



Comune di  
SAN VITO DEI NORMANNI  
Provincia di Brindisi



## PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

(ai sensi del D.M. 04.08.2017 - G.U. n.233 del 05.10.2017 - del D.Lgs n. 257 del 16.12.2016 e delle Linee Guida sui PUMS della Regione Puglia, approvate con D.G. n. 193 del 20.02.2018 - rif. BURP n. 36 del 12.03.2018)

**COMMITTENTE**  
RUP  
Comune di San Vito dei Normanni (BR)  
Assessorato alla Mobilità, Arch. Vincenzo Sardelli  
ing. Giuseppe Olivieri

### Area Tecnica Progettisti



ing. Maurizio Difronzo, Direttore Tecnico  
ing. Germana Pignatelli  
ing. Rita Alessandra Aquilino  
ing. Vito Porrelli  
ing. Stefano Marino  
arch. Giorgia Floro  
arch. Ivan Iosca  
ing. Tommaso Passaro

### Timbri ed Approvazioni



ELAB./TAV.	<b>Strategia di piano</b>
<b>TAV PO</b>	Proposta di piano e strategia
REDAZIONE	Luglio 2020
ADOZIONE	
APPROVAZIONE	

## La visione e gli obiettivi del PUMS

San Vito dei Normanni è una città che negli anni ha sempre assunto i contorni di un luogo di passaggio, vedendo cambiare il proprio ruolo nel territorio in funzione di particolari insediamenti, come la torre di Boemondo il Normanno prima, il Castello feudale dopo e la vicina Base Nato, ridimensionata e recentemente dismessa.

Queste trasformazioni, tra cui va segnalato il trasferimento del traffico regionale Nord-Sud sulla statale 379, hanno da un lato reso la città flessibile e reattiva ai cambiamenti, da un altro ne hanno indebolito l'identità, complicando lo spopolamento del sud, il trasferimento nelle città "polo", l'indebolimento dei settori produttivi originari e l'invecchiamento della popolazione.

Tuttavia, si legge nella premessa al DPRU:

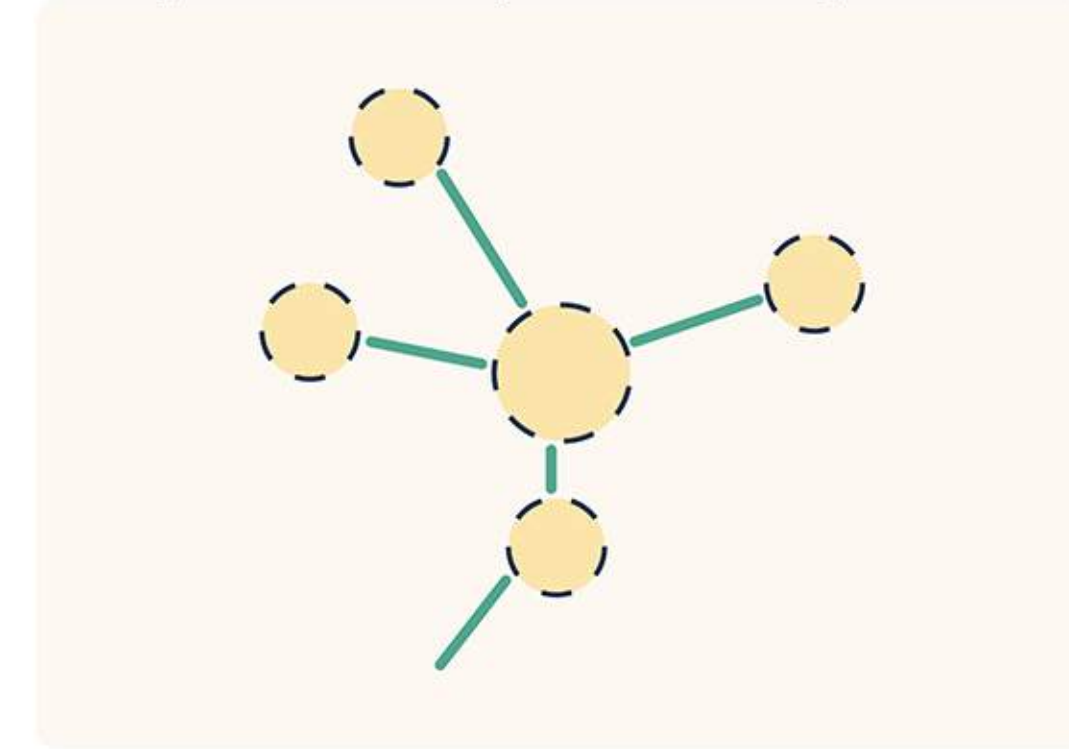
*"In questo quadro a tinte fosche emergono "segnali deboli" che sono a nostro avviso la bussola in cui orientarci per il futuro: i giovani che tornano e decidono caparbiamente di investire il proprio capitale di conoscenza nel posto in cui sono nati, l'aumento degli arrivi e delle presenze turistiche che fornisce nuove prospettive di utilizzo per il patrimonio edilizio privato, la vitalità del tessuto sociale e culturale, l'emergere di microeconomie di qualità legate alla valorizzazione delle risorse locali, le riqualificazioni di beni culturali strategici per aumentare l'attrattività del territorio come l'ex stabilimento enologico "Dentice di Frasso" (oggi Laboratorio Urbano ExFadda), le Grotte Rupestri di San Biagio e l'area archeologica del Castello di Alceste."*

Ed ecco che la sua capacità di trasformazione può leggersi come caratteristica identitaria di una città che può ridefinirsi ogni volta attorno ai suoi luoghi chiave, che mantengono il proprio ruolo baricentrico pur rinnovando la propria funzione. L'accessibilità a tutti di questi luoghi diviene un tema per la loro fruizione: Borlini e Memo, citando Cass N., Shove E., Urry J., ad esempio, affermano che «con il termine accessibilità ci si riferisce all'abilità/possibilità degli individui di contrattare a proprio favore i tempi e gli spazi della vita quotidiana, in modo da compiere le pratiche e mantenere le relazioni che essi ritengono significative per la propria vita sociale».

Ecco perché il PUMS formula una proposta che, come obiettivi:

- stabilisce le "regole generali" del funzionamento della viabilità, che possono essere riapplicate a seconda della trasformazione della rete e del tipo di funzione che ciascun ramo assume nella rete col passare degli anni;
- valorizza la centralità dei poli chiave, che sono tali in quanto aggregati di servizi o luoghi collettivi, lavorando alla loro accessibilità e alla fruibilità degli spazi attigui;
- punta su una mobilità lenta e sostenibile: sicura, equa e rispettosa dell'ambiente cittadino (qualità urbana, dell'aria e riduzione del rumore);
- ricuce la città con la campagna fortemente abitata, migliorando l'accessibilità reciproca.

## Aree polo, zone di pertinenza e pedonalità



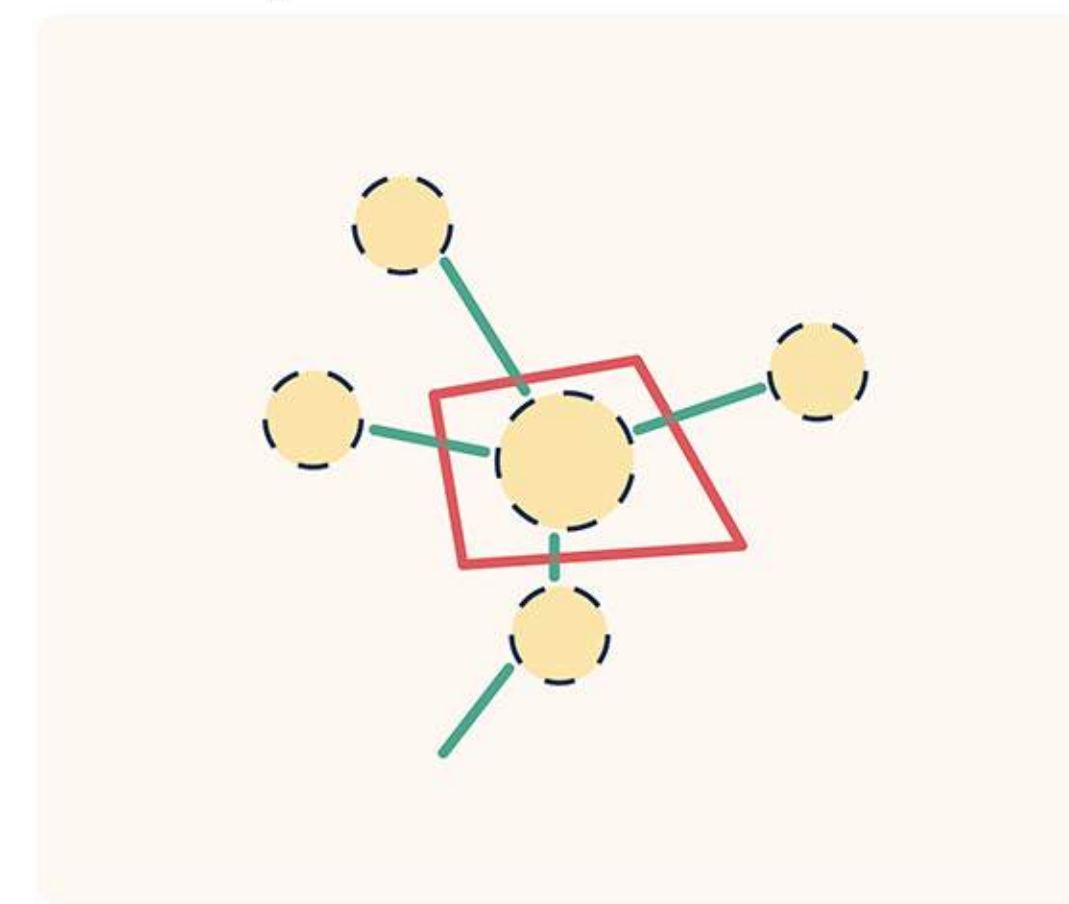
Il PUMS parte dalla classificazione funzionale della rete come presentano nelle tavole di analisi, definendo obiettivi e caratteristiche da perseguire per ciascuna tipologia di strada.

In questa rete identifica le **aree "polo"** e, attorno a queste, le **zone di pertinenza** nelle quali creare una continuità percettiva, eliminando il predominio dell'auto sulla strada in favore di strade che diano maggiore importanza all'utenza "debole" (ciclisti, bambini, anziani, mamme con il passeggino e pedoni in genere).

Queste aree vegono così interconnesse tra loro e con il resto della città con **corridoi sicuri e continui**, che fungano da guida per il cittadino ma anche per il turista, ottimizzando le risorse a disposizione dell'amministrazione.

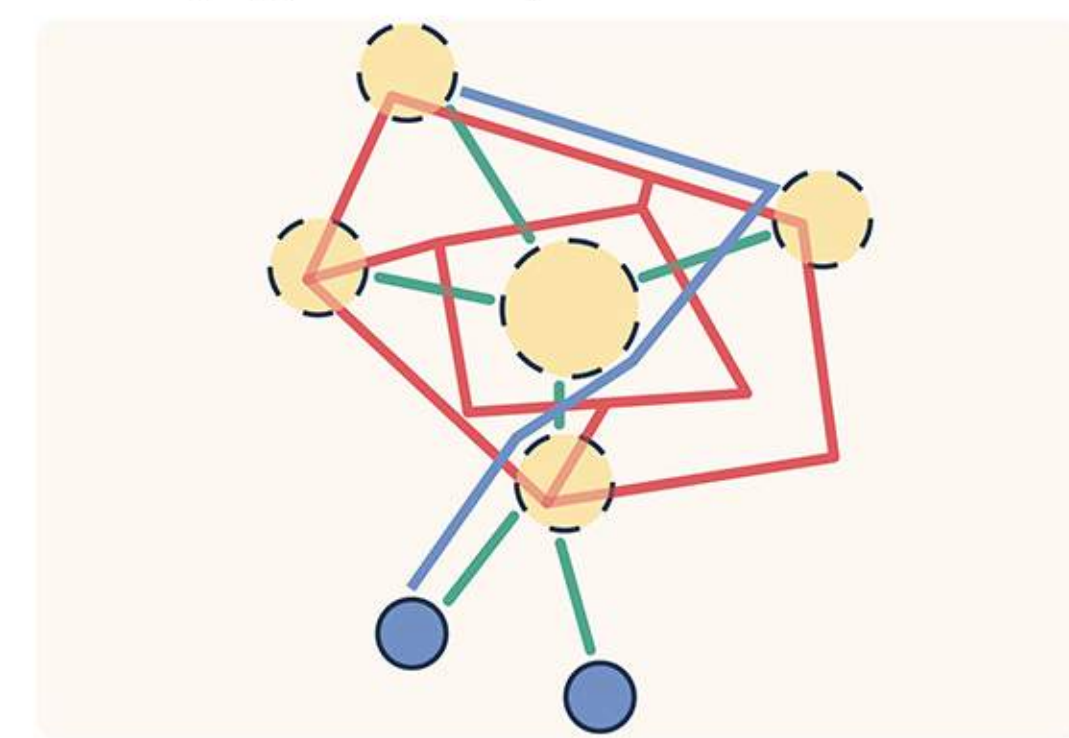
In questo modo fa proprio l'input della SISUS di destinare alla **pedonalità degli spazi del centro storico**, rilanciando con la fruibilità a piedi dell'intera area urbana. La mobilità lenta che permette un miglioramento della qualità urbana, si presta altresì ad una migliore percezione dello spazio urbano anche da parte del turista, meglio se visto come "viaggiatore", che quindi diviene più ricettivo verso i valori del territorio.

## La città espansa e la ciclabilità



Assieme alla mobilità pedonale, altre forme di mobilità sostenibile sono incentivate, prima tra tutte la ciclabilità. Una **rete ciclabile** interconnette le aree polo e le diverse zone dell'area urbana e del territorio circostante, sviluppandosi secondo priorità quali i punti di maggiore interesse e l'interconnessione dei percorsi già esistenti. La rete, immaginata sia come percorsi concentrici che convergenti dal territorio verso il nucleo antico, servirà in particolar modo a consentire un'accessibilità diffusa all'interno della città espansa.

## La campagna abitata, il TPL e il DRT



Un sistema di mobilità così concepito deve essere caratterizzato da una serie di soluzioni sia infrastrutturali che gestionali, messe in relazione tra loro, indispensabili per un'accessibilità integrale al territorio e per fornire risposte efficaci alle domande di fruizione innovative espresse dai cittadini: dalla costruzione di **opere di completamento** della viabilità, alla realizzazione di **punti di interscambio** tra mezzi diversi, fino alla riqualificazione di aree e percorsi di transito e attraversamento. Assieme alla rete pedonale e ciclabile, nella visione del PUMS, l'uso dell'auto è disincentivato dal rilancio del TPL. È possibile puntare da subito su convenzioni per l'utilizzo per gli **spostamenti urbani delle linee del TPL** extraurbano con più fermate nell'abitato, fino poi a raggiungere un territorio più ampio con lo sviluppo di un **sistema di trasporto del tipo "a chiamata"**.

