamente è distribuito nella parte centrale di antiche depressioni, occupate dal mare pliocenico-calabriano, accostandosi in discordanza all'orizzonte precedente. È costituito da sabbie calcaree di colore azzurrognolo, talvolta giallastro per ossidazione, in genere debolmente cementate. Sono pure presenti scarse e poco potenti intercalazioni di panchina, ricche di *Pecten*, *Nassa*, *Dentalium*, *Cardium*, *Chlamys*, *Arca*, ecc. Talora le sabbie calcaree sono argillose e sono pure presenti livelli esclusivamente argillosi, azzurrognoli, simili alle argille di Galatina, di Nardo, ecc. È possibile che queste argille siano più frequenti di quanto può apparire in superficie: l'orizzonte manca di sezioni naturali od artificiali che possano mettere in evidenza almeno una certa porzione della serie di cui è costituito; inoltre è quasi sempre ricoperto da eluvium, di scarsa potenza ma sufficiente a rendere laborioso l'esame litologico.



La **morfologia** dell'area è caratterizzata dalla presenza di dorsali, alture ed altipiani, che raramente si alzano più di qualche decina di metri sopra le aree circostanti, denominati localmente «serre». Queste elevazioni, che coincidono con alti strutturali, sono allungate generalmente in direzione Nordovest - Sudest e sono separate tra loro da aree pianeggianti più o meno estese. Le scarpate che delimitano le alture, o che raccordano i vari ripiani tra loro, hanno in genere una inclinazione non superiore ai 20° e spesso inferiore ai 10°; sono tuttavia da considerarsi abbastanza ripide, in rapporto alla dolcezza generale delle forme. La loro direzione complessiva è secondo Nordovest - Sudest, tuttavia sono spesso articolate da sinuosità di ampiezza variabile. Di regola le formazioni affioranti nelle parti più elevate sono le più antiche, cretache o mioceniche. Sui piani che circondano le alture cretache affiorano terreni miocenici o plio-pleistocenici, mentre sui piani che circondano le alture mioceniche affiorano solo terreni plio-pleisto-cenici. La formazione più recente, che occupa la posizione più depressa, tende, in prossimità della scarpata, a raccordarsi a quest'ultima, assumendone la stessa immersione. Sovente contro la scarpata si trova del brecciamme o del ciottolame di rocce provenienti dalla stessa formazione che costituisce l'altura, con matrice dello stesso materiale che occupa la depressione. Le caratteristiche delle scarpate, le particolarità del contatto tra le due formazioni di diversa età, le caratteristiche litologiche della formazione più recente in prossimità della scarpata e le relazioni tra quest'ultima e la formazione più antica, provano che le scarpate rappresentano antiche linee di costa, attive nel tempo corrispondente all'età del sedimento situato in posizione depressa. Anche i terreni plio-pleistocenici sono distribuiti ad altezze diverse a seconda della loro età: in generale i terreni più recenti sono addossati a terreni più antichi, che affiorano su superfici a quota leggermente più elevata. In definitiva, vi è una corrispondenza generale tra forme ed andamento strutturale: le antiche linee di costa rimangono sotto forma di scarpate, le anticlinali rappresentano zone sopraelevate, trovando corrispondenza nelle serre e nelle alture, le sinclinali rappresentano zone depresse, trovando corrispondenza nelle depressioni e nei piani più bassi. Ciò dimostra che nei vari tempi in cui l'area è stata emersa non ha subito, a parte qualche dettaglio, un apprezzabile smantellamento, se si esclude quello dovuto all'abrasione marina ai margini delle strutture che rappresentavano nei vari tempi le zone emerse.

Idrogeomorfologia



SINGOLARITA' DI INTERESSE PAESAGGISTICO

- Geosito
- Ingresso di grotta naturale
- Voragine, inghiottitoio o pozzo di crollo
- Orlo di depressione carsica a morfologia complessa
- Dolina
- Dolina
- Tipo di costa
 - Costa rocciosa
 - Costa rocciosa con spiaggia ciottolosa al piede
 - Costa rocciosa con spiaggia sabbiosa al piede
 - Falesia
 - Falesia con spiaggia ciottolosa al piede
 - Falesia con spiaggia sabbiosa al piede
 - Rias
 - Spiaggia sabbiosa
 - Spiaggia ciottolosa
 - Spiaggia sabbiosa-ciottolosa
 - Opera di difesa costiera
- Cordone Dunare
- Faraglione
- Rilievo
 - 0 - 100 m. s.l.m.
 - 100 - 300 m. s.l.m.
 - 300 - 700 m. s.l.m.
 - 700 - 1200 m. s.l.m.
- Punto sommitale
- Isoipsa (25 m.)

- 100
- 1000
- 1100
- 200
- 300
- 400
- 500
- 600
- 700
- 800
- 900
- Giacitura**
 - Strati suborizzontali (<10°)
 - Strati poco inclinati (10°-45°)
 - Strati molto inclinati (45°- 80°)
 - Strati subverticali (>80°)
 - Strati rovesciati
 - Strati contorti
- Piegia**
 - Asse di anticlinale certo
 - Asse di anticlinale presunto
 - Asse di sinclinale certo
 - Asse di sinclinale presunto
- Faglia**
 - Faglia
 - Faglia presunta
- BACINI IDRICI**
 - Lago naturale
 - Lago artificiale
 - Laguna
 - Salina
 - Stagno, acquitrino, zona palustre

- Sorgente**
 - Corso d'acqua
 - Corso d'acqua episodico
 - Corso d'acqua obliterato
 - Corso d'acqua tombato
 - Canale lagunare
 - Recapito finale di bacino endoreico
 - Ripa di erosione
 - Ciglio di sponda
 - Nicchia di distacco
 - Corpo di frana
 - Cono di detrito
 - Area interessata da dissesto diffuso
 - Area a calanchi e forme similari
 - Orlo di scarpata delimitante forme semispianate
 - Cresta affilata
 - Cresta smussata
 - Asse di dislivello
 - Argine
 - Traversa fluviale
 - Opera ed infrastruttura portuale
 - Discarica controllata

- Cava**
 - Area di cava attiva
 - Cava abbandonata
 - Cava rinaturalizzata
 - Cava riqualificata (agricoltura)
 - Cava riqualificata (industria)
 - Cava riqualificata (terziario)
 - Discarica di residui di cava
 - Miniera**
 - Discarica di residui di miniera
 - Miniera abbandonata
 - Diga_ply
 - Diga
- LITOLOGIA DEL SUBSTRATO**
 - Unità prevalentemente calcarea o dolomitica
 - Unità a prevalente componente argillosa
 - Unità a prevalente componente siltoso-sabbiosa e/o arenitica
 - Unità a prevalente componente arenitica
 - Unità a prevalente componente rudittica
 - Unità costituite da alternanze di rocce a composizione e/o granulometria variabile
 - Unità a prevalente componente argillitica con un generale assetto caotico
 - Depositi sciolti a prevalente componente sabbioso-ghialosa
 - Depositi sciolti a prevalente componente pelitica

Figura 13. Carta idrogeomorfologica (fonte: <http://www.sit.puglia.it/>)

6.4.2. USO DEL SUOLO

La trasformazione da un uso "naturale" (quali foreste e aree umide) ad un uso "semi-naturale" (quali coltivi) o, cosa peggiore, "artificiale" (quali edilizia, industria, infrastrutture), oltre a determinare la perdita, nella maggior parte dei casi permanente e irreversibile, di suolo fertile, causano ulteriori impatti negativi, quali frammentazione del territorio, riduzione della biodiversità, alterazioni del ciclo idrogeologico e modificazioni microclimatiche. Inoltre la crescita e la diffusione delle aree urbane e delle relative infrastrutture determinano un aumento del fabbisogno di trasporto e del consumo di energia, con conseguente aumento dell'inquinamento acustico, delle emissioni di inquinanti atmosferici e di gas serra.

Dalla carta uso del suolo della Regione Puglia la zona oggetto d'intervento presenta un basso grado di naturalità, essendo una zona prevalentemente antropizzata.

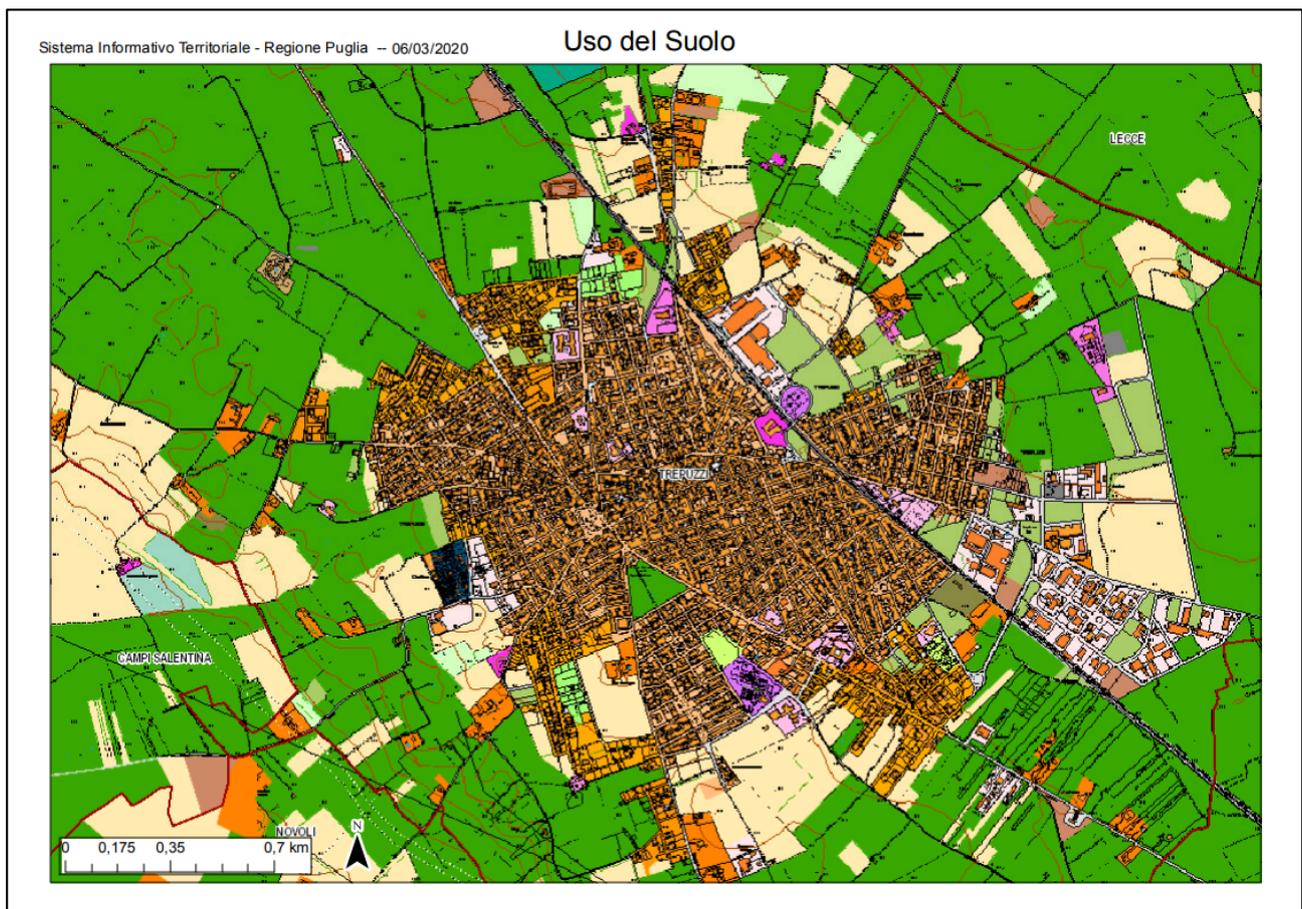


Figura 14. Uso del suolo (fonte: <http://www.sit.puglia.it/>)

I Livello	II Livello	III Livello	IV Livello	
1 Superfici artificiali	1.1 Insiemeamento residenziale	1.1.1 Insiemeamento continuo	1.1.1.1 Tessuto residenziale continuo, antico e denso	
			1.1.1.2 Tessuto residenziale continuo, denso più recente, basso	
			1.1.1.3 Tessuto residenziale continuo, denso più recente, alto	
			1.1.2 Insiemeamento discontinuo	1.1.2.1 Tessuto residenziale discontinuo
				1.1.2.2 Tessuto residenziale rado e nucleiforme
				1.1.2.3 Tessuto residenziale sparso
		1.2 Insiemeamento produttivo, dei servizi generali pubblici e privati, delle reti e delle aree infrastrutturali	1.2.1 Insiemeamento industriale, commerciale e dei grandi impianti di servizi	1.2.1.1 Insiemeamento industriale o artigianale con spazi annessi
				1.2.1.2 Insiemeamento commerciale
	1.2.1.3 Insiemeamento dei grandi impianti di servizi pubblici e privati			
	1.2.1.4 Insiemeamenti ospedalieri			
	1.2.1.5 Insiemeamenti degli impianti tecnologici			
	1.2.1.6 Insiemeamenti produttivi agricoli			
	1.2.1.7 Insiemeamenti in disuso			
	1.2.2 Reti ed aree infrastrutturali		1.2.2.1 Reti stradali e spazi accessori (svincoli, stazioni di servizio, aree di parcheggio, ecc.)	
			1.2.2.2 Reti ferroviarie comprese le superfici annesse	
			1.2.2.3 Grandi impianti di concentrazione e smistamento merci	
	1.2.2.4 Aree per impianti delle telecomunicazioni			
	1.2.2.5 Reti ed aree per la distribuzione, la produzione e il trasporto dell'energia			
1.2.3 Aree portuali				
1.2.4 Aree aeroportuali ed eliporti				
1.3 Aree estrattive, cantieri, discariche e terreni artefatti ed abbandonati	1.3.1 Aree estrattive			
	1.3.2 Discariche e depositi di rottami	1.3.2.1 Discariche		
		1.3.2.2 Depositi di rottami a cielo aperto, cimiteri di autoveicoli		
	1.3.3 Cantieri	1.3.3.1 Cantieri, spazi in costruzione e scavi		
		1.3.3.2 Suoli rimaneggiati ed artefatti		
1.4 Aree verdi urbanizzate	1.4.1 Aree verdi urbane			
	1.4.2 Aree ricreative e sportive	1.4.2.1 Campi, strutture turistiche ricettive a bungalows o simili		
		1.4.2.2 Aree sportive (calcio, atletica, tennis, ippodromi, golf, ecc)		
		1.4.2.3 Parchi di divertimento (acquapark, zoosafari e simili)		
		1.4.2.4 Aree archeologiche		
1.4.3 Cimiteri				
2 Superfici agricole utilizzate	2.1 Seminativi	2.1.1 Seminativi in aree non irrigue	2.1.1.1 Seminativi semplici in aree non irrigue	
			2.1.1.2 Colture orticole in pieno campo, in serra e sotto plastica in aree non irrigue	
			2.1.1.3 Colture orticole in pieno campo, in serra e sotto plastica in aree irrigue	
		2.1.2 Seminativi in aree irrigue	2.1.2.1 Seminativi semplici in aree irrigue	
			2.1.2.2 Colture orticole in pieno campo, in serra e sotto plastica in aree irrigue	
			2.1.2.3 Colture orticole in pieno campo, in serra e sotto plastica in aree irrigue	
	2.2 Colture permanenti	2.2.1 Vigneti		
		2.2.2 Frutteti e frutti minori		
		2.2.3 Oliveti		
		2.2.4 Altre colture permanenti		
3 Superfici boscate ed altri ambienti naturali	2.3 Prati stabili (foraggiere permanenti)	2.3.1 Superfici a copertura erbacea densa		
		2.4 Zone agricole eterogenee	2.4.1 Colture temporanee associate a colture permanenti	
			2.4.2 Sistemi colturali e particolari complessi	
		2.4.3 Aree prevalentemente occupate da colture agrarie con presenza di spazi naturali		
	2.4.4 Aree agroforestali			
	3.1 Aree boscate	3.1.1 Boschi di latifoglie		
		3.1.2 Boschi di conifere		
		3.1.3 Boschi misti di conifere e latifoglie		
		3.1.4 Prati alberati e pascoli alberati		
		3.2 Ambienti caratterizzati da copertura vegetale prevalentemente arbustiva e/o erbacea in evoluzione naturale	3.2.1 Aree a pascolo naturale praterie, incolti	
3.2.2 Cespuglieti e arbusteti				
3.2.3 Aree a vegetazione sclerofilla				
3.2.4 Aree a vegetazione arborea e arbustiva in evoluzione				
3.2.4.1 Aree a ricolonizzazione naturale				
3.2.4.2 Aree a ricolonizzazione artificiale (rimboschimenti nella fase di novelleto)				
3.3 Zone aperte con vegetazione rada o assente	3.3.1 Spiagge, dune e sabbie			
	3.3.2 Rocce nude, falesie, affioramenti			
	3.3.3 Aree con vegetazione rada			
	3.3.4 Aree interessate da incendi o da altri eventi dannosi			
4 Ambiente umido	4.1 Zone umide interne	4.1.1 Paludi interne		
		4.2 Zone umide marittime	4.2.1 Paludi salmastre	
	4.2.2 Saline			
	4.2.3 Zone intertidali marine			
5 Ambiente delle acque	5.1 Acque continentali	5.1.1 Corsi d'acqua, canali e idrovie	5.1.1.1 Fiumi, torrenti e fossi	
			5.1.1.2 Canali e idrovie	
		5.1.2 Bacini d'acqua	5.1.2.1 Bacini senza manifeste utilizzazioni produttive	
	5.1.2.2 Bacini con prevalente utilizzazione per scopi irrigui			
	5.1.2.3 Acquaculture			
	5.2 Acque marittime	5.2.1 Lagune, laghi e stagni costieri		
5.2.2 Estuari				

Figura 15. Legenda Uso del suolo (fonte: <http://www.sit.puglia.it/>)

6.5. ACQUA

Trepuzzi dista circa 11 km dal mare Adriatico e circa 23 km dal mar Ionio. Il territorio comunale, non presenta corsi d'acqua superficiali significativi ai fini della presente valutazione. L'area di intervento non è interessata dalla vicinanza di corsi d'acqua superficiali. L'idrografia superficiale è molto ridotta od assente, per il forte assorbimento esercitato dalle formazioni qui presenti, porose o fortemente fessurate. In corrispondenza dei lembi cretaci, si ha una idrografia di tipo carsico, per l'affiorare delle formazioni calcaree fessurate del Cretacico. I Calcari di Melissano e le Dolomie di Galatina sono interessati da numerose fratture, che costituiscono una vera e propria fitta rete a circolazione acquifera, «intercomunicanti tra loro sicché l'acqua di fondo le riempie totalmente, costituendo una potente falda acquifera, da tempo nota sotto il nome di falda profonda» (V. Cotecchia, 1955). Il livello della falda profonda, che è di zero metri in corrispondenza della costa, sale verso l'interno assai lentamente, con una cadente piezometrica dell'ordine del 1‰, per la grande permeabilità delle formazioni interessate: quindi verso l'interno i livelli piezometrici di tale falda sono al massimo solo di pochi metri sopra il livello del mare. La falda profonda è adagiata, per galleggiamento, sull'acqua del mare, che invade il continente e che inquina la falda profonda più o meno intensamente. La superficie di contatto (interfaccia), a livello zero in corrispondenza della costa, si approfondisce verso l'interno, raggiungendo profondità dell'ordine equivalente ad 1/60 circa della distanza dalla linea di spiaggia (V. Cotecchia, 1955-56). Nelle formazioni sovrastanti il Cretacico vi è una circolazione delle acque diffusa, in genere con ampie comunicazioni con la falda profonda. Solo in rari casi si possono formare falde superficiali distinte, e precisamente dove i livelli impermeabili impediscono le comunicazioni con la falda profonda: livelli impermeabili di questo genere possono ad esempio corrispondere alle parti più argillose della Formazione di Gallipoli e delle Calcareniti del Salento.

6.6. RUMORE

La semplice emissione sonora diventa rumore soltanto quando produce determinate conseguenze negative sull'uomo o sull'ambiente, e cioè quando alla fine compromette la qualità della vita. Al fine di valutare correttamente l'impatto acustico derivante dalla realizzazione delle opere, occorre procedere preliminarmente alla caratterizzazione dell'area territoriale oggetto di intervento dal punto di vista acustico. A tale proposito, va sottolineato che il Comune di Trepuzzi è sprovvisto di Piano di Zonizzazione Acustica e pertanto, attenendosi alla classificazione ed ai limiti riportati nel D.P.C.M. del 14 novembre 1997 e s.m.i.

Tabella 2. Tabella riassuntiva limiti di emissione e di immissione ai sensi del D.P.C.M. del 14.11.1997

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO	EMISSIONE		IMMISSIONE	
	Diurno (06.00 -22.00)	Notturno (22.00 -06.00)	Diurno (06.00 -22.00)	Notturno (22.00 -06.00)
I - aree particolarmente protette	45	35	50	40
II - aree prevalentemente residenziali	50	40	55	45
III - aree di tipo misto	55	45	60	50
IV - aree di intensa attività umana	60	50	65	55
V - aree prevalentemente industriali	65	55	70	60
VI - aree esclusivamente industriali	65	65	70	70

6.7. VALORI AMBIENTALI

6.7.1. PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE (PPTR)

Il PPTR è piano paesaggistico ai sensi degli artt. 135 e 143 del Codice, con specifiche funzioni di piano territoriale ai sensi dell'art. 1 della L.R. 7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica". Esso è rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati, e, in particolare, agli enti competenti in materia di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e del paesaggio. Il PPTR persegue le finalità di tutela e valorizzazione, nonché di recupero e riqualificazione dei paesaggi di Puglia, in attuazione dell'art. 1 della L.R. 7 ottobre 2009, n. 20 "Norme per la pianificazione paesaggistica" e del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del Paesaggio" e successive modifiche e integrazioni (di seguito denominato Codice), nonché in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione, e conformemente ai principi di cui all'articolo 9 della Costituzione ed alla Convenzione Europea sul Paesaggio adottata a Firenze il 20 ottobre 2000, ratificata con L. 9 gennaio 2006, n. 14. Il PPTR persegue, in particolare, la promozione e la

realizzazione di uno sviluppo socioeconomico auto-sostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari dell'identità sociale, culturale e ambientale, la tutela della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati, coerenti e rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

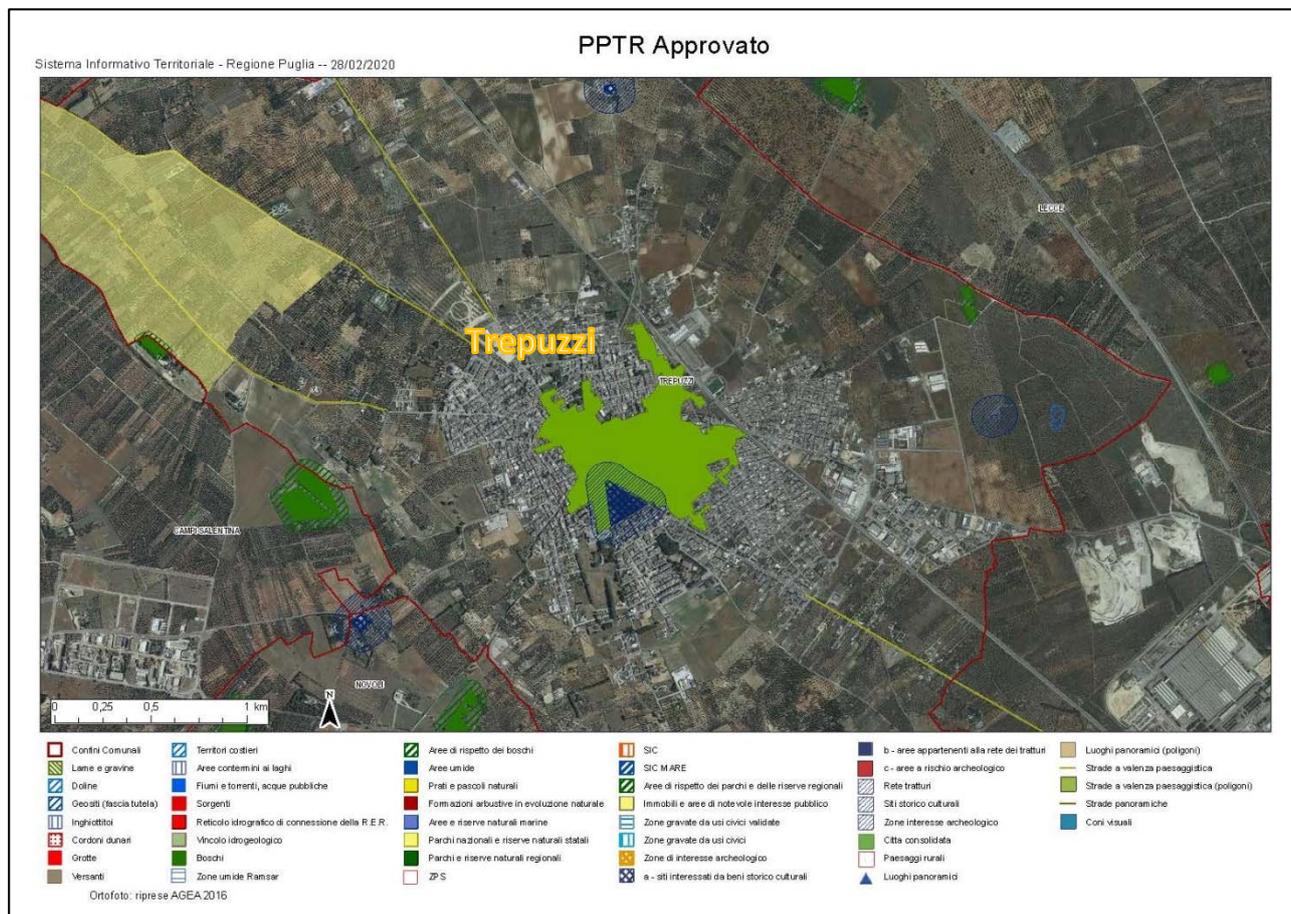


Figura 16. PPTR approvato con DGR n. 176 del 16 febbraio 2015 (agg. alla DGR n. 496 del 07/04/2017)

6.7.2. PARCHI, AREE PROTETTE, ULIVI MONUMENTALI

Ai sensi del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della Direttiva n. 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" e successive modifiche e integrazioni, spetta alla Regione assicurare per i SIC, nonché per le ZPS, "opportune misure per evitare il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie, nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state designate" (art. 4, comma 1); spetta, altresì, alla Regione, sulla base di linee guida per la gestione delle aree della rete "Natura 2000", da adottarsi con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, l'adozione sia per le ZSC sia per le ZPS, entro sei mesi dalla loro designazione, delle "misure di conservazione necessarie che implicano all'occorrenza appropriati piani di gestione specifici o integrati ad altri piani di sviluppo e le opportune misure regolamentari, amministrative o contrattuali che siano conformi alle esigenze ecologiche dei tipi di habitat naturali di cui all'allegato A e delle specie di cui all'allegato B presenti nei siti" (art. 4, comma 2). La Rete Natura 2000 nella Regione Puglia è costituita da Siti di Importanza Comunitaria (SIC), previsti dalla "Direttiva Habitat", da Zone Speciali di Conservazione (ZSC), previste dalla stessa Direttiva ed istituite con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 10 luglio 2015, nonché da Zone di Protezione Speciale (ZPS), previste dalla "Direttiva Uccelli" (Direttiva 79/409/CEE sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE). Dei SIC non dotati di un Piano di Gestione si è reso necessario provvedere alla redazione di Misure di conservazione, pertanto con D.G.R. n. 262 del 08.03.2016 la Giunta Regionale ha adottato lo schema di Regolamento recante "Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del D.P.R. 357/97 per i SIC e le ZSC". Con la stessa delibera, la Giunta ha disposto la pubblicazione

sul presente sito del database delle osservazioni pervenute durante il processo partecipato per la redazione delle misure di conservazione. Con R.R. n. 6 del 10.05.2016 la giunta regionale ha emanato il Regolamento recante Misure di Conservazione ai sensi delle Direttive Comunitarie 2009/147 e 92/43 e del D.P.R. 357/97 per i Siti di Importanza Comunitaria (SIC). La Regione Puglia con la legge regionale 14/2007, tutela e valorizza gli alberi di ulivo monumentali, anche isolati, in virtù della loro funzione produttiva, di difesa ecologica e idrogeologica nonché quali elementi peculiari e caratterizzanti della storia, della cultura e del paesaggio regionale. Il carattere di monumentalità può essere attribuito quando l'ulivo abbia un accertato valore storico-antropologico o un tronco con determinate dimensioni e/o particolari caratteristiche della forma e per la vicinanza a beni di interesse storico-artistico, architettonico, archeologico riconosciuti. La legge regionale vieta il danneggiamento, l'abbattimento, l'espianto e il commercio degli alberi di ulivo monumentale. Per motivi di pubblica utilità o per piani attuativi di strumenti urbanistici ubicati nelle zone omogenee B e C e con destinazioni miste alla residenza, nonché per aree di completamento (zona B) ricadenti nei centri abitati delimitati ai sensi del Codice della strada sono previste deroghe a tali divieti, previa acquisizione del parere della Commissione tecnica per la tutela degli alberi monumentali. È in ogni caso vietato destinare e trasportare le piante per scopi vivaistici e/o ornamentali. La tutela degli ulivi non aventi carattere di monumentalità resta disciplinata dalla L. 144/1951, (Modificazione degli articoli 1 e 2 del decreto legislativo 27 luglio 1945, n. 475, luogotenenziale concernente il divieto di abbattimento di alberi di ulivo), la cui competenza è del Servizio Territoriale competente della Regione Puglia. La Regione Puglia promuove l'immagine del paesaggio ulivettato della Puglia, in particolare degli ulivi e uliveti monumentali e delle loro produzioni, anche a fini turistici.

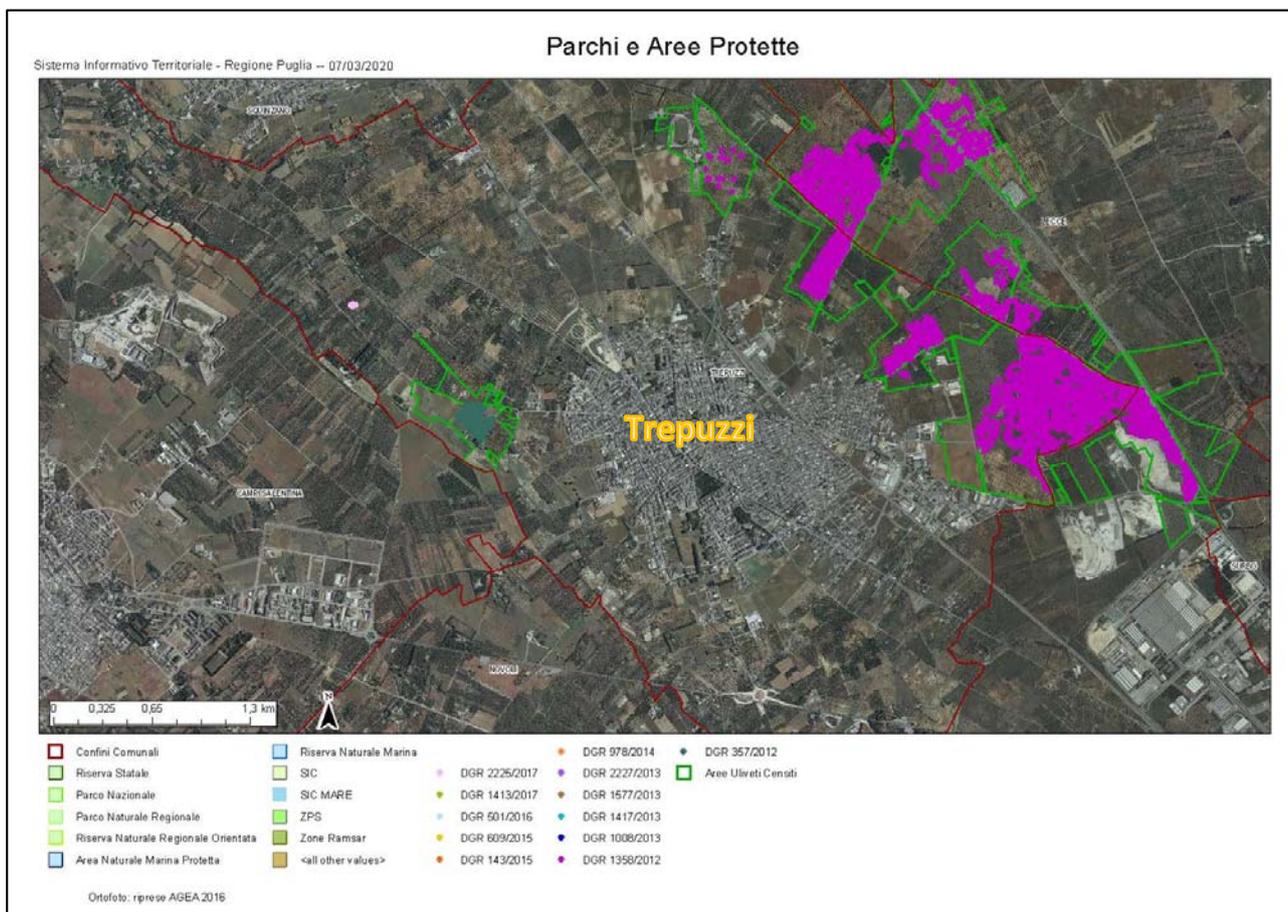


Figura 17. Parchi, Aree Protette, Ulivi Monumentali

6.7.3. PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.)

La legge 183/1989 sulla difesa del suolo ha stabilito che il bacino idrografico debba essere l'ambito fisico di pianificazione per superare le frammentazioni e le separazioni prodotte in seguito all'adozione di aree di riferimento aventi confini meramente amministrativi. Strumento di governo del bacino idrografico è il **Piano di Bacino**, che si configura quale

documento di carattere conoscitivo, normativo e tecnico-operativo, mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato. L'Autorità di Bacino Interregionale della Puglia, con delibera del Comitato Istituzionale n° 39 del 30.11.2005, ha approvato il Piano di Bacino della Puglia, stralcio Assetto Idrogeologico (PAI). Il PAI, ai sensi dell'art. 1 delle Norme Tecniche di Attuazione, è finalizzato al miglioramento delle condizioni di regime idraulico e della stabilità dei versanti necessario a ridurre gli attuali livelli di pericolosità ed a consentire uno sviluppo sostenibile del territorio nel rispetto degli assetti naturali, della loro tendenza evolutiva e delle potenzialità d'uso. Inoltre (art. 2 delle NTA) ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della Puglia. L'obiettivo immediato del PAI si configura nella redazione di un quadro conoscitivo generale dell'intero territorio di competenza dell'Autorità di Bacino, in termini di inquadramento delle caratteristiche morfologiche, geologiche ed idrogeologiche. L'Autorità di Bacino della Puglia ha dunque perimetrato le aree soggette a rischio idrogeologico, suddivise in aree soggette a *pericolosità idraulica*, aree soggette a *pericolosità geomorfologica* e aree a rischio.

Per la pericolosità geomorfologica il PAI prevede: PG3: aree a Pericolosità geomorfologica molto elevata; PG2: aree a Pericolosità geomorfologica elevata; PG1: aree a Pericolosità geomorfologica media e moderata.

Per la pericolosità idraulica si distinguono: AP: aree ad Alta Probabilità di inondazione; MP: aree a Moderata Probabilità di inondazione; BP: aree a Bassa Probabilità di inondazione.

Le aree a rischio sono suddivise in: R4: Aree a Rischio Molto Elevato; R3: Aree a Rischio Elevato; R2: Aree a Rischio Medio; R1: Aree a Rischio Moderato.

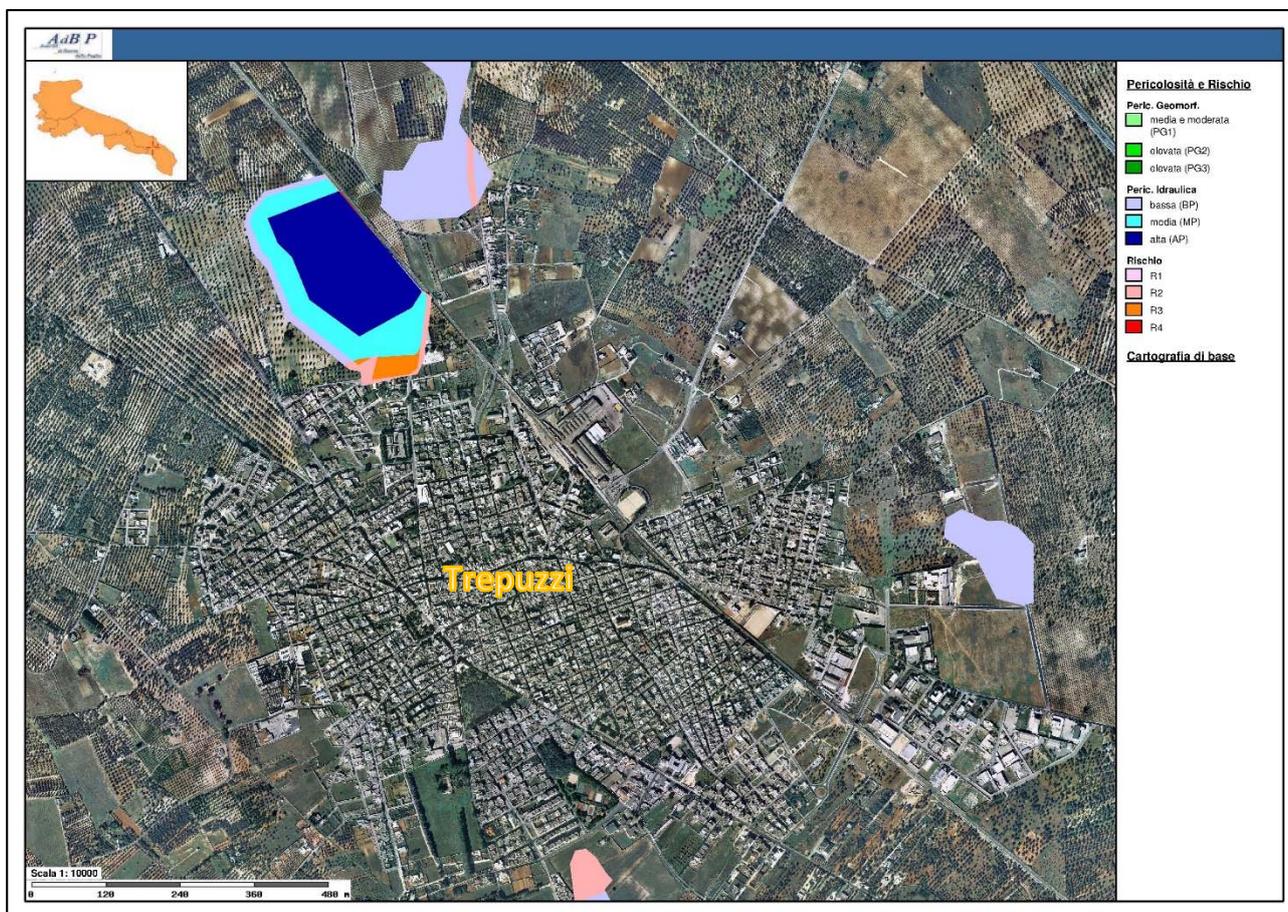


Figura 18. AdB Puglia (perimetri aggiornati il 27/02/2017)

7. CARATTERISTICHE DEL PIANO

L'Amministrazione Comunale di **Trepuzzi (LE)**, nell'ambito della propria attività di pianificazione e gestione del territorio, ha assunto l'indirizzo operativo di procedere nella redazione del progetto di Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) per far fronte alle problematiche legate al tema della mobilità, pur non rientrando tra i Comuni di cui all'art. 36 del Nuovo Codice della Strada (Comuni con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti).

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), è uno strumento costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo, arco temporale biennale, e nell'ipotesi di **dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate**.

In particolare il PGTU deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione.

Il PGTU è stato elaborato attraverso indagini, studi e progetti finalizzati ad ottenere:

- Il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- Il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
- La riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;
- Il risparmio energetico.

Per quanto riguarda le norme del Piano Urbanistico Generale (PUG), il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è coerente con quanto riportato nelle Norme di Attuazione e prevede sostanzialmente la riorganizzazione della circolazione e nuovo piano di sosta di strade esistenti.

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di **Trepuzzi (LE)** redatto dal ing. **Matteo Di Perna**, con studio in **San Ferdinando di P. (BT)**, al n. **45** della via **Marconi**, si compone dei seguenti elaborati:

Nr. Progr.	Cod. Elaborato	Nome elaborato
1	PGTU TREPUIZZI REL 01	Relazione generale
2	PGTU TREPUIZZI REL 02	Verifica di assoggettabilità alla procedura VAS - Rapporto preliminare
3	PGTU TREPUIZZI TAV 01	Zonizzazione e potere attrattivo e generante per ciascuna zona omogenea
4	PGTU TREPUIZZI TAV 02	Mobilità interna degli spostamenti: matrice O/D e share modale
5	PGTU TREPUIZZI TAV 03	Mobilità esterna degli spostamenti: matrice O/D e share modale
6	PGTU TREPUIZZI TAV 04	Mobilità interna degli spostamenti: linee di desiderio
7	PGTU TREPUIZZI TAV 05	Rete degli itinerari di scorrimento: soluzione di piano
8	PGTU TREPUIZZI TAV 06	Piano di circolazione con indicazione delle modifiche al piano di circolazione attuale
9	PGTU TREPUIZZI TAV 07	Sosta di progetto: Soluzione di piano
10	PGTU TREPUIZZI TAV 08	Nuova viabilità: soluzione di piano nel breve-medio periodo

11	PGTU TREPUZZI TAV 09	Nuova viabilità e Pedonalizzazione: scenari futuri
----	----------------------	--

7.1. ANALISI DELLE CRITICITÀ EMERSE E PROPOSTE E AZIONI DI PIANO E RELATIVE FASI DI ATTUAZIONE

7.1.1. NUOVA VIABILITÀ DEL PGTU

Viabilità a nord della città

In tema di viabilità extraurbana, a nord della città di Trepuzzi non è presente alcuna viabilità extraurbana dell'abitato che funga da circumvallazione. Nel PUG adottato è prevista una parziale viabilità extraurbana a nord della città. Come intervento nel breve-medio periodo si prevede come itinerari camionabili per il collegamento **Porta Squinzano ↔ Porta Lecce** che rappresenta l'aliquota maggiore, **l'itinerario di scorrimento 3** (ha origine in Porta Squinzano/Lecce e si snoda lungo via Papa Giovanni XXII, via Paisiello, via G. Elia, via San G. Bosco, via Bonavoglia, via A. Volta, via Surbo, via Zona Industriale e via Kennedy).

Viabilità a Sud della città

A sud il PUG prevede una arteria urbana, che collega via Papa Giovanni XXIII a via Kennedy circumnavigando l'area urbana a sud della città, con risoluzione delle intersezioni a raso con rotatorie. Per quanto attiene la nuova viabilità urbana a Sud della città si prevede la realizzazione della nuova viabilità da realizzarsi nel breve-medio periodo inquadrato come intervento prioritario: via Mazzini da angolo via Cattaneo ad angolo via Campi.

7.1.2. SICUREZZA STRADALE

Indagine Generale

Dalle indagini effettuate, si evidenzia un aumento, nel corso degli anni, della sinistrosità stradale in Trepuzzi, sia per numerosità che per gravità; va tuttavia detto ch'essa è ancora lontana dagli standard che purtroppo affliggono altre analoghe realtà urbane. Questa relativamente favorevole condizione induce a pensare che una maggiore vigilanza, unitamente ad interventi fisici, quali quelli proposti nel seguito di questa sezione del piano, possono dare effetti positivi, in misura tale da contenere, se non anche ridurre l'attuale trend di crescita della sinistrosità. Dall'esame di dettaglio dei dati rilevati, si deriva che le cause degli incidenti stradali, in Trepuzzi, non differiscono da quelle generali di settore. Più esattamente, esse dipendono da fattori intrinseci all'uomo e da condizioni ad esso estrinseche, quali, nell'ordine d'importanza:

- Carenze nella struttura viaria e miglioramento della segnaletica stradale;
- Illuminazione stradale;
- Stato della pavimentazione stradale;
- Condizioni meteorologiche.

L'esame disaggregato dei fattori esterni all'uomo, ha evidenziato che oltre il 40% degli incidenti avviene per carenze dei fattori indicati. In linea prevalente, è prevedibile che buoni risultati dovrebbero essere conseguiti già con un adeguato nuovo piano della segnaletica, con il miglioramento dell'illuminazione, soprattutto nelle strade caratterizzate da più elevata velocità di marcia, e con interventi alle intersezioni stradali, prevalentemente per il miglioramento delle condizioni di circolazione e per quelle di visibilità.

Punti Neri

Uno è il punto nero sul quale intervenire prioritariamente: attraversamento pedonale su via Kennedy-passaggio da marciapiede parco Largo Margherita al marciapiede piazza Monumento dei Caduti di Guerra.



Le soluzioni proposte sono la realizzazione di interventi di Traffic Calming: restringimento o strozzatura della carreggiata con attraversamento pedonale rialzato.

Traffic Calming è un insieme di tecniche di rallentamento utilizzabili separatamente o combinate tra loro. La scelta dell'intervento avviene valutando le necessità pedonali e di viabilità del sito interessato; raccolti i dati si passa alla scelta della tecnica, o delle tecniche, che più si adattano alle esigenze. A volte l'entità del problema supera le capacità di moderazione della singola tecnica di Traffic Calming. In questi casi si adottano interventi combinati che ne aumentano notevolmente l'efficacia. Inoltre si può intervenire per gradi, rallentando la viabilità e subito dopo consentendo l'attraversamento pedonale: passaggio pedonale rialzato con strozzatura. I passaggi pedonali rialzati sono piani di rallentamento dotati di marcature dei passaggi pedonali e segnaletica per incanalare attraversamenti pedonali ed offrire ai pedoni un attraversamento sicuro della strada a livello. Inoltre rialzando il livello dell'attraversamento, i pedoni sono più visibili per gli automobilisti in avvicinamento. Inoltre i passaggi pedonali rialzati fungono anche da piani di rallentamento. Sono lunghi affinché l'intero interasse di un'autovettura rimanga nella sezione piana e grazie alle loro parti piane lunghe e alle rampe con bassa inclinazione assicurano una circolazione fluida senza brusche frenature e accelerazioni. Le strozzature sono prolungamenti del cordolo in punti a blocco centrale che restringono una strada allargando la superficie di camminamento. Utilizzandoli come attraversamenti pedonali sono noti per essere degli attraversamenti molto sicuri.

7.1.3. PEDONALIZZAZIONE

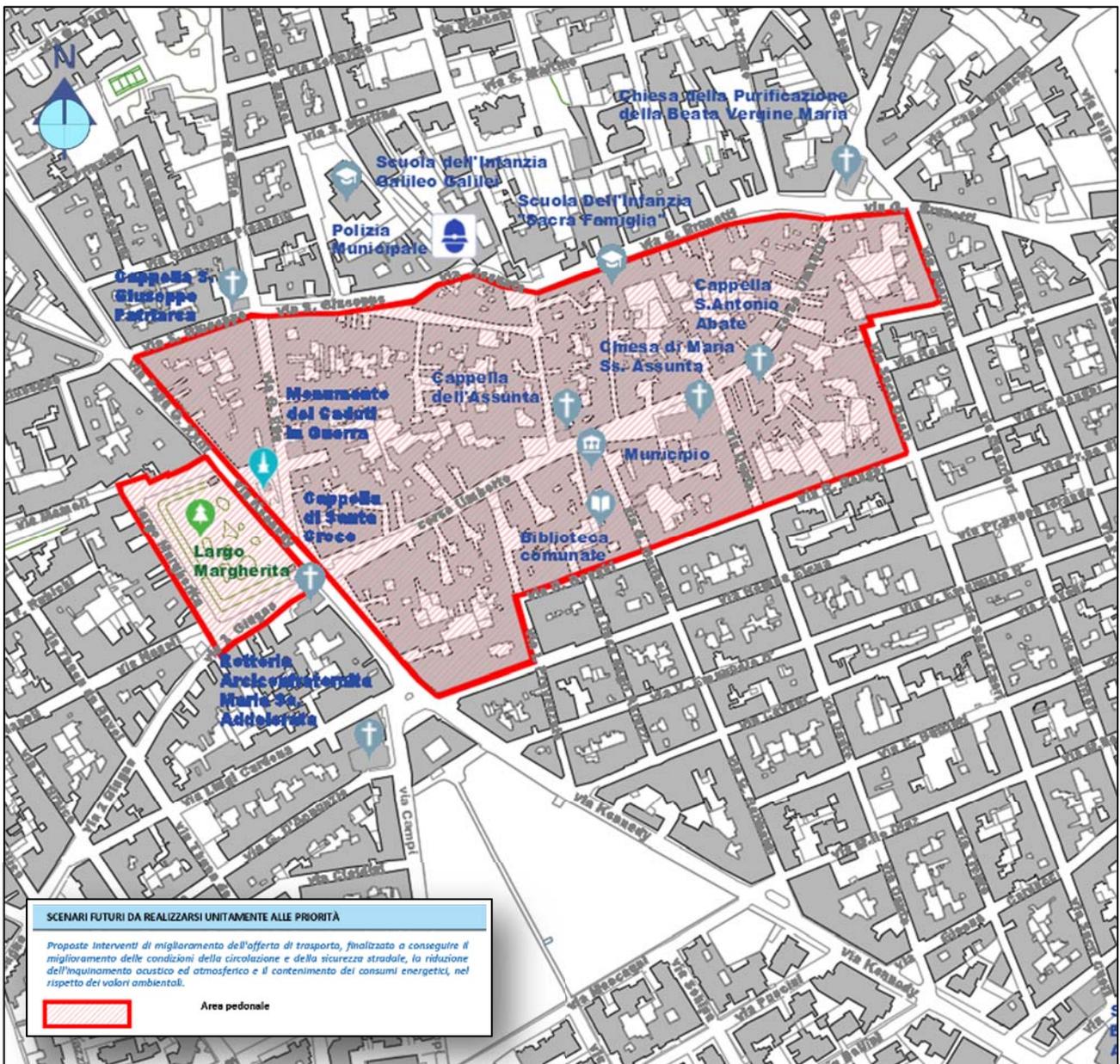
Le aree pedonali del comune di Trepuzzi, previste nel Piano – scenari futuri da attuarsi unitamente alle priorità comprendono:

- il blocco monolitico di Largo Margherita, ivi comprese le strade perimetrali esclusa via Kennedy.
- Il blocco monolitico del centro storico delimitato da via Kennedy, via Regina Elena, via Bonghi, via Sacri Cuori, via Guerriei, via Brunetti, via Assunta e via San Giuseppe.

Non v'è dubbio che zone di particolare valore artistico o sociale vi siano, tali da richiedere protezione dall'aggressione dell'automobile sia in ordine agli inquinamenti chimici (gas di scarico) e fisici (suoni, rumori) sia contro le deturpazioni di carattere estetico (piazze e vie ricche di storia e cultura) e contro gli abbruttimenti di carattere sociale (piazze e vie per il tempo libero, passeggiatoi cittadini).

Le soluzioni proposte hanno tenuto conto non solo degli aspetti sociali ma di alcuni effetti negativi che possano verificarsi con la chiusura del traffico di un'area urbanizzata. Sono principalmente due gli effetti negativi legati all'interdizione di una qualsiasi area urbanizzata:

- **Effetti al contorno:** la chiusura al traffico di un'area aumenta la densità veicolare delle autovetture che vi circolano intorno. Come i filetti fluidi di una corrente che incontri un ostacolo lo aggirano, addensandosi intorno all'ostacolo, così la quantità di veicoli nell'unità di spazio intorno all'area chiusa aumenta, anche se il numero di veicoli in assoluto decresce.
- **Effetti all'interno:** all'aumentare del diametro delle aree interdette aumentano le distanze da percorrere a piedi e con esse diventano sempre meno accessibili gli esercizi commerciali più interni. Analogamente per le residenze, nei confronti dei visitatori.



Per questi motivi, le pedonalizzazioni meglio riuscite sono state quelle operate su una piazza, una via o qualche via al più. Nelle città antiche – centri storici – la chiusura è pressoché strutturale perché è la stessa strada stretta ad impedire o creare seri condizionamenti per la circolazione delle automobili. Per il centro storico di Trepuzzi, questo si verifica. Questa situazione favorisce il movimento dei pedoni e quindi permette una “passeggiata pedonale”. Altro vantaggio è costituito dal fatto che l'aria è meno inquinata e la soglia di rumore è più bassa per via della mancanza di traffico. Per

questo motivo in molte città del mondo si sta attuando la politica di incremento delle aree in cui vige il divieto di traffico, al duplice scopo di diminuire l'inquinamento atmosferico e di rendere più agevole la circolazione dei pedoni nelle aree a più alta densità commerciale.

Si dovrà anche provvedere al piano dei colori, a quello delle attrezzature e degli arredi stradali, oltre ad ogni altro accorgimento, anche di carattere normativo, per la ottimizzazione del processo di pedonalizzazione.

8. CARATTERISTICHE DEGLI EVENTUALI IMPATTI

Come da linee guida si procede alla valutazione dei singoli impatti previsti dall'attuazione delle previsioni del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), in modo da considerare l'impatto ambientale di tutte le modifiche.

Le stime effettuate in termini qualitativi (**pressioni**), valutato il livello degli interventi presi in considerazione, sono da considerarsi del tutto orientative. Nella Tabella seguente sono individuate e riportate, in riferimento alle categorie, le pressioni specifiche attese dall'attuazione del Piano.

Tabella 3. Quadro sinottico delle pressioni totali conseguenti l'attuazione del Piano.

Categorie di pressione individuate ⁽¹⁾	Pressioni da considerare in merito alla proposta di Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Componente ambientale interessata
CONSUMO DI SUOLO	<ul style="list-style-type: none">• Perdita di elementi di naturalità in seguito alla eventuale realizzazione delle nuove strade e dei nuovi percorsi ciclabili	<ul style="list-style-type: none">• Ambiente biotico• Risorse energetiche non rinnovabili
EMISSIONI	<ul style="list-style-type: none">• Rumore da traffico indotto in fase di cantiere• Vibrazioni da traffico indotto in fase di cantiere• Aumento inquinamento acustico in fase di cantiere• Emissioni polverulente in fase di cantiere	<ul style="list-style-type: none">• Aria• Salute umana• Ambiente biotico• Ambiente fisico
INGOMBRI	<ul style="list-style-type: none">• Previsione di infrastrutture di nuova costruzione (strade, rotatorie e piste ciclabili)	<ul style="list-style-type: none">• Paesaggio
INTERFERENZE	<ul style="list-style-type: none">• Urbanizzazione in area antropizzata ma non edificata ed anche in aree non antropizzate (piste ciclabili esterne ai centri abitati)	<ul style="list-style-type: none">• Ecosistemi

(1) Rispetto a situazione esistente

Alcuni aspetti ambientali specificatamente indicati come oggetto della Verifica di Assoggettabilità dalla Direttiva europea non saranno inclusi nell'analisi preliminare portata da questa relazione, in quanto si escludono a priori effetti significativi a loro carico. In particolare:

- effetti transfrontalieri: il Piano non incide su aspetti tali da prevedere impatti ambientali ricadenti fuori il territorio nazionale;
- patrimonio culturale, architettonico e archeologico: il Piano non ha effetto su beni di rilevanza culturale, architettonica e archeologica ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

8.1. CONSUMO DI SUOLO

In generale i limiti all'idoneità alla trasformazione del territorio sono dati dalle caratteristiche morfologiche e geologiche dei terreni, dalla presenza di fattori di rischio ambientale connessi con la vulnerabilità delle risorse naturali, dalla presenza di specifici interessi pubblici alla difesa del suolo, alla sicurezza idraulica e alla tutela dei valori paesaggistici, culturali e naturalistici.

Considerando che i vincoli di natura urbanistica non vengono presi in considerazione, in questo paragrafo si possono considerare diversi gradi di idoneità del territorio ad essere trasformato, dove con il termine "trasformato" si intende non solo edificato, ma anche attrezzato ad usi antropici:

- Livello A – massima idoneità alla trasformazione del territorio;
- Livello B – trasformazione del territorio fortemente condizionata;
- Livello C – idoneità medio-bassa alla trasformazione del territorio.

Il primo, il **livello A**, corrisponde al massimo grado di idoneità. Gli interventi ammessi in tali zone sono unicamente interventi inerenti manutenzioni ordinarie e straordinarie, adeguamenti, ed interventi di riqualificazione e dotazione

ambientale. Nel territorio di area vasta le aree inidonee alla trasformabilità del territorio sono facilmente individuate da quelle interessate dai beni con vincolo di tutela, quali corsi d'acqua e superfici boscate tutelate. **Il PGTU non interviene su tali aree.**

Il secondo **livello B**, corrisponde ad aree in cui ogni intervento di trasformazione è soggetto a forti condizionamenti e restrizioni in termini di funzioni e opere ammesse. Tali aree sono identificabili nelle zone di territorio prevalentemente agricole, o agricolo paesaggistiche, al di fuori dei principali centri abitati e significativamente distanti da aree già antropizzate. **Il PGTU non interviene su tali aree con interventi importanti, tuttavia prevede alcuni tratti di strada e pista ciclabile in brevi tratti non antropizzati.**

Il terzo livello di idoneità alla trasformazione del territorio, il **livello C**, corrisponde ad un livello di attenzione medio-basso, in cui le trasformazioni sono ammesse a patto di osservare particolari accorgimenti e di valutarne i possibili impatti negativi; a tale livello si possono ricondurre la maggior parte delle modifiche proposte dal PGTU a carico della componente suolo, specialmente quelle relative agli interventi sulla viabilità esistente e immediato intorno, **tali modifiche non impattano in maniera significativa, né qualitativamente né quantitativamente.**

8.2. PAESAGGIO, AREE PROTETTE E BIODIVERSITÀ

L'attuazione del PGTU non reca alcuna interferenza con siti di aree tutelate a livello ambientale (come si evince dagli estratti dei Piani Regionali PPTR e Parchi, Aree Protette, Ulivi Monumentali riportati nei punti precedenti).

Per quanto riguarda la componente paesaggistica non si prevedono impatti specifici, tuttavia la previsione dei tratti di strada in zona agricola, anche se brevi, andranno oggettivamente a modificare la percezione dei luoghi. In fase esecutiva andrà prestata grande attenzione verso questa problematica.

8.3. ASPETTI GEOMORFOLOGICI ED IDROGEOLOGICI

L'Autorità di Bacino della Puglia ha perimetrato le aree soggette a rischio idrogeologico, suddivise in aree soggette a pericolosità idraulica, aree soggette a pericolosità geomorfologica e aree a rischio. In Figura 22, è riportato l'estratto cartografico dell'Autorità di Bacino della Regione Puglia per la pericolosità geomorfologica, la pericolosità idraulica e le aree a rischio, con evidenziato l'intervento di progetto. **L'attuazione del PGTU, dunque gli interventi previsti, non ricadono in alcune delle perimetrazioni sopra elencate.**

8.4. QUALITÀ DELL'ARIA

L'inquinamento atmosferico costituisce una delle principali tematiche su cui sono concentrate le politiche ambientali; la riduzione della produzione di gas serra e dell'emissione di polveri sottili rientrano tra gli obiettivi di livello mondiale e comunitario che maggiormente si sono affermati negli ultimi decenni.

La tendenza in atto, a livello regionale, registra pochi picchi elevati di emissioni, ma, fattore preoccupante, volge verso una generalizzata presenza di livelli di inquinamento da ozono medio alti, e di medie annue discretamente elevate anche in aree remote, lontane dalle aree urbane.

Il PGTU interviene in modo positivamente impattante, anche considerando gli eventuali rallentamenti del traffico dovute agli interventi di Traffic Calming e rotatorie. Infatti l'obiettivo di fondo è quello di rendere il traffico più scorrevole ed incentivare sia l'uso di biciclette, che di rendere più sicuri gli spostamenti a piedi, con conseguente diminuzione di emissione di gas serra.

8.5. SALUTE UMANA

La situazione attuale denota un livello di protezione non adeguato di alcuni attraversamenti pedonali sulle vie principali, oltre a livelli di traffico sostenuti su tali vie, e velocità pericolose in ingresso ai centri abitati, criticità che **il PGTU propone di risolvere, o quantomeno mitigare, andando a impattare positivamente sulla componente di salvaguardia della salute umana.**

8.6. VALUTAZIONE GLOBALE DEGLI IMPATTI PREVISTI

Possono essere molteplici le componenti ambientali potenzialmente interessate da un Piano Urbano del Traffico. Le possibili interazioni, tra la realizzazione delle previsioni di Piano e le correlate componenti ambientali, vengono classificate attraverso quattro classi di giudizio:

- A. Possibile interazione positiva con la componente ambientale 
- B. Non si prevede l'instaurarsi di possibili interazioni con la componente ambientale 
- C. La possibilità di instaurarsi un'eventuale interazione con la componente ambientale è da ritenersi di carattere limitato nel tempo 
- D. Possibile interazione negativa con la componente ambientale 

La matrice che segue riassume e sintetizza le possibili interazioni tra la realizzazione delle previsioni di Piano e le correlate componenti ambientali:

COMPONENTE AMBIENTALE	POSSIBILE INTERAZIONE	GIUDIZIO		LIVELLO		
				Alto	Medio	Basso
ACQUA	<i>Possibile variazione negli utilizzi delle risorse idriche?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta alcuna variazione negli utilizzi delle risorse idriche.	B				
	<i>Possibile variazione alla portata dei corpi idrici superficiali?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta alcuna variazione alla portata dei corpi idrici superficiali.	B				
	<i>Possibile interferenza con le risorse idriche superficiali e sotterranee?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta alcuna interferenza con le risorse idriche superficiali e sotterranee.	B				
	<i>Possibili scarichi in corpi recettori (superficiali o sotterranei)?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta nuovi scarichi diretti in corpi recettori.	B				
	<i>Possibile contaminazione, anche locale, di corpi idrici?</i> Non prevista. Corpi idrici distanti da modifiche del PGTU	B				
SUOLO E SOTTOSUOLO	<i>Possibile contaminazione del suolo?</i> Non prevista	B				

COMPONENTE AMBIENTALE	POSSIBILE INTERAZIONE	GIUDIZIO		LIVELLO		
				Alto	Medio	Basso
	<i>Possibile degrado del suolo?</i> Non previsto	B				
	<i>Possibili incidenze sul rischio idrogeologico?</i> Non previste	B				
	<i>Possibili variazioni nell'uso del suolo in termini quantitativi e qualitativi?</i> Il PGTU prevede alcune modifiche del suolo per la possibile realizzazione di strade, rotatorie, ma si tratta qualitativamente di modifiche minime che non si prevede abbiano importanti impatti sulla componente suolo.	B				
	<i>Possibili variazioni nell'uso delle risorse del sottosuolo?</i> Non si prevede possano verificarsi possibili variazioni nell'uso delle risorse del sottosuolo.	B				
PAESAGGIO E BENI CULTURALI	<i>Sono previsti interventi sull'assetto territoriale?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta interventi impattanti sull'assetto territoriale, anche se va ad intervenire proponendo nuove strade.	B				
	<i>Possibile degrado di beni culturali?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU non comporta interventi negativi su beni culturali tutelati.	B				
	<i>Possibili azioni che possono modificare il paesaggio ed interferire con la percezione visiva?</i> Non sono previsti interventi infrastrutturali (strade, rotatorie) che potrebbe modificare la percezione del paesaggio attuale.	C				
SALUTE UMANA	<i>Possibili correlazioni negative con la salvaguardia della salute umana?</i>	A		X		

COMPONENTE AMBIENTALE	POSSIBILE INTERAZIONE	GIUDIZIO		LIVELLO		
				Alto	Medio	Basso
	Il PGTU propone di migliorare alcune criticità esistenti, tra cui il livello di protezione non adeguato di alcuni incroci, il livello di traffico sostenuto, rilevanti velocità pericolose in ingresso al centro abitato, andando quindi a impattare positivamente sulla componente di salvaguardia della salute umana.					
ARIA	<i>Possibile variazione dell'inquinamento atmosferico?</i> La realizzazione delle previsioni del PGTU potrà comportare un aumento dell'inquinamento atmosferico dovuto alla fase di cantiere di lavori sulle sedi viarie esistenti e comunque limitata alla sola fase di cantierizzazione.	C	↓			X
	<i>Nuove fonti di inquinamento puntuale?</i> Non previste	B	=			
	<i>Aumento del traffico veicolare?</i> Non previsto. Anzi, in seguito all'attuazione della nuova circolazione di Piano e della nuova strada a nord della città e all'integrazione della pedonalizzazione, previsti come scenari futuri, si porterà a una diminuzione del traffico veicolare nel centro abitato.	A	↑	X		

9. PARERE SU VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VAS

Dagli elaborati del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), sulla cui base è stato predisposto il presente rapporto preliminare, si specifica che:

- il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è strumento costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo;
- le modifiche introdotte non rientrano tra le categorie di opere assoggettabili;
- l'entità delle pressioni e degli impatti ambientali attesi dall'attuazione del Piano possono essere considerati sostenibili da questa verifica preliminare, valutando tutti i conseguenti impatti ambientali, a breve e a lungo termine;
- l'area di influenza delle modifiche apportate dal Piano è puntuale e limitata all'area urbana;
- gli interventi previsti dal Piano, cui ai punti precedenti, non ricadono in aree vincolate;
- il Piano rientra nella normale e consueta gestione delle esigenze da parte dell'Amministrazione comunale di **Trepuzzi (LE)**;
- il sistema di riferimento pianificatorio costituito dal PUG vigente, rimane sostanzialmente inalterato sia come impianto territoriale sia come indicazioni programmatiche.

In base alle precedenti considerazioni si ritiene che il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Trepuzzi (LE), non comporti effetti significativi sull'ambiente e che quindi non sia assoggettabile a Valutazione Ambientale Strategica.