Comune di
SAN VITO DEI NORMANNI
Provincia di Brindisi

PUMS

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	Comune di San Vito dei Normanni (BR)
RUP	ing. Giuseppe Olivieri

Area Tecnica Progettisti

elaborazioni S.r.l.
via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI
C.F./P.IVA 06674880726 - tel. 080.8645898
srl@elaborazioni.org
www.elaborazioni.org

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

ORDINE DEGLI INGEGNERI PROVINCIA DI BARI
INGEGNERE MAURIZIO DIFRONZO
SEZ. A - 8360
CIVILE E AMBIENTALE

ElaborAzioni S.r.l.
Via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI
C.F. - P. IVA 06674880726

ELAB./TAV.	
LI	**Linee di Indirizzo**
REDAZIONE	Aprile 2020
ADOZIONE	
APPROVAZIONE	

Indice

Indice i

1. PREMESSA 1

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO DEL PUMS 2

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE 13

3.1 Il contesto territoriale 13
3.2 Demografia ed economia 19

4. PIANI E PROGETTUALITÀ LOCALI E SOVRALOCALI 24

4.1 Piani e progetti di rete a livello Europeo, Nazionale e Regionale 24
4.1.1 Il Piano Attuativo del P.R.T 2015-2019 24
4.1.2 Il Piano Triennale dei Servizi 27
4.1.3 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale 28
4.1.4 Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale e la L.R. 23 Gennaio 2013, n.1 – Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica 30
4.2 Piani e progetti di rete a livello provinciale 37
4.2.1 Il Piano della Mobilità di Area Vasta Brindisina 37
4.2.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brindisi 42
4.3 Piani e progetti di rete a livello comunale 45
4.3.1 Il PRG 45
4.3.2 Il Documento programmatico di Rigenerazione Urbana (D.P.R.U.) 48
4.3.3 Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) 50
4.3.4 Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS) 51
4.3.5 IL Piano per la Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale 52
4.3.6 Il progetto “Infrastrutture Verdi” 54

5. L’ANALISI PARTECIPATA 56

5.1 Gli incontri con la Pubblica Amministrazione 56
5.2 Gli incontri con gli stakeholder 57
5.3 L’incontro aperto 58
5.4 I questionari alla popolazione 61
5.5 Indagine sugli istituti scolastici 67
5.5.1 Scuole primarie 67
5.5.2 Scuole di I grado 74
5.5.3 Istituti Superiori 79

6. IL SISTEMA DELL’OFFERTA 88

6.1 Circolazione e sosta 88
6.1.1 La rete viaria 89

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

6.1.2 Le Zone a Traffico Limitato a San Vito fino ad oggi 99
6.1.3 La sosta 102
6.2 L'offerta di mobilità per ciclisti e pedoni 103
6.3 Il sistema del Trasporto Pubblico Locale 107

7. LA DOMANDA DI MOBILITA 119
7.1 Fonti di dati: Censimento ISTAT, DEMOISTAT e Dati ASSET 2019. 119
7.2 La localizzazione degli attrattori 119
7.3 La domanda sistematica interna disegnata da ISTAT 122
7.4 La domanda di mobilità sistematica da e verso l'esterno per i dati ISTAT 2011 130
7.4.1 Gli spostamenti verso l'esterno: Destinazione e share modale 130
7.4.2 Gli spostamenti verso San vito: Origine e share modale 131
7.5 Analisi ASSET 133
7.5.1 Indagine flussi di traffico veicolare 133
7.5.2 Indagine statistica sulla domanda di mobilità realizzate tramite interviste 136
7.6 Dati rilevati tramite questionari 146
7.7 La domanda turistica 149
7.7.1 I flussi turistici a San Vito dei Normanni 149
7.7.2 Gli attrattori turistici 154
7.7.3 Studi sugli indicatori del trasporto locale per la ciclabilità e l'intermodalità in Puglia. 156

8. GLI INDIRIZZI STRATEGICI 161
8.1 La visione e gli obiettivi del PUMS 161

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

1. PREMESSA

Il PUMS di San Vito dei Normanni si colloca in un percorso di rigenerazione, rivitalizzazione e riqualificazione della città che ha avuto inizio con la strategia disegnata durante il percorso partecipativo "SANTU VITU MIA", realizzato nell'ambito dell'aggiornamento del DPRU.

Nello stesso si legge un incipit chiaro che disegna gli obiettivi che l'amministrazione si è data:

"L'Amministrazione Comunale di San Vito dei Normanni intende rigenerare il tessuto urbano della città: riqualificare le periferie, restituire identità al centro storico, ripensare il rapporto tra il paese, la campagna circostante ed i principali attrattori culturali ed ambientali del territorio, migliorare le condizioni sociali ed economiche della comunità."

Nell'ambito di tale processo, alla domanda

"Cosa possiamo fare insieme per migliorare San Vito dei Normanni?"

I cittadini hanno risposto con 37 proposte, clusterizzate in 10 punti fondamentali

"1. Mobilità sostenibile

2. Patrimonio culturale

3. Commercio locale e di prossimità

4. Luoghi e servizi per il benessere degli abitanti

5. Integrazione sociale e multiculturalismo

6. Patrimonio immobiliare pubblico e privato abbandonato e/o in disuso

7. Verde pubblico

8. Attrattività del territorio e servizi turistici

9. Edilizia sostenibile

10. Tradizioni produttive locali"

Il tema della mobilità emerge ed è cruciale all'interno di tutto il documento, con particolare riferimento a quella sostenibile e, ancor più, a quella pedonale.

Partendo da queste considerazioni, e prendendo atto del quadro conoscitivo costruito durante la prima fase di elaborazione del PUMS, qui sintetizzato, il presente documento delinea la Visione a lungo termine su cui costruire strategie e azioni.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO DEL PUMS

Nel settembre 2007 la Commissione Europea ha inteso stimolare la riflessione sulle problematiche tipiche dei trasporti urbani e sulle possibili soluzioni da adottare con il **Libro Verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana"**. Esso disegna un approccio globale per ripensare la mobilità urbana attraverso l'ottimizzazione dell'uso di tutte le modalità di trasporto e l'organizzazione della co-modalità tra i diversi modi di trasporto pubblico e privato.

Nel settembre 2009, la stessa Commissione Europea, con il **Piano d'azione sulla mobilità urbana**, invita le autorità locali, regionali e nazionali ad unirsi in partenariati per cooperare in settori di interesse reciproco e chiunque ne fosse interessato, cittadini ed imprese, a creare sinergie per approcciare, di maniera integrata e proattiva, le esigenze in materia di mobilità dei gruppi più vulnerabili.
Una pianificazione efficiente dei trasporti non può che avere tra le sue priorità la riduzione delle autovetture private a favore dei trasporti pubblici che, pertanto, devono diventare più attrattivi e accessibili per gli utilizzatori finali.

Nel marzo 2011, con **il Libro Bianco dei Trasporti**, è formulata una "Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", con 10 obiettivi chiave (di seguito elencati), 40 campi d'azione e 130 iniziative:

1. nelle città dimezzare entro il 2030 l'uso delle auto ad alimentazione convenzionale ed eliminarle del tutto entro il 2050. Conseguire nelle principali città sistemi di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030;
2. nel trasporto aereo aumentare l'uso di carburanti a basse emissioni fino a raggiungere il 40% entro il 2050. Nel trasporto marittimo ridurre del 40-50% le emissioni di CO2 derivate dagli oli combustibili entro il 2050;
3. il 30% del trasporto delle merci superiore a 300 km deve passare entro il 2030 verso ferrovia e trasporto via mare. Questa quota dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2050;
4. entro il 2050 la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri deve avvenire mediante ferrovia, di cui va completata la rete ad Alta Velocità a livello europeo;

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

5. completare entro il 2030 la rete infrastrutturale TEN-T;
6. collegare tra di loro le reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali;
7. completare il sistema unico di gestione del traffico aereo (Sesar) e lo spazio aereo unico europeo entro il 2020. Applicare sistemi di gestione del traffico al trasporto terreste e marittimo, nonché il sistema di globale di navigazione satellitare (Galileo);
8. definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali;
9. per la sicurezza stradale entro il 2020 dimezzare gli incidenti ed entro il 2050 avvicinarsi all'obiettivo "zero vittime". Aumentare la sicurezza in tutti i modi di trasporto nella UE;
10. arrivare alla piena applicazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga" facendo in modo di eliminare le distorsioni e i sussidi dannosi e generando entrate e finanziamenti per investimenti nei trasporti.

Il documento formula una visione integrale su come il trasporto dovrebbe apparire nel 2050; illustra inoltre diversi obiettivi intermedi, alcuni per l'anno 2020 ed altri al 2030.

Il PUMS si inseriscono in questo macro-quadro, lavorando in coerenza con gli obiettivi perseguibili a livello locale quali il rinnovo del parco auto tutto entro il 2050, la gestione dell'ultimo miglio per agevolare la scelta multimodale con il trasporto ferroviaria, la riorganizzazione sostenibile della lgistica urbana e l'aumento della sicurezza.

La Direttiva Europea 2008/50/CE sulla qualità dell'aria pone in capo agli stati membri l'obbligo di valutare la qualità dell'aria ambiente e, di conseguenza, di adottare le misure finalizzate a mantenere la qualità laddove è buona e migliorarla negli altri casi. La normativa nazionale ha recepito la suddetta Direttiva con il D. Lgs. 155/2010 che attribuisce alla Regioni e alla Province autonome le funzioni di valutazione e gestione della qualità dell'aria nel proprio territorio di competenza e, in particolare, assegna loro il compito di adottare piani e misure per il raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici, per il perseguimento dei valori obiettivo e per il mantenimento del relativo rispetto.

Il DL istituisce un quadro normativo unitario in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente finalizzato a:

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

"a) individuare obiettivi di qualità dell'aria ambiente volti a evitare, prevenire o ridurre effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso;

b) valutare la qualità dell'aria ambiente sulla base di metodi e criteri comuni su tutto il territorio nazionale;

c) ottenere informazioni sulla qualità dell'aria ambiente come base per individuare le misure da adottare per contrastare l'inquinamento e gli effetti nocivi dell'inquinamento sulla salute umana e sull'ambiente e per monitorare le tendenze a lungo termine, nonché i miglioramenti dovuti alle misure adottate;

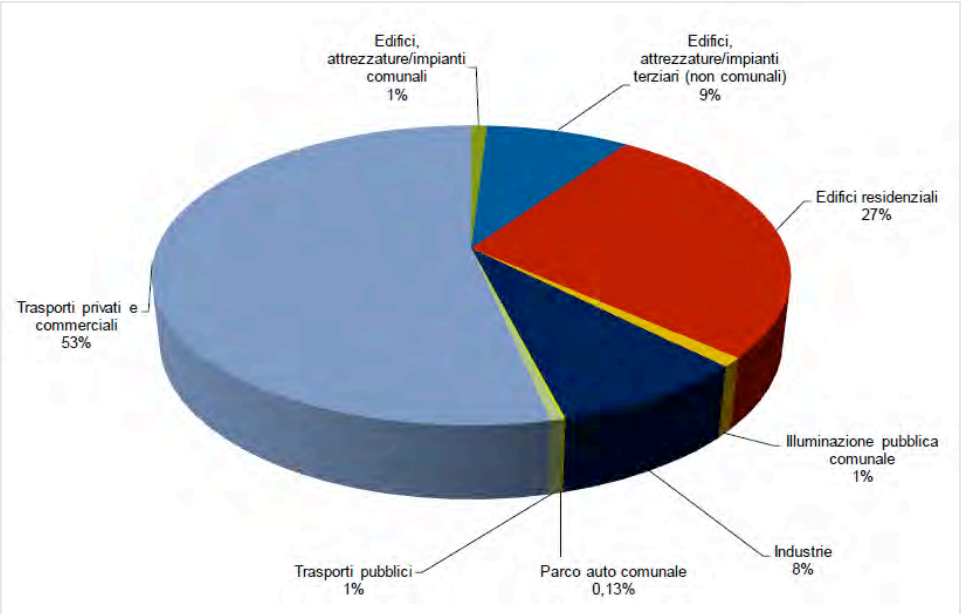
d) mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove buona, e migliorarla negli altri casi;

e) garantire al pubblico le informazioni sulla qualità dell'aria ambiente;

f) realizzare una migliore cooperazione tra gli Stati dell'Unione europea in materia di inquinamento atmosferico."

Stabilisce quindi i valori limite, i livelli critici e le soglie di allarme per le concentrazioni nell'aria ambiente di biossido di zolfo, biossido di azoto, benzene, monossido di carbonio, piombo, PM10, PM2,5 e i valori obiettivo per le concentrazioni nell'aria ambiente di arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene.

Il settore dei trasporti impatta per circa un terzo sulla produzione di Gas Serra, a San Vito dei Normanni il PAES osserva come, in linea con i consumi energetici, la maggior parte delle emissioni di CO2 deriva da trasporti privati e commerciali, che rappresentano il 53% del totale.



Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 1 - Ripartizione delle emissioni totali di CO2 per categoria (PAES San Vito dei Normanni)

La scelta del modo di trasporto può ridurre notevolmente tale contributo (fig. 5).

	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016
	%									
Tipo di traffico										
Passeggeri	64,2	66,2	65,6	62,5	67,9	65,9	67,1	66,4	67,5	67,5
Merci	30,8	31,4	29,7	33,5	31,2	33,4	32,7	32,9	32,3	32,3
Altro (P.A., nautica)	5,0	2,4	4,7	4,0	0,9	0,6	0,2	0,6	0,2	0,2
TOTALE	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Modalità di trasporto										
Trasporto stradale	96,7	97,8	93,3	94,4	96,9	97,1	97,7	97,4	98,0	98,0
Altre modalità	3,3	2,2	6,7	5,6	3,1	2,9	2,3	2,6	2,0	2,0
TOTALE	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Fonte: Elaborazione ISPRA su dati MIT										
Legenda:										
P.A. Pubblica Amministrazione										
Nota:										
La serie storica è stata ricalcolata dal 2010.										

Figura 2 - Contributo emissivo per tipologia di trasporto (ISPRA REPORT 2017)

Il PUMS è coerente con gli obiettivi legati al miglioramento della qualità dell'aria, espresso in particolare al punto d) del D. Lgs. 155/2010, ossia "mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove buona, e migliorarla negli altri casi", in quanto finalizzato alla ridistribuzione modale in favore delle componenti più sostenibili.

La Legge n. 2/2018 dell'11 gennaio 2018 (G.U. n. 25 del 31 gennaio 2018), denominata "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", è stata approvata con l'obiettivo di favorire la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per le esigenze quotidiane e per le attività turistiche.

Tale modalità di spostamento contribuisce infatti a migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelando il patrimonio naturale ed ambientale, riducendo gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute, al consumo di suolo, valorizzando il territorio ed i beni culturali. Introduce ufficialmente il termine, già utilizzato dalle Amministrazioni per indicarne sinteticamente i "piani comunali di mobilità ciclistica", ovvero "biciplan".

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

L'articolo 6, comma 1, colloca il "Biciplan" tra i **piani di settore dei PUMS**:

"I comuni non facenti parte di citta' metropolitane e le citta' metropolitane predispongono e adottano, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti, i piani urbani della mobilita' ciclistica, denominati «biciplan», quali piani di settore dei piani urbani della mobilita' sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attivita' turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. I biciplan sono pubblicati in formato di tipo aperto nei siti internet istituzionali dei rispettivi enti."

Il decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5 ottobre 2017, contiene le **Linee Guida Nazionali per i PUMS - Piani Urbani di Mobilità Sostenibile**, secondo quanto previsto dall'art. 3, comma 7, del Decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016.

Le linee guida chiariscono:

a) una procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS;

b) gli obiettivi macro e specifici di piano, le strategie di riferimento e le azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle stesse, nonché degli indicatori da utilizzare per il monitoraggio delle previsioni di piano.

Le aree di interesse e i relativi macro obiettivi definiti nel testo sono riportati in tabella 1.

Tabella 1 - Macro Obiettivi del PUMS secondo le Linee Guida Nazionali

Aree di interesse	Macro obiettivi
A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento del trasporto pubblico locale;
	A2. Riequilibrio modale della mobilità;
	A3. Riduzione della congestione;
	A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci;
	A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio:
	A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano.
B. Sostenibilità	B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

energetica ed ambientale	B2. Miglioramento della qualità dell'aria;
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico.
C. Sicurezza della mobilità stradale	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;
	C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;
	C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
	C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli.
D. Sostenibilità socio-economica	D1. Miglioramento della inclusione sociale;
	D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza;
	D3. Aumento del tasso di occupazione;
	D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

Questi macro obiettivi, per ciascuno dei quali sono identificati degli indicatori di monitoraggio, sono perseguiti attraverso obiettivi specifici, strategie e azioni che vi contribuiscono in maniera integrata (DL 04/08/2017 "Tabella 1 – Macrobiettivi").

Il PUMS di San Vito dei Normanni dovrà declinare questi obiettivi sul territorio, individuando strategie e azioni specifiche per il proprio contesto.

Per la definizione dgli interventi infrastrutturali, si terrà conto delle prescrizioni normative vigenti per la progettazione di strade, intersezioni, percorsi pedonali e vie ciclabili:

- legge 28/06/1991, n. 208 "Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane";
- D.Lgs. 30/4/1992, n. 285 e s.m.i. Il Nuovo Codice della Strada;
- "Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" (di cui all'art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada)
- D.P.R. 503/96 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"
- DM - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236.
- Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici - 21 luglio 1997, n. 3816 - "Direttive per l'individuazione dei comuni che possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato,

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

al pagamento di una somma, nonché per le modalità di riscossione della tariffa e per le categorie dei veicoli a motore esentati.".

- Legge 19/10/1998, n. 366 “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”;
- D.M. 557/99 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”;
- Legge 214/2003 “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada”.
- Direttiva Ministeriale del 20/07/2017, (Allegato 4 del Decreto Interministeriale - 29/11/2018 - Ciclovie turistiche), “Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche”;

Le linee Guida Regionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) sono state approvate dalla DGR n. 193 del 20 febbraio 2018 e modificate con deliberazione della Giunta Regionale n. 1645 del 20 settembre 2018.

Le suddette Linee Guida regionali, in continuità con le Linea Guida nazionali, hanno integrato il documento per le specificità del territorio pugliese, in parte semplificando e dettagliando alcuni aspetti che l’Ente regionale ritiene prioritari.

La riduzione del numero di veicoli in circolazione e in sosta e, conseguentemente, lo sviluppo di un sistema di trasporti integrato e sostenibile, sono avvertite come esigenze prioritarie per la Regione Puglia; pertanto la Riduzione del tasso di motorizzazione e il Riequilibrio modale sono stati ritenuti tra i macro-obiettivi essenziali delle presenti Linee guida regionali anche in coerenza e in attuazione delle Linee Guida europee che richiamano le pubbliche Autorità a creare uno “*sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto*”. Seguendo l’orientamento europeo occorre un impegno forte e constante per ridurre questo indicatore, a tutto vantaggio di una migliore accessibilità e vivibilità dei centri urbani derivante dalla diminuzione di occupazione di spazio pubblico da parte delle auto. La riduzione del tasso di motorizzazione, inoltre, è anche un rilevatore indiretto di miglioramento delle performance del trasporto pubblico e delle reti ciclopedonali, in quanto è molto spesso proprio la mancanza di efficienti alternative modali ad aumentare la tendenza a possedere più di un’automobile per nucleo familiare.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Le Linee guida regionali, facendo propri gli obiettivi generali del documento nazionale, individuano tra gli obiettivi minimi dei PUMS:

- Riequilibrio modale della mobilità
- Riduzione tasso di motorizzazione
- Riduzione della congestione stradale
- Miglioramento della accessibilità di persone e merci
- Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
- Contenimento dei consumi energetici
- Miglioramento della qualità dell'aria
- Riduzione dell'inquinamento acustico
- Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture
- Miglioramento della qualità della vita
- Miglioramento della inclusione sociale
- Economicità dei trasporti

Tali obiettivi sono ricondotti alle categorie Aree di interesse indicate dalle LG nazionali. In Tabella 2 sono evidenziate le priorità regionali tra gli obiettivi descritti dal MIT.

Tabella 2 - Le priorità regionali tra gli obiettivi descritti dal MIT

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

	AREE DI INTERESSE	MACRO - OBIETTIVI
A	**Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità**	Riduzione tasso di motorizzazione (R)
		Riequilibrio modale della mobilità (M)
		Riduzione della congestione stradale (M)
		Miglioramento della accessibilità di persone e merci (M)
		Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano (M)
		Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) (M)
B	**Sostenibilità energetica ed ambientale**	Contenimento dei consumi energetici (R)
		Miglioramento della qualità dell'aria (M)
		Riduzione dell'inquinamento acustico (M)
C	**Sicurezza della mobilità**	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture (R)
D	**Sostenibilità socio-economica**	Miglioramento della qualità della vita [20](R)
		Miglioramento della inclusione sociale (M)
		Economicità dei trasporti (R)
M = Ministero R = Regione		

Il PUMS fa propri questi obiettivi declinandoli attraverso la scelta e la priorizzazione di azioni specifiche per il territorio comunale.

Il Piano Regionale dei Trasporti, L.R. n. 16 del 23 Giugno 2008, definisce all'art. 5 i suoi obiettivi generali:

a) adottare un approccio improntato alla co-modalità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;

b) contribuire alla creazione di una rete sovraregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica - in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I - che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel "Sistema mediterraneo" a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;

c) configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale,

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;

d) strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori;

e) garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai piani attuativi attraverso il coinvolgimento degli enti locali nei processi di pianificazione e attraverso forme di partecipazione e concertazione con i soggetti economici e sociali interessati dai processi stessi;

f) garantire l'efficacia degli interventi programmati dai piani attuativi, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso promuovendo forme di copianificazione intersettoriale (in primis trasporti-territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;

g) contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.

La pianificazione di una rete di percorsi ciclabili (biciplan) e pedonali sicuri e accessibili, di connessione tra principali attrattori presenti sul territorio, che il PMCC deve prevedere concorre agli obiettivi specifici definiti all'art.6, comma m) "promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti e per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale" e comma n) "promuovere l'accessibilità mediante la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche, alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti".

Sempre in linea con le strategie della LR. 16/2008 il PUMS lavora alla formulazione di azioni che rientrano in (Art.7 comma e))"strategie per la mobilità delle persone che promuovano forme innovative e flessibili di mobilità alternativa all'auto".

Con la **L.R.n. 1 del 23 Gennaio 2013** la Regione Puglia definisce gli obiettivi per la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e indica le linee d'azione con cui perseguirli. Il PUMS, per quanto attiene la mobilità ciclistica, contribuisce, in prima istanza, agli obiettivi strategici di settore in ambito urbano, ovvero:

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

a) la formazione di una rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa, anche tramite la realizzazione di aree pedonali o a traffico limitato (Z.T.L.) e provvedimenti dì moderazione del traffico previsti dalle buone pratiche in materia;

b) il completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato;

c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni, porti e aeroporti e con le reti ciclabili intercomunali.

Rispetto agli Obiettivi strategici per la mobilità ciclistica extraurbana il PMCC dovrà contribuire alla "formazione di una rete interconnessa, sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidono con le ciclovie delle reti Bicltalia ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture a esse connesse".

La stessa norma, sempre all'art. 2, stabilisce che

"La Regione Puglia elabora il Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano regionale dei trasporti (PRT), del Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR), del Documento regionale di assetto generale (DRAG), della legge 28 giugno 1991, n. 208 (Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane) e della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi."

Tale piano oggi sta scontando la procedura di vas.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

3.1 Il contesto territoriale

Il territorio del Comune di San Vito dei Normanni si trova nella provincia di Brindisi, a 9 km dalla costa adriatica. Si tratta del settimo comune della provincia per popolosità. Si estende per una superficie pari a 66.36 Kmq, con un'altitudine che varia dai 57 metri ai 119 metri sul livello del mare nel punto più alto del centro urbano nella contrada Castello d'Alceste. La morfologia del territorio è pianeggiante, confina con i Comuni di Carovigno, Brindisi, Ostuni, Latiano e San Michele Salentino.

Il comune non ha territorio litoraneo, gli approdi più vicini al mare sono lido Specchiolla e la Riserva Naturale Statale Torre Guaceto, entrambi distanti pressoché 9 km dal centro urbano.

Figura 3 - San Vito dei Normanni e la provincia di Brindisi

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Il Territorio di San Vito dei Normanni si colloca all'interno della Piana Brindisina, caratterizzata dalla quasi totale assenza di pendenze e forme morfologiche significative, oltre che per l'intensa antropizzazione agricola del territorio e la presenza di zone umide costiere. Assume il ruolo di "**Terra di Passaggio**" tra le direttrici Brindisi – Taranto e verso Lecce in quanto il comune è attraversato da numerose arterie stradali, la SS16 è la principale ed unisce San Vito con Carovigno e Brindisi. Hanno un ruolo rilevante la "ex ss 605" che unisce il comune con Mesagne e le SP 35 e 36 che conducono alle località balneari di Specchiolla e Torre Guaceto che hanno un ruolo chiave soprattutto nel periodo estivo (Figura 4).

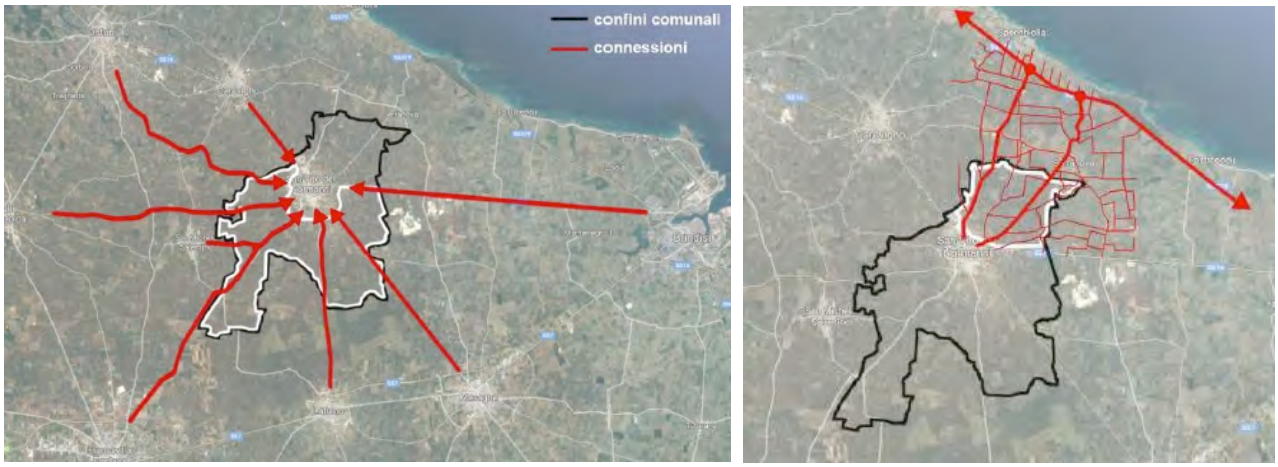


Figura 4–Sistema delle connessioni di San Vito dei Normanni

La stazione ferroviaria gestita da Ferrovie dello Stato, che dista a circa 10 km dal centro urbano, ad oggi non è servita da nessun treno e quindi quelle più utilizzate dai Sanvitesi sono nel territorio di Carovigno e Ostuni e nel comune di Brindisi.

Il ritrovamento di reperti archeologici, principalmente tombe e ceramiche, attesterebbero che la zona sarebbe stata abitata già durante l'età del bronzo.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 5 - "La struttura di lunga durata dei processi di territorializzazione: Le città Daune, Peucete e Messapiche (VIII-V Sec A.c.) (stralcio, scheda d'Ambito del PPTR)

Tuttavia rispetto all'origine della città medevale e del nome di San Vito dei Normanni ci sono differenti tesi: per alcuni storici sarebbe da attribuire agli Schiavoni che, a seguito delle persecuzioni dei Saraceni, decisero di stanziarsi nei territori pugliesi, fondando "Castro Sancti Viti" in onore di San Vito martire; altri studiosi sostengono che la città sia stata fondata dal normanno Boemondo d'Altavilla (1050 – 1111 d.C.), figlio di Roberto il Guiscardo, il quale ordinò la costruzione della torre quadrata. Il primo documento ufficiale che attesta l'esistenza della città è una pergamena del 1180 in cui viene citato, oltre Ostuni e Carovigno, anche il casale di San Vito.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 6 - "La struttura di lunga durata dei processi di territorializzazione: La puglia Bizantina e La Puglia Normanna" (stralci, scheda d'Ambito del PPTR)

Figura 7 - "La struttura di lunga durata dei processi di territorializzazione: sintesi delle matrici e permanenze" (stralcio, Scheda d'Ambito del PPTR)

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Lo sviluppo del nucleo storico di San Vito dei Normanni si registra verso la fine del Medioevo. Simbolo di quel borgo e dell'attuale città è la Torre Normanna del Castello Dentice di Frasso che rappresentava un baluardo di sicurezza per le popolazioni dagli attacchi dei Saraceni.

Dal XV secolo in poi il paese cominciò ad ingrandirsi, occupando man mano le aree circostanti, estendendosi verso nord e, dopo la costruzione della Chiesa di Santa Maria della Vittoria, verso est.

In Figura 8 viene individuato il Centro Storico della città sviluppatosi attorno alla torre normanna (XI sec.) successivamente inglobata nel Castello Dentice di Frasso. Le strette vie che da qui si stratificano prendono il nome di "stratodde" e costituiscono un elemento caratteristico del borgo antico.

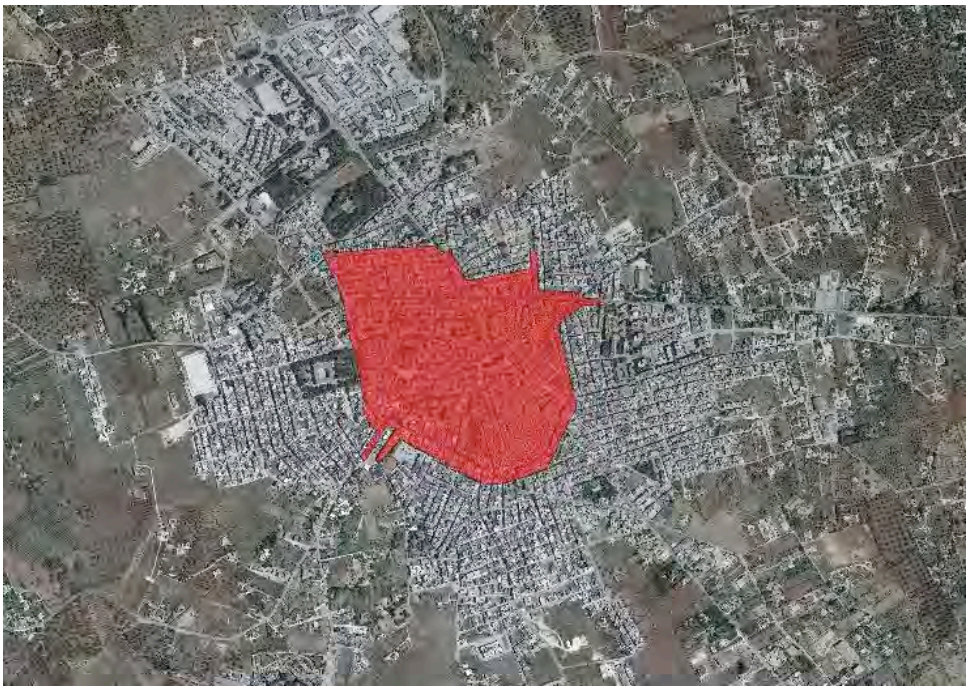


Figura 8–Attuale Centro Storico di San Vito dei Normanni

Nel corso degli anni, lo sviluppo urbano si è concentrato prima lungo le principali direttrici che collegano San Vito dei Normanni ai territori limitrofi, poi verificando un fenomeno di dispersione insediativa (vedi Figura 9) verso la campagna.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

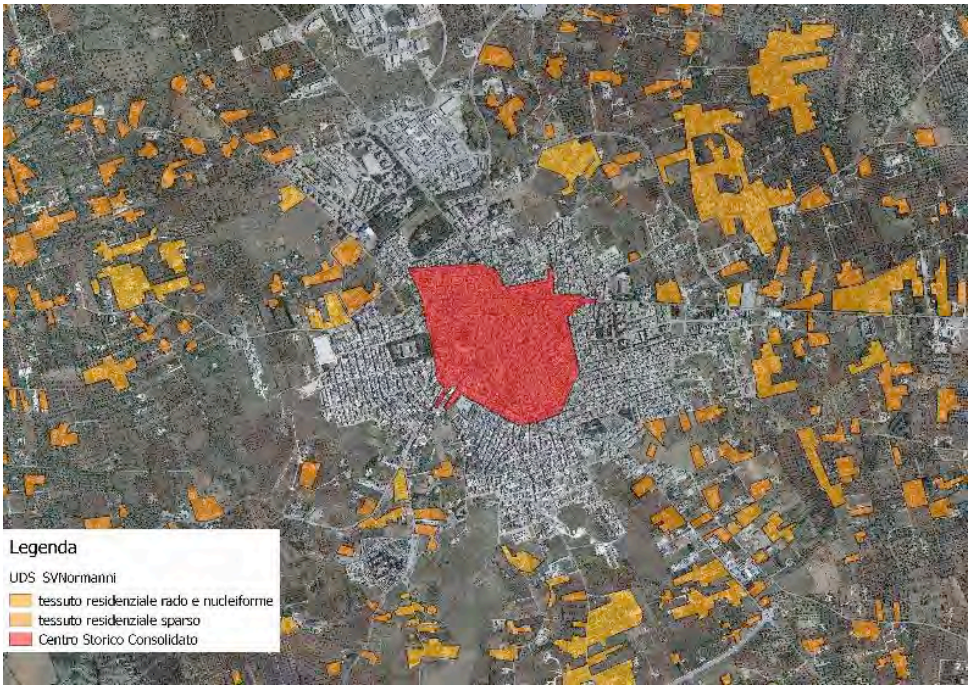


Figura 9 – Il tessuto urbano residenziale sparso di San Vito dei Normanni

Infatti mentre durante il ventennio fascista furono realizzati molti edifici come la scuola, la villa comunale e la sede del Municipio attorno al quale la città si è compattata, nel secondo dopoguerra il territorio di San Vito dei Normanni ha ospitato nelle ville di campagna molti nuovi residenti legati alla la San Vito Air Station, una base dell'aeronautica statunitense situata a circa 10 km a ovest di Brindisi, in una posizione strategica tra il porto di Brindisi e la città di San Vito. La costruzione della base militare è una delle cause della dispersione insediativa in quanto i locali affittavano le seconde case ai militari americani. La Base venne ridimensionata, ed in seguito chiusa, a partire dalla caduta del muro di Berlino.

Durante gli anni settanta/ottanta San Vito conobbe un secondo sviluppo urbanistico con la creazione della zona 167 nella parte nord della città.

Nella classificazione del Ministero per l'individuazione delle aree interne, San Vito dei Normanni rientra tra i comuni di "Cintura".

Le aree interne sono i comuni italiani più periferici, in termini di accesso ai servizi essenziali (salute, istruzione, mobilità). Per definire quali ricadono nelle aree interne, per prima cosa vengono definiti i comuni "polo", cioè realtà che offrono contemporaneamente (da soli o insieme ai confinanti):

- un'offerta scolastica secondaria superiore completa (cioè almeno un liceo, un istituto tecnico e un istituto professionale);

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- almeno un ospedale sede di d.e.a. I livello;
- una stazione ferroviaria almeno di tipo silver.

I comuni che distano meno di 20 minuti dal polo più vicino si definiscono “cintura” (come nel caso di San Vito); quelli che distano oltre 20 minuti rientrano nelle aree interne. Le aree interne si suddividono a loro volta in 3 categorie, sempre in base alla distanza dal polo: comuni intermedi, comuni periferici, comuni ultraperiferici.

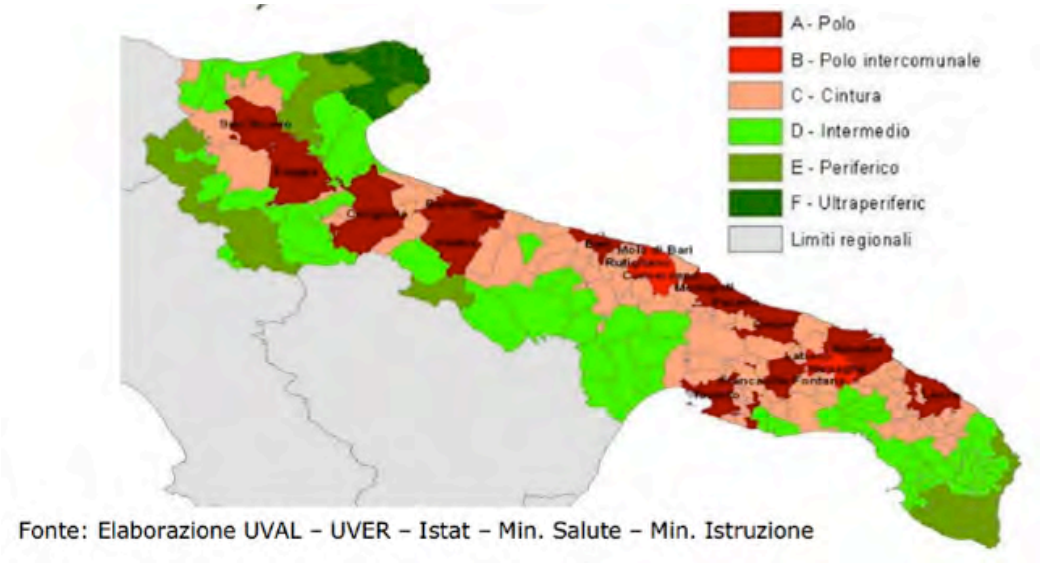


Figura 10 - Classificazione dei Comuni Pugliesi rispetto alla definizione delle Aree Interne

Il comune “polo” nel caso di San Vito dei Normanni è chiaramente Brindisi, da cui dista circa 20 km e con cui ha le maggiori interazioni, come racconteranno anche i dati descritti in seguito.

3.2 Demografia ed economia

La popolazione di San Vito dei Normanni sin dagli inizi degli anni 2000, salvo che per pochi dati in controtendenza come si evince dalla Figura 11, si mostra in netta decrescita. Il dato mette in evidenza due aspetti:

- La tendenza sempre maggiore da parte soprattutto dei giovani di trasferirsi in contesti urbani più grandi, sia per esigenze legate allo studio e al lavoro e sia legate all’impossibilità data la carenza di mezzi di trasporto di poter affrontare la vita da pendolare;
- La coerenza con la decrescita demografica in atto in tutta la Regione Puglia che vede crescere il flusso migratorio verso il Nord Italia e l’estero.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

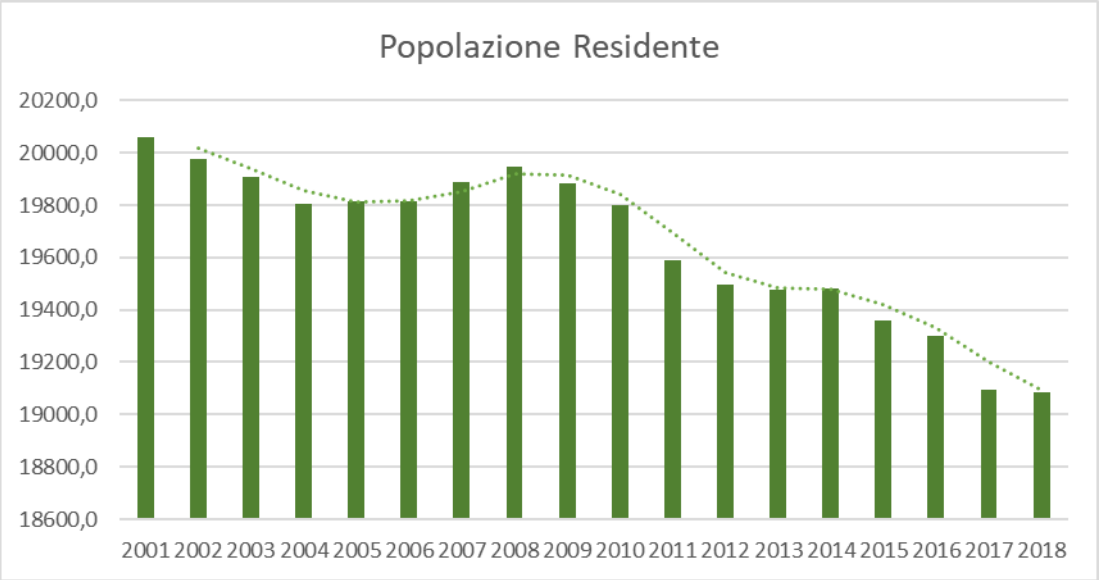


Figura 11 - Popolazione tra il 2001 e il 2018 a San Vito dei Normanni[1]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Popolazione residente	**19.587**	**19.494**	**19.477**	**19.480**	**19.360**	**19.302**	**19.095**	**19.087**
Variazione percentuale		-0,47%	-0,09%	0,02%	-0,62%	-0,30%	-1,07%	-0,04%

Tabella 3 – Variazione percentuale della Popolazione a San Vito dei Normanni nel periodo 2011 – 2018

Questa popolazione si distribuisce tutt'oggi nel territorio come indicato dall'analisi in Figura 12, dove le sezioni di censimento sono classificate in base alla densità di popolazione.

[1] (1) popolazione anagrafica al 8 ottobre 2011, giorno prima del censimento 2011.
(2) popolazione censita il 9 ottobre 2011, data di riferimento del censimento 2011.
(3) la variazione assoluta e percentuale si riferiscono al confronto con i dati del 31 dicembre 2010

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

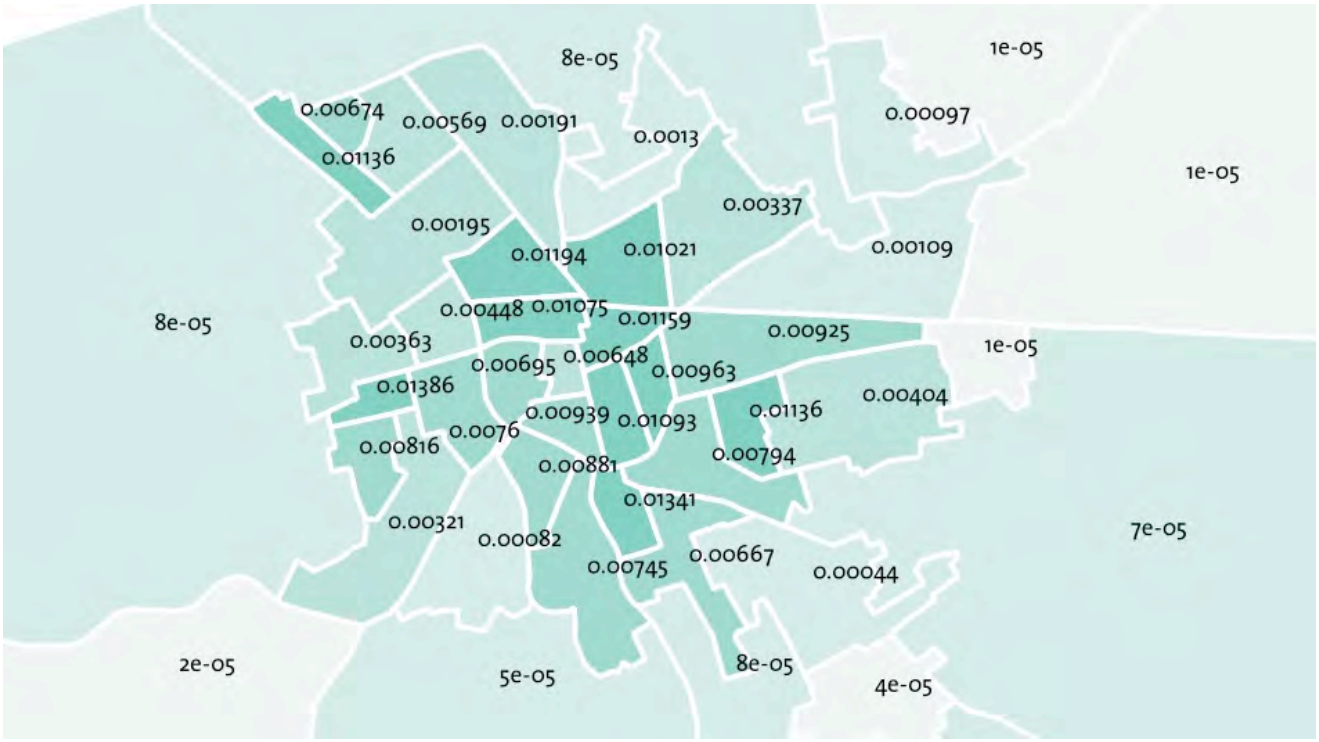


Figura 12 - Densità di popolazione per sezione di censimento (ISTAT, 2011)

Dal punto di vista economico, sul territorio di San Vito dei Normanni si registra un generale aumento dal 2001 al 2011 delle imprese attive e del numero di addetti. In particolare sono significativi l'incremento di oltre il doppio delle imprese di *"noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese", "attività dei servizi di alloggio e di ristorazione", "immobiliari",* a discapito del settore manifatturiero e agricolo sia in termini di numero di imprese sia per numero di addetti (Figura 13).

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

In Tabella 5 si riportano i dati completi e si evidenziano in verde gli incrementi significativi e in arancione i decrementi.

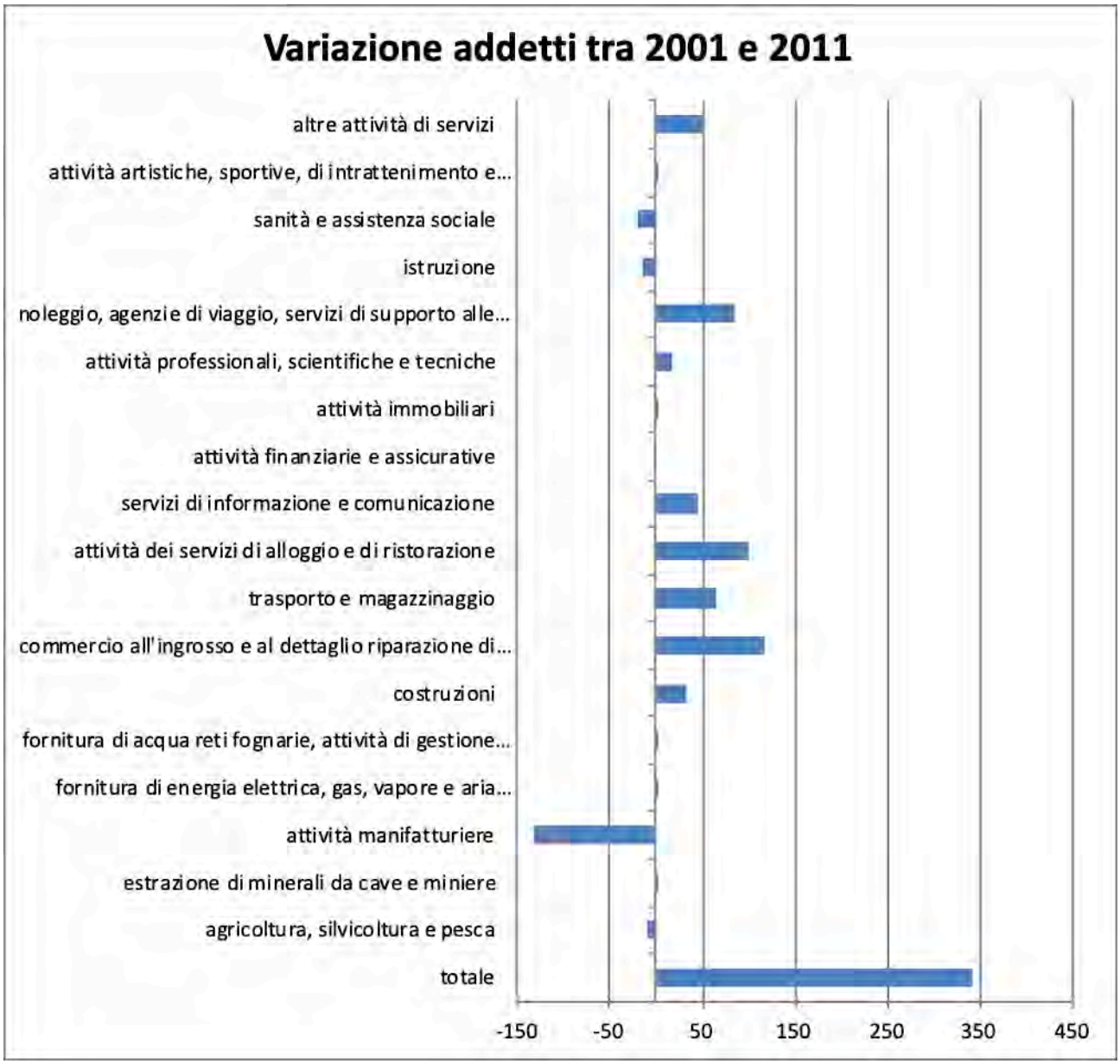


Figura 13 - Variazione del Numero di addetti per settore tra il 2001 e il 2011 (ISTAT)

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Tabella 4 - Imprese e addetti a San Vito dei Normanni (ISTAT)

Territorio	San Vito dei Normanni					
Tipologia unità	impresa					
Forma giuridica	totale					
Classe di addetti	totale					
Tipo dato	numero unità attive		numero addetti		numero lavoratori esterni	
Anno	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Ateco 2007						
totale	919	1020	2227	2570	35	22
agricoltura, silvicoltura e pesca	3	2	23	13	..	..
estrazione di minerali da cave e miniere	..	1	..	1	..	..
attività manifatturiere	86	81	352	220	3	..
fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	..	1	..	1	..	..
fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	1	2	3	6	..	..
costruzioni	118	173	431	463	3	4
commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	359	363	672	790	12	4
trasporto e magazzinaggio	45	45	193	258	6	2
attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	49	63	104	205	2	..
servizi di informazione e comunicazione	6	14	30	74	..	3
attività finanziarie e assicurative	10	9	12	12	3	..
attività immobiliari	4	10	5	7	..	..
attività professionali, scientifiche e tecniche	114	113	146	164	4	6
noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	11	24	42	128	..	2
istruzione	5	3	24	9	..	..
sanità e assistenza sociale	43	47	91	70	2	..
attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	7	9	13	14	..	..
altre attività di servizi	58	60	86	135	..	1

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

4. PIANI E PROGETTUALITÀ LOCALI E SOVRALOCALI

4.1 Piani e progetti di rete a livello Europeo, Nazionale e Regionale

4.1.1 Il Piano Attuativo del P.R.T 2015-2019

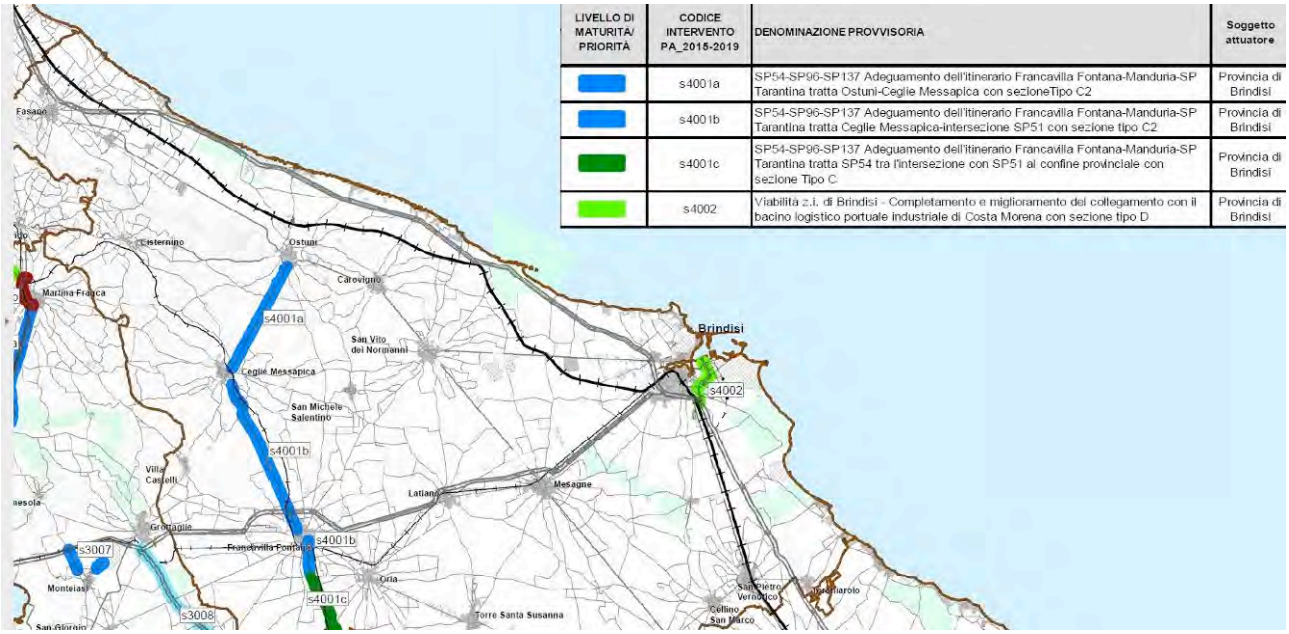
Nel piano attuativo del PRT vigente si riportano gli interventi che concorrono a definire l'assetto del sistema dei trasporti entro i termini del periodo di validità 2015-2019, ciascun intervento è stato classificato come indicato in Tabella 6.

Tabella 5 – classificazione degli interventi nel PA 2015-2019

	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione - attuazione prevista entro il 2020	Interventi in corso di progettazione/ realizzazione - completamento previsto oltre il 2020	Interventi da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione preliminare - attuazione prevista oltre il 2020
	X		X			
	X				X	
	X			X		
	X					X
		X	X			
		X		X		
		X				X

Il territorio di San Vito non viene direttamente interessato da interventi in previsione per quanto riguarda il trasporto stradale, tuttavia alcuni interventi previsti come l'adeguamento della strada Francavilla Fontana – Ceglie Messapica e la Ceglie Messapica – Ostuni, essendo comuni limitrofi, possono influire sulla viabilità extraurbana di San Vito.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari



LIVELLO DI MATURITÀ/ PRIORITÀ	CODICE INTERVENTO PA_2015-2019	DENOMINAZIONE PROVVISORIA	Soggetto attuatore
	s4001a	SP54-SP96-SP137 Adeguamento dell'itinerario Francavilla Fontana-Manduria-SP Tarantina tratta Ostuni-Ceglie Messapica con sezioneTipo C2	Provincia di Brindisi
	s4001b	SP54-SP96-SP137 Adeguamento dell'itinerario Francavilla Fontana-Manduria-SP Tarantina tratta Ceglie Messapica-intersezione SP51 con sezione tipo C2	Provincia di Brindisi
	s4001c	SP54-SP96-SP137 Adeguamento dell'itinerario Francavilla Fontana-Manduria-SP Tarantina tratta SP54 tra l'intersezione con SP51 al confine provinciale con sezione Tipo C	Provincia di Brindisi
	s4002	Viabilità z.i. di Brindisi - Completamento e miglioramento del collegamento con il bacino logistico portuale industriale di Costa Morena con sezione tipo D	Provincia di Brindisi

Figura 14 - Previsioni sulla Viabilità previsto dal PA nel territorio di San Vito dei Normanni e comuni limitrofi.

Per quanto riguarda gli interventi previsti sul trasporto aereo e navale, anche non interessando direttamente il comune di San Vito dei Normanni, quanto la città di Brindisi, possono influire indirettamente sulla componente turistica nel territorio di San Vito.

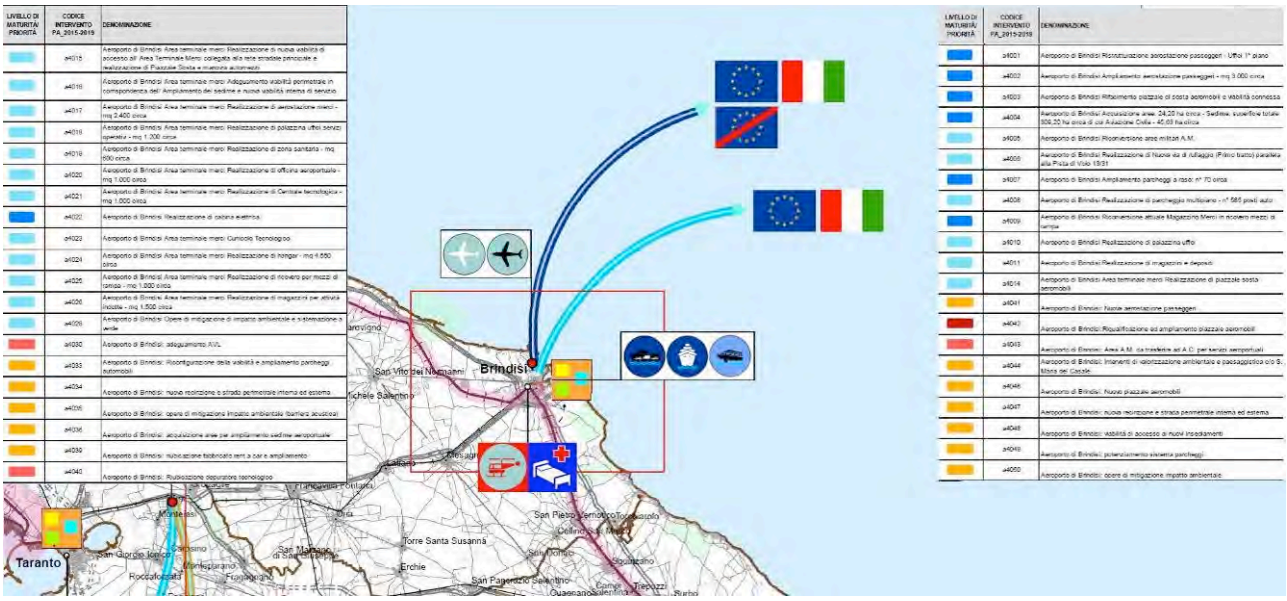


Figura 15 - Interventi sul trasporto aereo previsto dal PA nella provincia di Brindisi

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

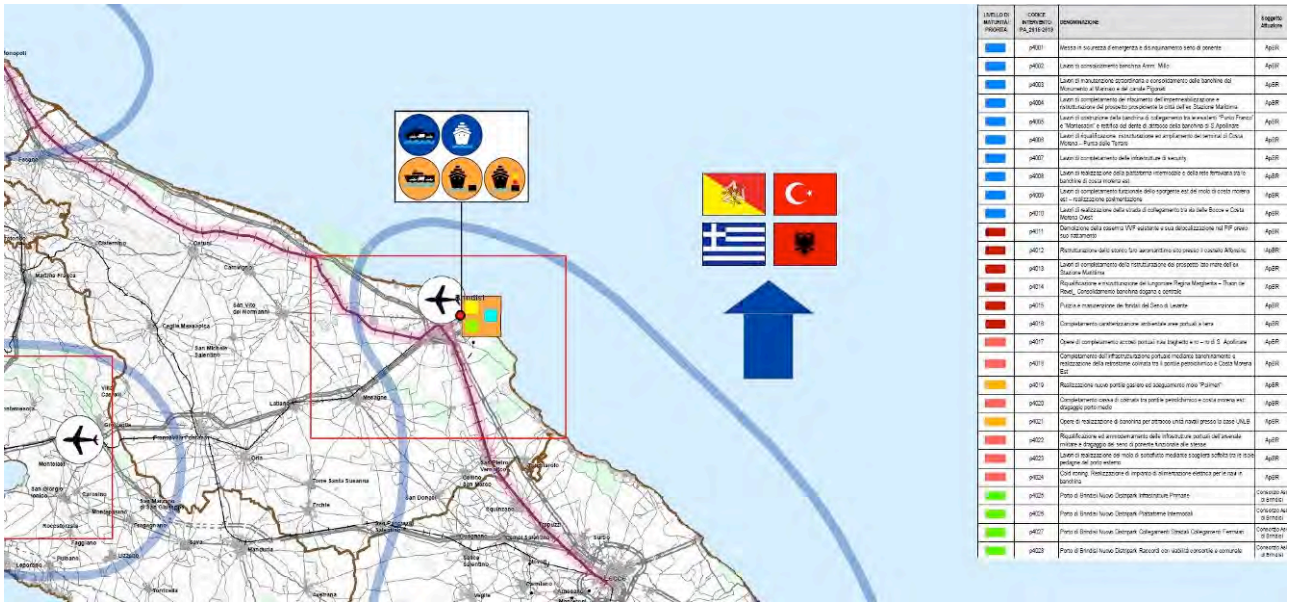
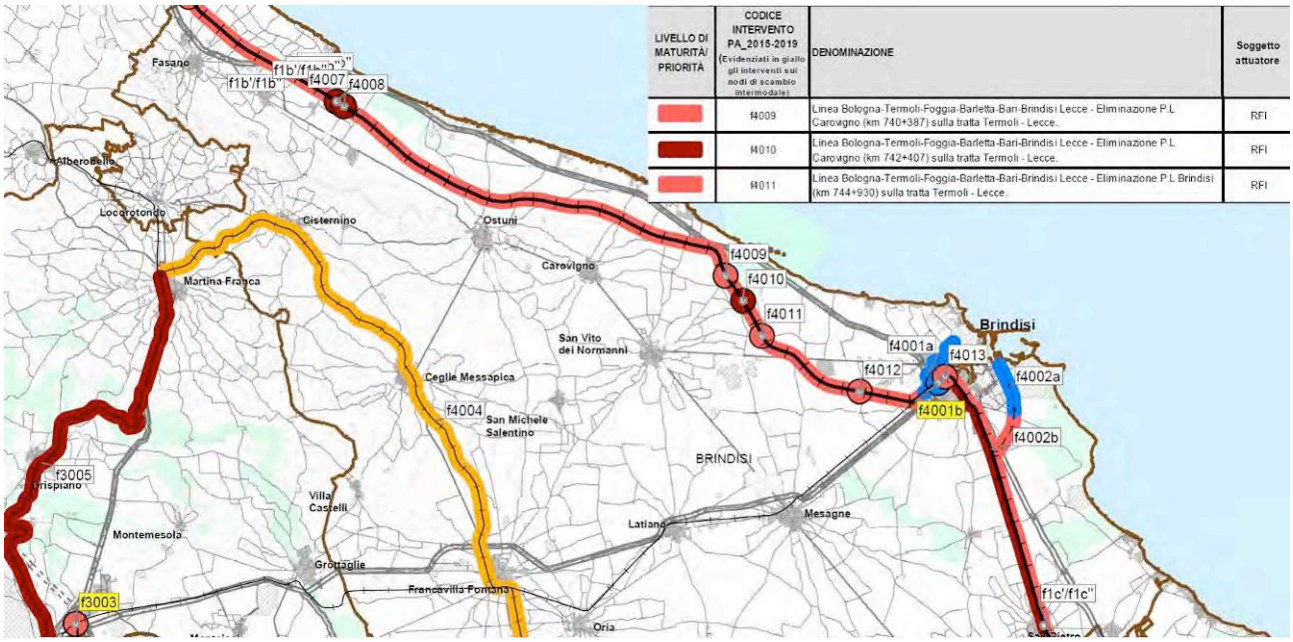


Figura 16 - Interventi sul trasporto navale previsto dal PA nella provincia di Brindisi

Il Piano Attuativo 2015-1019 del Piano Regionale dei Trasporti prevede, per il trasporto ferroviario, la velocizzazione della tratta Bari-Brindisi della Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Lecce attraverso la sistemazione dell'armamento ferroviario e l'upgrade tecnologico, con orizzone di attuazione entro il 2020. Tra il territorio di San Vito e Brindisi è prevista l'eliminazione dei passaggi a livello presenti nel territorio, come mostrato nella figura seguente.

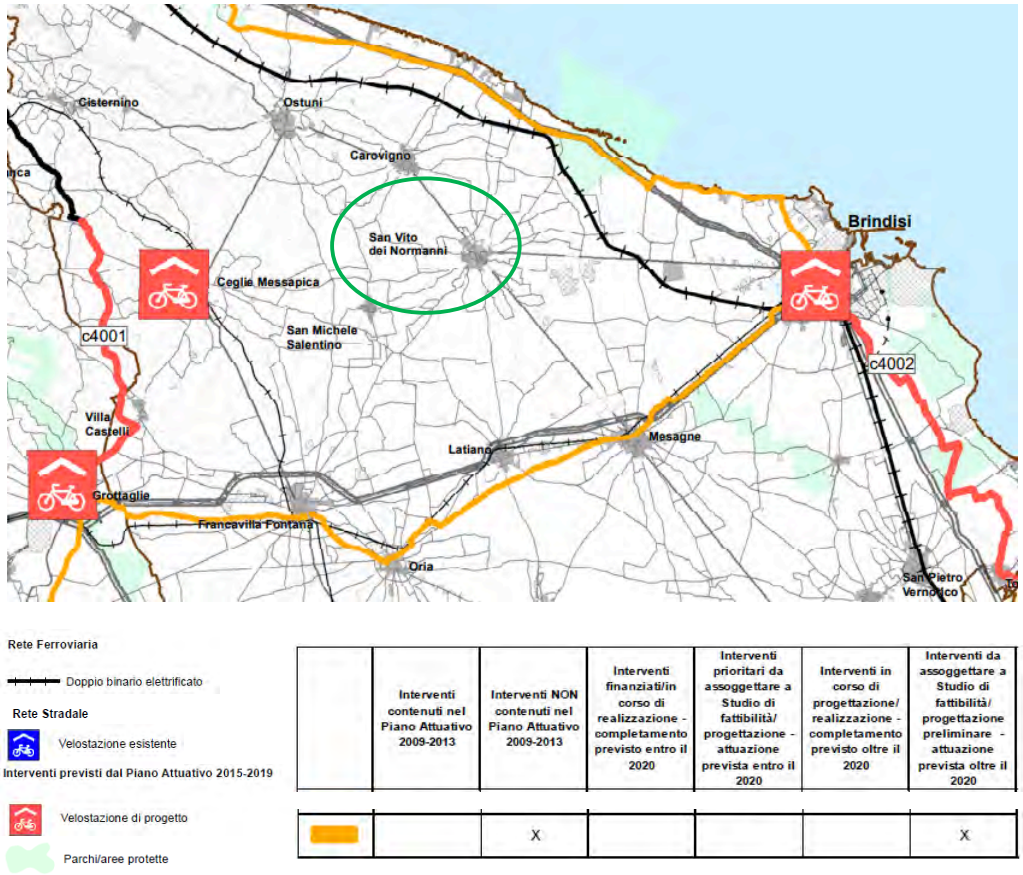


LIVELLO DI MATURITÀ/ PRIORITÀ	CODICE INTERVENTO PA_2015-2019 (Evidenziati in giallo gli interventi sui nodi di scambio intermodale)	DENOMINAZIONE	Soggetto attuatore
	f4009	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Lecce - Eliminazione P.L Carovigno (km 740+387) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI
	f4010	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Lecce - Eliminazione P.L Carovigno (km 742+407) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI
	f4011	Linea Bologna-Termoli-Foggia-Barletta-Bari-Brindisi-Lecce - Eliminazione P.L Brindisi (km 744+930) sulla tratta Termoli - Lecce.	RFI

Figura 17 - Previsioni del PA sul Trasporto Ferroviario nel territorio di San Vito e nei comuni limitrofi

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Per quanto attiene la Mobilità Ciclistica, il territorio di San Vito Dei Normanni è solo lambito dalla Via Appia Traiana, sia dall'asse principale che insiste sul territorio costiero, che dalla sua variante, la quale attraversando i territori dell'entroterra giunge a Brindisi.



	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione - attuazione prevista entro il 2020	Interventi in corso di progettazione/ realizzazione - completamento previsto oltre il 2020	Interventi da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione preliminare - attuazione prevista oltre il 2020
		X				X

Figura 18 - pa15/19 - tavola 3 mobilità ciclistica - dettaglio del comune di San Vito dei Normanni

4.1.2 Il Piano Triennale dei Servizi

Il Piano triennale dei Servizi è invece inteso come Piano attuativo del PRT, che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie. La modalità ferroviaria, nella visione del PRT, rappresenta la struttura portante della rete di trasporto pub blico regionale, rispetto alla quale vanno ridisegnati e ricalibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili.

Il Piano riconosce al trasporto intermodale treno-bici (bike&ride e bici al seguito) un ruolo di rilievo per favorire la diversione dall'auto privata verso il trasporto pubblico, soprattutto in connessione alla rete ferroviaria territoriale.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

4.1.3 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

Il PUMS di San Vito dei Normanni deve risultare coerente con le previsioni del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.) che è stato redatto ai sensi degli articoli 135 e 143 del codice dei Beni Culturali ed è stato approvato con D.G.R. 176 del 16.02.2015 (BURP n. 39 del 23.03.2015).

Le disposizioni normative del Piano regionale individuano i livelli minimi di tutela dei paesaggi della Regione. Il Piano persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socio-economico 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 della identità sociale, culturale e ambientale del territorio regionale, il riconoscimento del ruolo della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati e coerenti, rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità.

Tale strumento è finalizzato ad assicurare la tutela e la conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale, nonché alla promozione e realizzazione di forme di sviluppo sostenibile del territorio regionale, in attuazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio e conformemente ai principi espressi nell'articolo 9 della Costituzione, nella Convenzione Europea relativa al Paesaggio, firmata a Firenze il 20/10/2000, ratificata ai sensi della legge 9 gennaio 2006, n. 14 e nell'articolo 2 dello Statuto regionale.

Il territorio regionale è stato suddiviso in 11 **"ambiti di paesaggio"**, in coerenza con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (art. 135, comma 2); essi costituiscono sistemi territoriali e paesaggistici individuati alla scala sub regionale, caratterizzati da particolari relazioni tra le componenti fisico-ambientali, storico-insediative e culturali che ne connotano l'identità di lunga durata.Ogni ambito di paesaggio è articolato poi in **figure territoriali e paesaggistiche** che rappresentano le unità minime in cui si scompone a livello analitico e progettuale la regione, ovviamente definite per le finalità del PPTR.

Il territorio comunale di San Vito dei Normanni rientra nell'ambito della Campagna Brindisina, l'ambito comprende la vasta pianura che da Brindisi si estende verso l'entroterra, sin quasi a ridosso delle Murge tarantine e compresa tra l'area della Murgia dei Trulli a ovest e il Tavoliere Salentino ad est. La campagna brindisina è ovunque contraddistinta da elementi di particolare naturalità, ma sopratutto in prossimità della costa e nell'immediato entroterra.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

In particolare dal PPTR emerge che il territorio di San Vito dei Normanni è caratterizzato per il sistema delle masserie sito all'interno di un contesto rurale meritevole di interesse e confermato dal riconoscimento della valenza paesaggistica delle strade che lo attraversano. In particolare la diretterice verso la Valle d'Itria che attraversa la città proseguendo in direzione opposta verso il mare e la riserva naturale di Torre Guaceto.

Le indicazioni che emergono (come sintetizzato nella fig.25) dal PPTR sono incentrate sulla valorizzazione e potenziamento dei sistemi di relazioni tra costa ed entroterra. Sono necessari provvedimenti che mirino a promuovere:

1. la gestione integrata di funzioni e di servizi tra insediamenti costieri e interno;
2. forme di mobilità sostenibile tra i centri costieri e i centri interni, al fine di creare un sistema integrato di fruizione e valorizzazione del patrimonio storico-culturale, naturalistico, rurale, enogastronomico, in coerenza con le indicazioni dei Progetti territoriali per il paesaggio regionale del PPTR Sistema infrastrutturale per la Mobilità dolce e Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali;

Il Piano per la mobilità ciclistica e ciclopedonale (PMCC) deve seguire le indicazioni pervenute dal PPTR al fine di giungere agli obiettivi da questo prefissato e migliorare la mobilità dolce e lenta tra San Vito e il suo territorio al fine di permettere a turisti e non di poter godere delle bellezze che il paesaggio offre abbondanti.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 19 - Stralcio del sistema infrastrutturale per la mobilità dolce nell'area di interesse

4.1.4 Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale e la L.R. 23 Gennaio 2013, n.1 – Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica

Con la L.R. 23/2013 la Regione Puglia definisce gli obiettivi per la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e indica le linee d'azione con cui perseguirli.

La Regione Puglia elabora il Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano regionale dei trasporti (PRT), del Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR), del Documento regionale di assetto generale (DRAG), della legge 28 giugno 1991, n. 208 (Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane) e della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi.

Tale piano è oggi alle fasi finali del suo iter di approvazione (Figura 20).

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

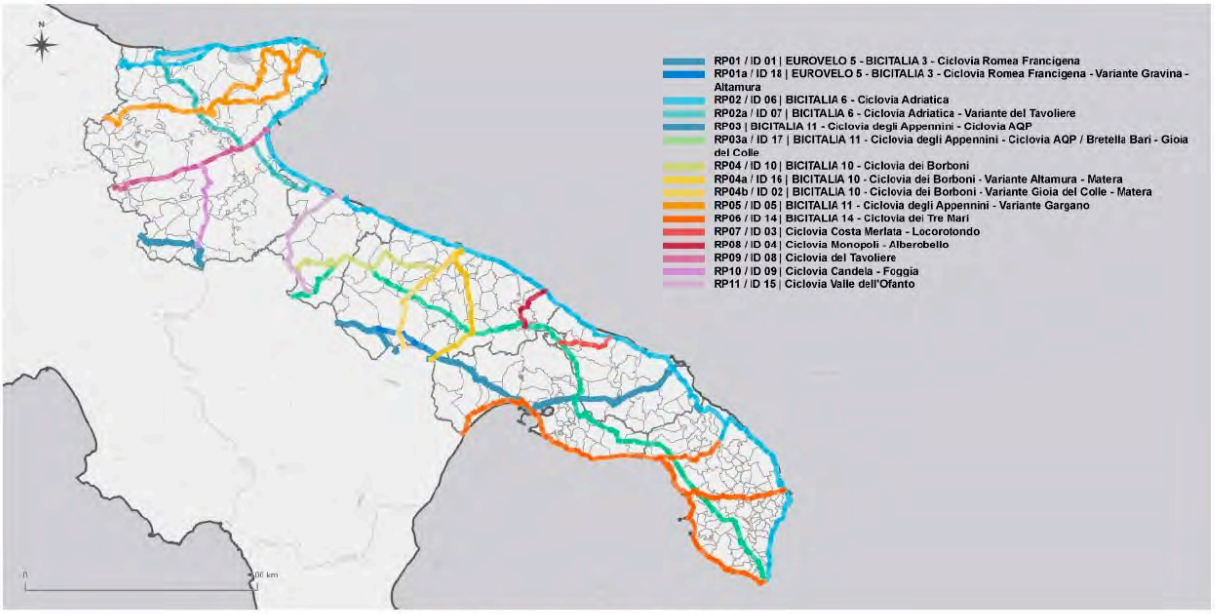


Figura 20 - Gli itinerari inseriti nel PRMC Puglia (figura 12 della relazione, planimetria delle dorsali)

Rispetto agli Obiettivi strategici per la mobilità ciclistica extraurbana il PUMS dovrà contribuire alla "*formazione di una rete interconnessa, sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidono con le ciclovie delle reti BicItalia ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture a esse connesse*". All'art. 2 sono fornite le seguenti indicazioni:

a) la formazione di una rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa, anche tramite la realizzazione di aree pedonali o a traffico limitato (Z.T.L.) e provvedimenti di moderazione del traffico previsti dalle buone pratiche in materia;

b) il completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato;

c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni, porti e aeroporti e con le reti ciclabili intercomunali.

Le ciclovie individuate dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, sono quindici, comprese le varianti ai percorsi principali, per tracciare le quali il Piano ha messo assieme itinerari storici, itinerari identificati da altri enti, tracciati di interesse europeo e nazionale di seguito descritti.

Il territorio di San Vito dei Normanni non è attraversato da nessun asse delle ciclovie regionali, tuttavia, sono confinanti con il territorio: **la ciclovia Adriatica** e **l'itinerario EuroVelo 5** che ripercorre il vecchio sentiero della Via Appia. Il biciplan urbano del PUMS si sviluppa nell'ottica di collegare il territorio di San Vito a queste importanti ciclovie.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

4.1.4.1 Le ciclovie nazionali ed internazionali

EuroVelo, la rete ciclabile europea, è un progetto del ECF (European Cyclists'Federation www.ecf.com) teso a sviluppare una rete di 15 itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente europeo. Questi itinerari sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali.

Figura 21 - Eurovelo

La rete Italiana, connessa ad Eurovelo, è costituita dal network "**BicItalia**". Questa rete considera esclusivamente gli ambiti di collegamento di grande respiro, ovvero itinerari cicloturistici di dimensione sovraregionale o di collegamento con i Paesi confinanti. Non sono pertanto considerati, se non sono integrati nella rete nazionale, gli itinerari ciclabili di dimensione regionale o, più frequentemente, provinciale.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 22 - La rete BicItalia (ver. 2019)

Nel 2016 infine, l'allora Ministro dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo, attraverso protocolli d'intesa con le Regioni Italiane, ha avviato un percorso amministrativo finalizzato alla realizzazione di un sistema di Ciclovie Nazionali che si inseriscono in una strategia più ampia per la ciclabilità. Sulle dorsali di Eurovelo si innestano reti regionali, intermodalità e ciclostazioni e vengono proposte azioni per la ciclabilità urbana e la sicurezza. Al momento esistono 10 progetti di Ciclovie Nazionali.

A partire dalla rete nazionale, si sviluppa nel territorio regionale una rete di livello inferiore che in parte si sovrappone alla precedente ed in parte penetra nel territorio. La sua formulazione di una è stata realizzata all'interno del progetto di cooperazione transnazionale *"CY.RO.N.MED"* - *CycleRoute Network of the Mediterranean*, dedicato all'individuazione di una Rete Ciclabile del Mediterraneo, il cui studio di fattibilità preliminare è stato finanziato con i fondi del Programma Interreg IIIB ArchiMed. La suddetta rete include gli itinerari n. 5, 7, 8 e 11 della *Rete Ciclabile Europea "EuroVelo"* e i

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

n. BI6, BI10 e BI14 della *Rete Ciclabile Nazionale "Bicitalia"* all'interno di una rete di corridoi verdi ciclabili, connessi alle infrastrutture di trasporto tradizionale, in area Mediterranea.

4.1.4.2 Le Strade Storiche: La Via Appia Traiana

Anche se non interessato direttamente il territorio Comunale, la marina di Serranova (riferimento per San Vito dei Normanni) è interessato dal passaggio di una delle vie storiche più importanti d'Italia, la Via Traiana, che numerosi progetti locali, a sistema tra loro, stanno cercando di far rivivere quale corridoio verde.

La centralità storica delle strade che ne compongono il tracciato, infatti, fa si che lungo la stessa si ritrovino spesso beni culturali, archeologia o altri siti di interesse. I tracciati sono poi spesso facili da percorrere poiché originariamente scelti proprio quali vie più facili per il movimento lento naturale degli uomini. Questi itinerari permettono di valorizzare il territorio e la sua natura e salvaguardarne le peculiarità, portando con sé benefici di tipo ecologico, ricreativo e storico-culturale ed economico.

L'antico percorso della Via è riportato in Figura 23. La costruzione della via Traiana risale agli inizi del II secolo d.C., quando l'arteria venne resa monumentale.

Figura 23 - Il percorso della Appia Traiana

Partendo da Benevento, la strada arrivava in Puglia a Troia attraversando l'intera piana del tavoliere. Superato l'Ofanto raggiungeva Canosa di Puglia e quindi Ruvo di Puglia, Modugno, Ceglie del Campo, Conversano e Monopoli. Un percorso interno parallelo si staccava attraverso il territorio Murgiano, fino a Taranto. Le varianti si ricongiungevano a Brindisi attraverso il territorio Oriano e di San Vito dei Normanni.

Figura 24 - San Vito dei Normanni rispetto al tracciato della Via Traiana (rosa tratteggiata)

Oggi il GAL "Terra dei Messapi" ha individuato un itinerario che connette San Vito al tratto Brindisi Taranto dell'antica Via, attraverso Latiano.

4.1.4.3 Le vie verdi della Provincia di Brindisi

L'associazione "Cicloamici[2]" ha presentato nell'agosto 2004 all'Amministrazione provinciale di Brindisi una serie di proposte per iniziare a costruire le "vie verdi" (fig.44) sul territorio provinciale, ossia un circuito viario secondario segnalato, protetto e valorizzato adatto a ciclisti e pedoni.

L'insieme dei percorsi già esistenti da risistemare comprende principalmente la viabilità minore comunale e le strade campestri aventi fondo stradale bitumato o in sterrato attualmente utilizzato prevalentemente dagli agricoltori e da residenti.

[2]L'associazione Cicloamici con sede a Mesagne è riferimento dei cicloturisti della provincia di Brindisi ed è membro attivo della FIAB. La FIAB è riconosciuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come organizzazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale; partecipa al Gruppo di lavoro nazionale sulla mobilità ciclistica presso il Ministero dell'Ambiente; fa parte della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 25 – Le vie Verdi nella provincia di Brindisi

Per quanto riguarda San Vito dei Normanni, la segnalazione degli itinerari cicloturistici è stata sviluppata nel territorio Brindisino nell'ambito dei Progetti Integrati Settoriali (PIS). L'obiettivo generale dei PIS è di definire sull'intero territorio pugliese una rete complessa e integrata di fruizione delle risorse storico-culturali funzionale allo sviluppo turistico ed economico. Nel PIS 12, "Itinerario artistico culturale Normanno-svevo-angioino" (Figura 26), le risorse storico culturali sono i beni artistici espressione dell'architettura castrense e religiosa del periodo Normanno Svevo Angioino (castelli, torrioni, residenze reali, palazzi, chiese). A queste si aggiungono e si integrano le ricchezze naturalistiche e le manifestazioni dell'identità locale (enogastronomiche, artigianali, folkloristiche, rurali). I progetti PIS prevedono una serie di azioni: tutela, restauro, valorizzazione delle risorse paesaggistiche, artigianali, enogastronomiche in grado di accrescere la competitività dell'area e di favorire i flussi turistici e la destagionalizzazione del turismo.[3]

[3] http://www.vieverdibrindisi.it

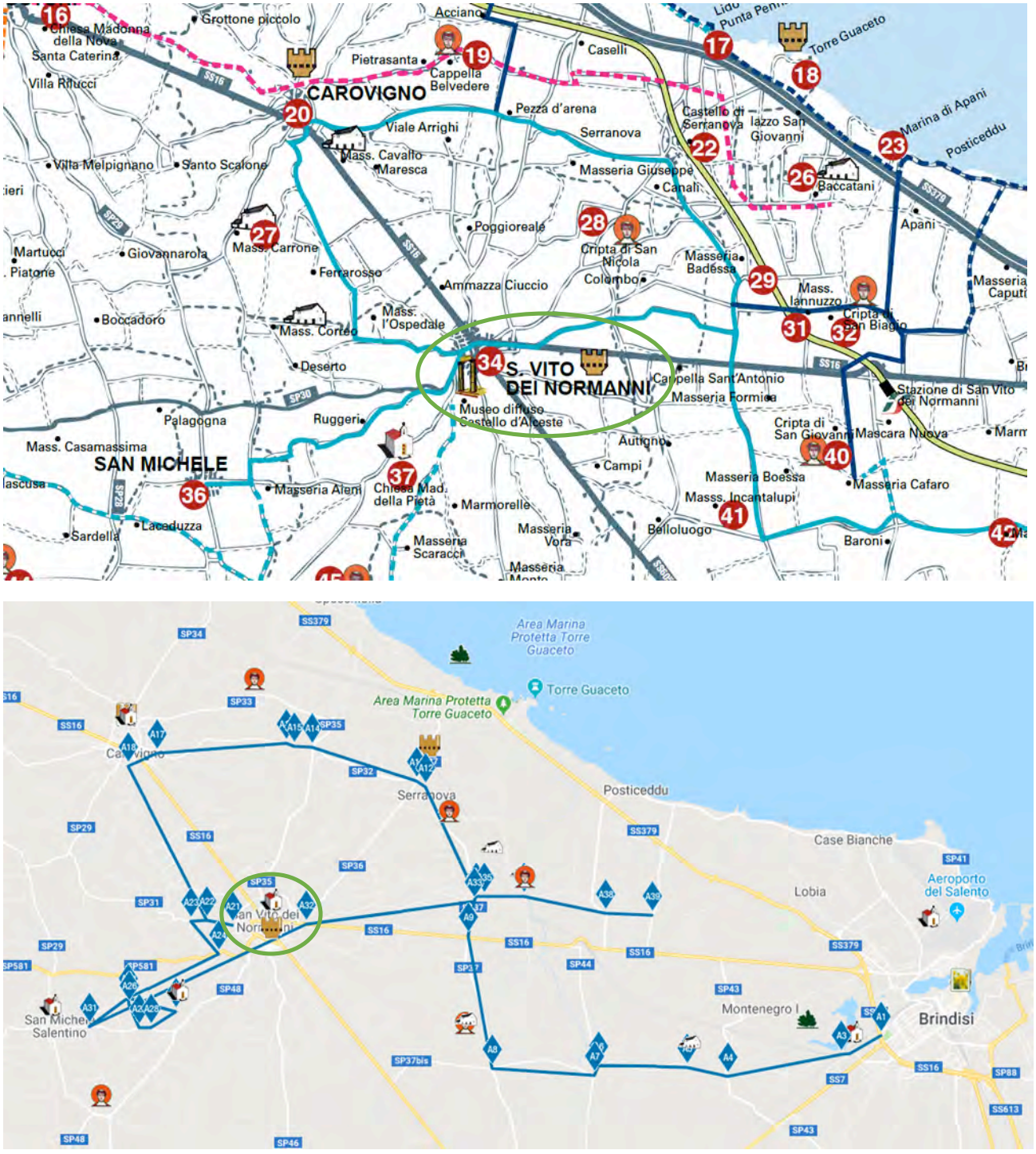


Figura 26 - La Via dei Normanni, percorso 3 delle Vie verdi della Provincia di Brindisi (www.vieverdibrindisi.it)

4.2 Piani e progetti di rete a livello provinciale

4.2.1 Il Piano della Mobilità di Area Vasta Brindisina

A scala provinciale, lo strumento a cui fare riferimento per la definizione degli obiettivi e delle strategie di mobilità ciclo-pedonale è il P.d.M. di Area Vasta Brindisina, alla quale

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

hanno aderito tutti i comuni della provincia di Brindisi, ad eccezione del Comune di Cisternino, aggregato ad altra area. Esso è compreso all'interno del documento Strategico di Area Vasta.

Rispetto al tema della mobilità, L'Area Vasta Brindisina assume quali priorità le azioni intese a rendere più attraente l'intero territorio, attraverso:

- il miglioramento dei livelli di accessibilità, sia veicolari che pedonali, ove suggerito da particolari condizioni di fruizione dei servizi collettivi;
- l'incentivazione di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale;
- la dotazione infrastrutturale.

Rispetto all'attuazione delle politiche di adeguamento e potenziamento del sistema della mobilità, in connessione con le strategie regionali, con particolare riferimento al movimento di persone, l'Area Vasta Brindisina indica:

- lo sviluppo di reti di trasporto locali ed urbane sostenibili ed accessibili, facilmente raccordabili ad un sistema di trasporto pubblico a scala regionale integrato in termini di reti, servizi e tariffe realmente attrattivo per svariati segmenti di utenza, in grado di ottimizzare l'uso delle modalità di trasporto esistenti secondo le intrinseche funzioni e caratteristiche;
- la ristrutturazione della rete della viabilità rurale e la riqualificazione del sistema delle ferrovie regionali e/o in concessione;
- il completamento della rete dei porti turistici e/o approdi in conformità alle previsioni della programmazione regionale.

In generale, a fronte di tale visione, il P.d.M. individua una serie di azioni che, conseguentemente a quanto emerso dalle analisi, sono fortemente orientate allo spostamento modale dall'auto privata al trasporto pubblico.

Gli interventi proposti dal P.d.M. per quanto riguarda le infrastrutture provengono da quattro bacini chiave (Figura 27):

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 27 - Struttura degli interventi proposti dal Piano di Mobilità di Area Vasta Brindisina

Nell'individuazione degli interventi è stata posta particolare attenzione a:

• migliorare l'accessibilità dell'area realizzando circonvallazioni per ridurre gli attraversamenti urbani;

• migliorare i livelli di sicurezza del trasporto di persone e merci;

• migliorare l'accessibilità interna a supporto della qualità urbana ed ambientale e dello sviluppo economico;

• promuovere un attento progetto di territorio creando le condizioni per la messa a sistema di tutti i comuni dell'Area Vasta in un complesso disegno strategico di "reti di città";

• promuovere lo sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile alternativi all'auto, accompagnati da un articolato disegno di parcheggi di scambio, configurando azioni in grado di compensare gli squilibri presenti verso la componente privata.

Tra gli interventi infrastrutturali strategici previsti dal PUM dell'Area Vasta per San Vito dei Normanni, il potenziamento della ex S.S. 581 "Ceglie Messapica – San Michele Salentino – San Vito dei Normanni"; il potenziamento della ex S.S. 605 "San Vito dei Normanni – Mesagne"; realizzazione della circovallazione intorno all'abitato e realizzazione di bretelle di collegamento tra i quartieri.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 28 - Potenziamento della ex S.S. 581 (rosso), Piano della Mobilità dell'Area Vasta Brindisina

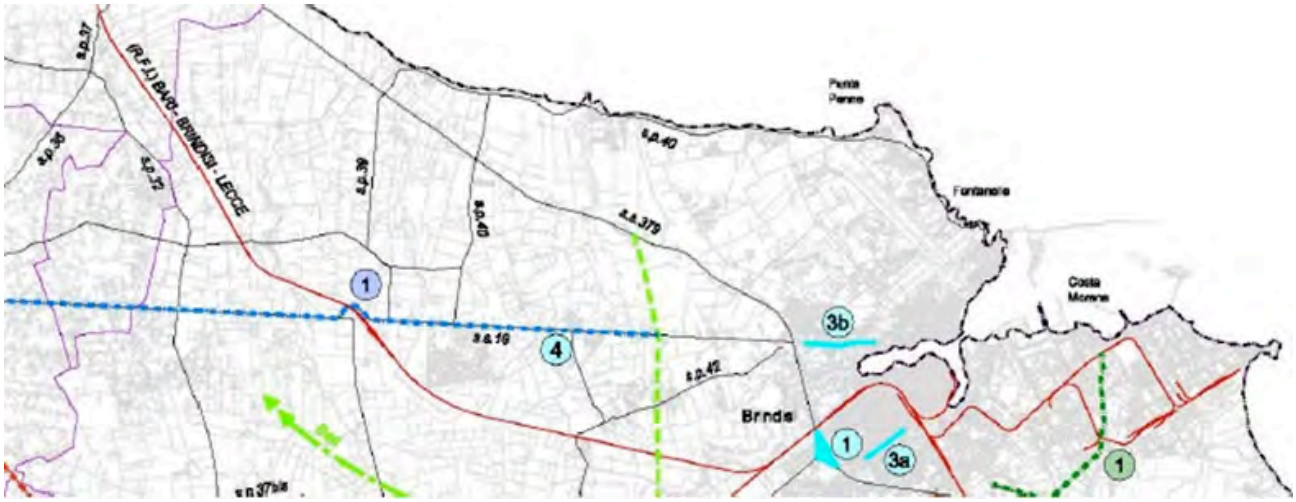


Figura 29 - Potenziamento ex strada SS 16 tratto San Vito dei Normanni - Brindisi, Piano di Mobilità dell'Area Vasta di Brindisi

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 30 - Potenziamento della ex S.S. 605 (rosso), Piano della Mobilità dell'Area Vasta Brindisina

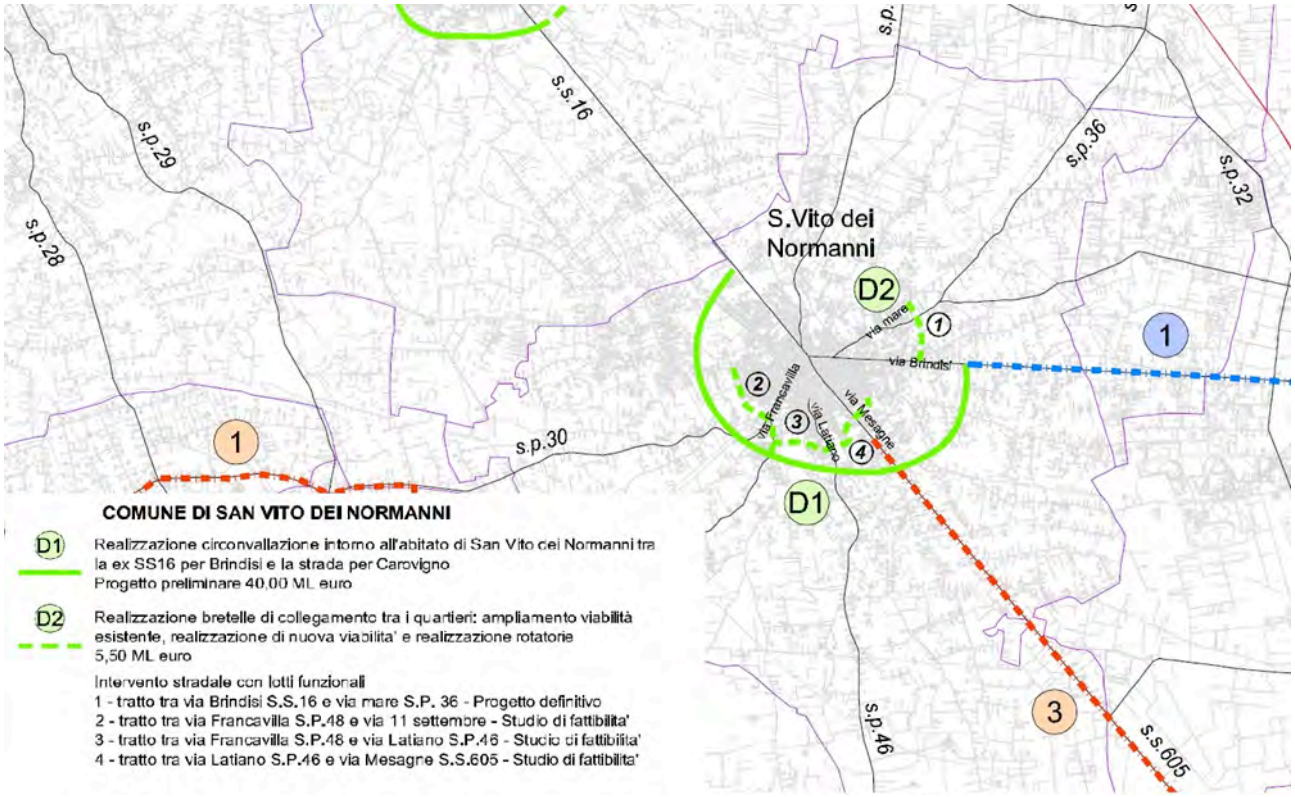


Figura 31 - Interventi previsti a San Vito dei Normanni, Piano di Mobilità dell'Area Vasta Brindisina

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

L'intervento che prevede la realizzazione della viabilità di circa 8 km che collega la strada per Brindisi con la strada per Carovigno in senso orario intorno all'abitato di San Vito dei Normanni, ha l'obiettivo principale di creare una nuova delimitazione del centro abitato ed essere una infrastruttura di base per lo sviluppo locale, oltre a snellire l'attuale traffico interno del comune da e per i comuni limitrofi.

Ad oggi, tale intervento non risulta realizzato nonostante nel PUM Area Vasta fosse indicato tra quelli da realizzare nel breve periodo. È comunque un dato che denota l'esistenza di un fenomeno di congestione dei mezzi nel centro abitato e la necessità di una razionalizzazione viaria della mobilità sanvitese. L'intervento di realizzazione delle bretelle di collegamento tra i quartieri rappresenta un ulteriore anello cittadino che consente il rapido collegamento tra i quartieri. Ad oggi, l'unico collegamento realizzato è quello tra via Brindisi e Via Mare.

4.2.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brindisi

La rete dei trasporti di San Vito dei Normanni si inserisce all'interno del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brindisi (PTCP), adottato ai sensi e per gli effetti della L.R. 20/01 art. 7 comma 6. Deliberazione Commissario Straordinario con poteri del Consiglio n. 2 del 06/02/2013. Il PTCP ha lo scopo di promuovere forme di co-pianificazione intersettoriale e coordinamento con i livelli di pianificazione sovra-ordinata (dei piani regionali) e sott'ordinata (dei piani comunali), per assicurare l'efficacia degli interventi previsti, la coerenza della pianificazione tra diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso.

Dal punto di vista della Mobilità, Il PTCP *individua gli interventi sulle infrastrutture di trasporto provinciali che meglio possono garantire livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico - ambientale delle diverse aree della provincia, per concentrare su questi le risorse a disposizione nel rispetto dei vincoli di budget imposti*.

In merito a quello che viene definito il "Sistema funzionale della logistica e del trasporto collettivo", relativamente al "Sottosistema infrastrutturale e dei trasporti collettivi", le proposte del Piano sono finalizzate a:

- organizzare la rete infrastrutturale in funzione di due livelli di domanda: rete supporto degli itinerari interprovinciali e provinciali di collegamento tra i poli (rete principale); rete degli itinerari locali e di sostegno ai sistemi insediativi (rete di ammagliamento alla rete principale);

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- sviluppare prevalentemente interventi di potenziamento (incremento classe, capacità, sezioni), ammodernamento (adeguamento funzionale ed attrezzatura e di interconnessione della rete esistente) con limitati interventi di nuovo tracciato all'interno dei corridoi infrastrutturali esistenti, in condizioni accertate di compatibilità ambientale.

San Vito è punto di snodo di 3 degli assi della maglia principale individuata dal PTCP: L'asse costiero Fasano-Ostuni-Brindisi – Torchiarolo, l'asse interno Nord-Sud San Vito-Mesagne – San Pancrazio e l'asse Est-Ovest Brindisi- San Vito – Ceglie Martina (vedi Figura 32) ed è per questo al centro di diverse iniziative.

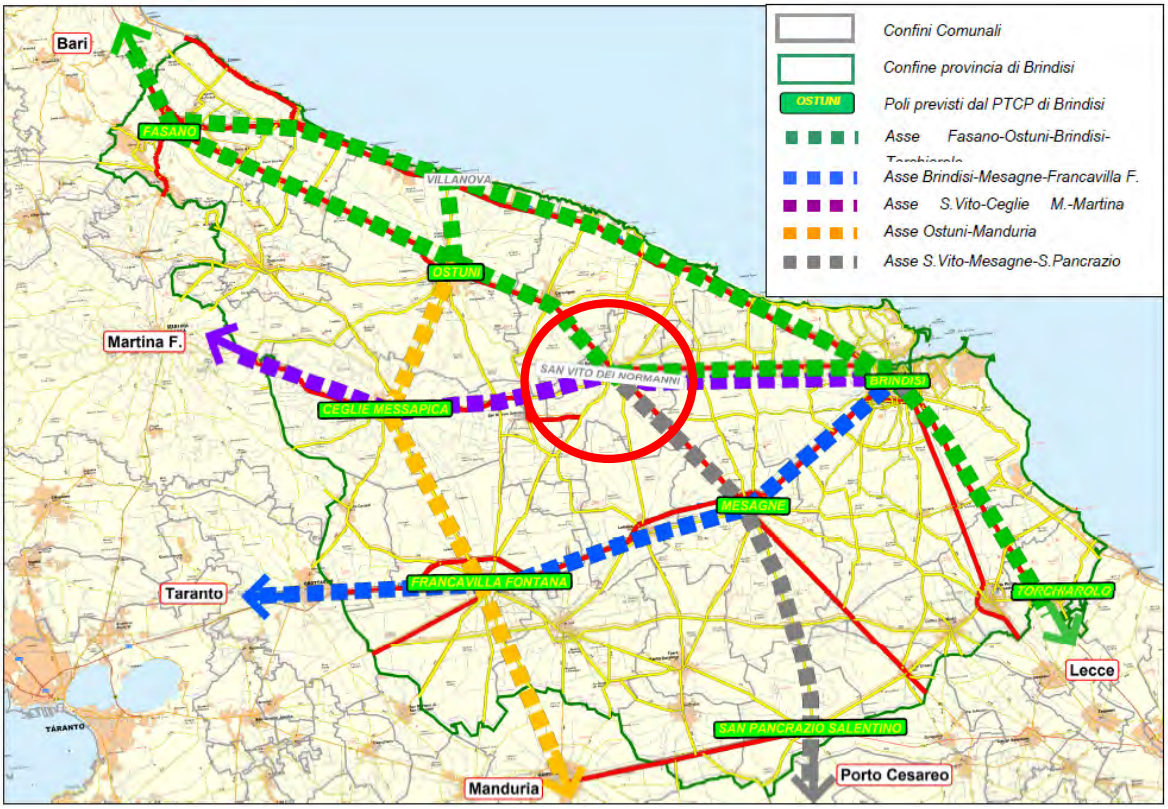


Figura 32 – La struttura principale delle connessioni individuata dal PTCP

Sul tema del TPL, il PTCP auspica uno sviluppo del sistema di trasporto pubblico locale secondo un modello funzionale di integrazione basato su:

- l'organizzazione fisica dei punti di interscambio;

- il coordinamento dei servizi (ferro gomma);

- i sistemi di integrazione tariffaria;

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

e che mira ad un sostanziale recupero di competitività del mezzo pubblico nei confronti del trasporto privato individuale relativamente alla mobilità che si svolge tra i poli regionali e tra questi e i più importanti poli del territorio esterno.

Il PTCP prevede il potenziamento dei servizi ferroviari lungo la direttrice costiera Bari-Brindisi-Lecce e lungo la direttrice Brindisi-Mesagne Taranto, auspicando la realizzazione dell'interoperabilità tra la linea RFI e la linea FSE e pone l'interconnessione con le stazioni ferroviarie come vincolo essenziale ai fini della scelta del tracciato delle autolinee. Auspica inoltre la riorganizzazione locale della rete di autoservizi perchè sia razionalizzata e coordinata con il servizio ferroviario.

In linea con le indicazioni del PPTR, il PTCP pomuove azioni e progetti finalizzati a diminuire la congestione di traffico e a migliorare le condizioni di fruizione delle coste, con particolare riferimento a "*azioni di salvaguardia e valorizzazione del sistema di strade trasversali di collegamento tra le marine costiere e i centri subcostieri e interni di Fasano, Ostuni, Carovigno, San Vito dei Normanni*".

Per la costruzione della rete ecologia tra le varie componenti del territorio, il PTCP presenta anche lo studio di fattibilità di un Piano degli Itinerari ciclabili, in cui San Vito dei Normanni, in linea con le pianificazioni sovra-ordinate, vede sul proprio territorio l'Itinerario Ciclo Turistico realizzato con i fondi FESR 2007-2013 - Azione 5.2.2 lungo la Via Francigena.

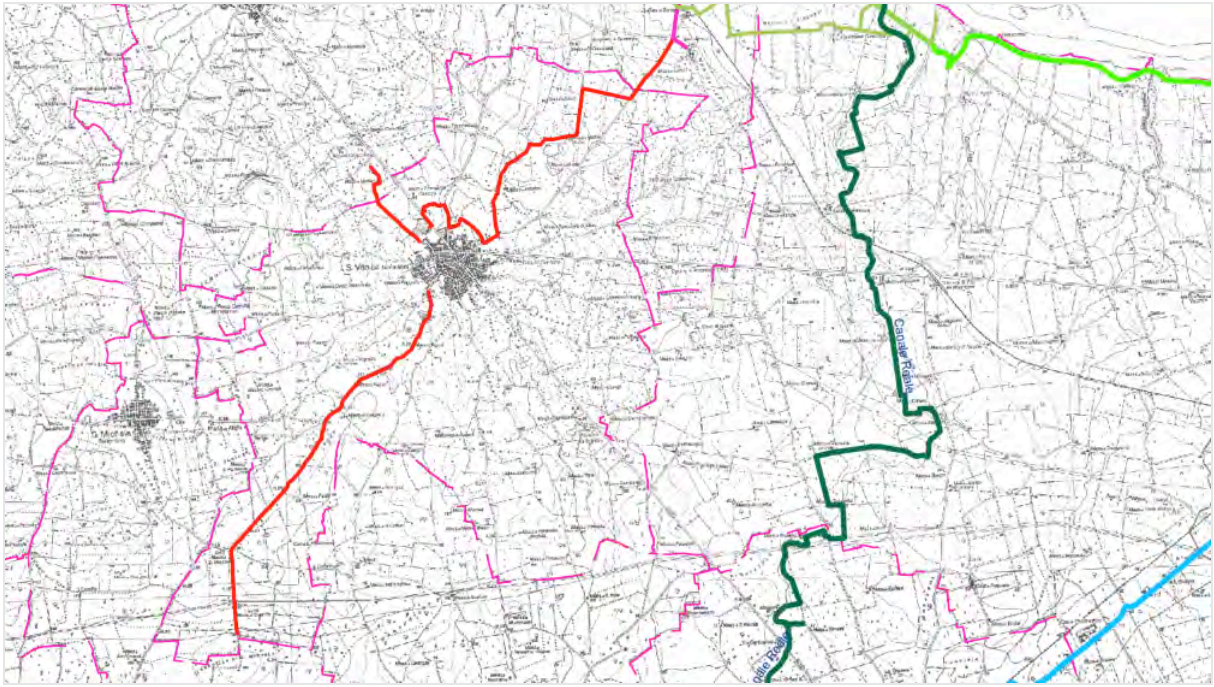


Figura 33 - l'Itinerario Ciclo Turistico realizzato con i fondi FESR 2007- 2013 - Azione 5.2.2 PCTP Brindisi

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

4.3 Piani e progetti di rete a livello comunale

Il Piano considera i piani e progetti in essere nel territorio di San Vito dei Normanni descritti nei successivi paragrafi.

4.3.1 Il PRG

Il Piano Regolatore Generale (Figura 34) vigente a San Vito dei Normanni è stato approvato con **Delibera della Giunta Regionale numero 990 del 9 Luglio 2002**.

Il PRG ha sostituito il vecchio Programma di Fabbricazione e si pone tra i principali obiettivi:

- Il recupero dell'identità storico-ambientale;
- La riorganizzazione dell'esistente;
- Il (ri)disegno della forma urbana.

La strategia posta alla base dello strumento urbanistico comunale riconosce la necessità di restituire dignità e centralità agli spazi collettivi per recuperare il senso di appartenenza ad una comunità. Allo stesso tempo sottolinea l'importanza di rapportarsi con le realtà limitrofe, al fine di incidere sull'assetto economico attraverso iniziative comuni. La riorganizzazione in maniera integrata di spazi e luoghi per il tempo libero e per un turismo teso a valorizzare la campagna, con le sue masserie, gli ulivi, ecc. e gli spazi pubblici, quale opportunità per restituire qualità agli spazi aperti in contrapposizione alla razionalizzazione della parte costruita.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

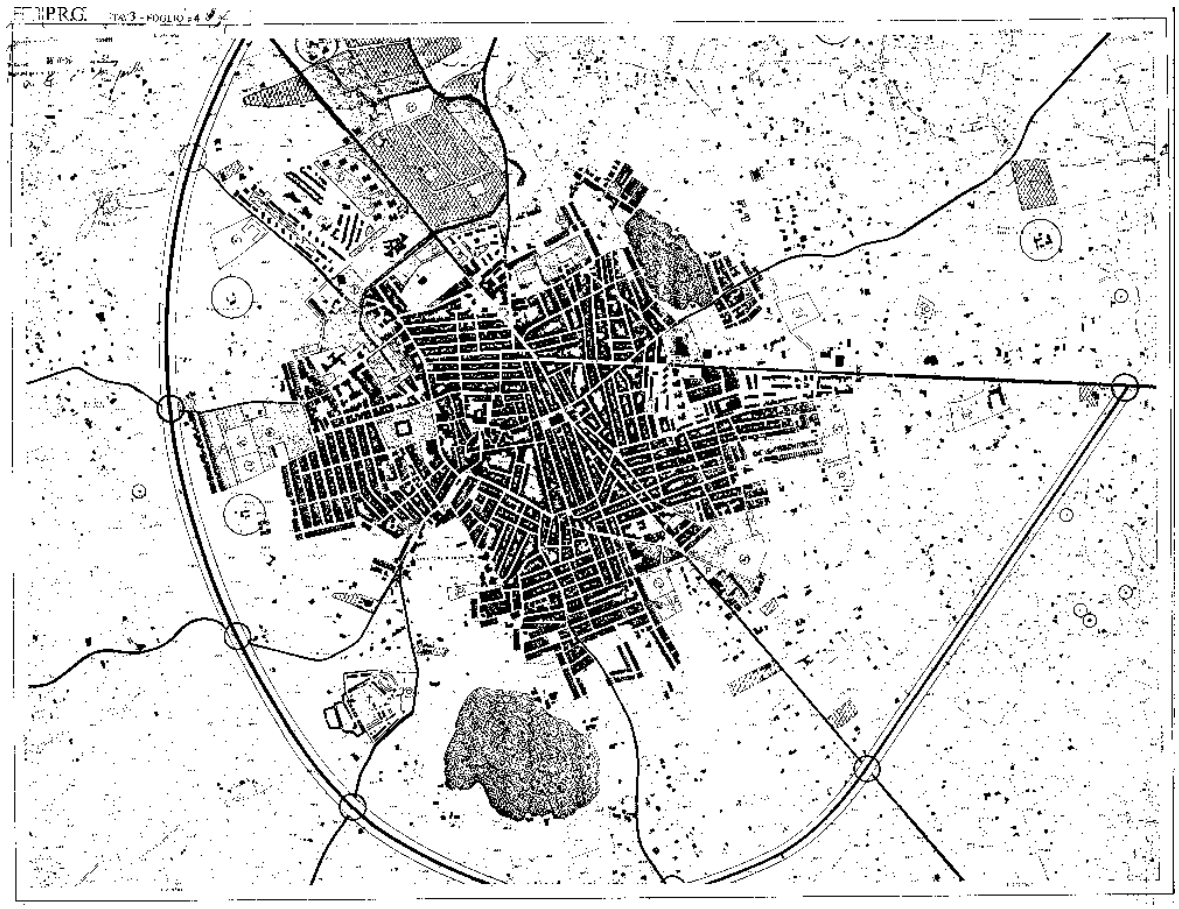


Figura 34– Piano Regolatore Generale di San Vito dei Normanni

Il PRG immagina un'espansione molto ampia della città, ipotizzando la realizzazione di una circonvallazione che si muove sul lato ovest del centro abitato congiungendo Via Carovigno con Via Brindisi (Figura 35, tratto arancione).

Rispetto a questa prima formulazione, viste la crescita reale della città, diverse amministrazioni hanno portato avanti un iter che ha previsto il ridimensionamento della circonvallazione.

In particolare:

- con deliberazioni di Consiglio Comunale n°28 e 58 del 15.07.1992 e rispettivamente 4.11.1992 veniva approvato in via definitiva il progetto preliminare per la realizzazione di una circonvallazione (variante esterna) dell'abitato di San Vito dei Normanni dall'ANAS per l'importo a base d'asta per £ 60.000.000.000;
- l'ANAS successivamente sul finire degli anni novanta provvedeva a redigere la progettazione definitiva della circonvallazione per l'importo a base d'asta di £ 90.000.000.000;

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- il tracciato della circonvallazione progettato dall'ANAS è stato integralmente recepito nel P.R.G., che è stato approvato in via definitiva dalla Regione Puglia con Deliberazione di Giunta n°990 del 09.07.2002;
- successivamente, la legge n°376 del 29. 12.2003 ha previsto all'art.1 lettera n) il finanziamento complessivo di € 4.100.000,00 (1.500.000 per il 2003 e 1.300.000 per il 2004 e 2005) per l'intervento relativo alla "realizzazione della Circonvallazione a San Vito dei Normanni";
- di seguito ancora, al Comune di San Vito dei Normanni sono stati assegnati ulteriori € 1.500.000 con decreto del ministero delle finanze del 18.03.2005 (distribuiti nelle annualità 2005-06-07);
- in data 29.03.2006 con deliberazione di CC n°18 è stato approvato il progetto preliminare per la realizzazione di una circonvallazione intorno all'abitato di San Vito dei Normanni per l'importo complessivo di € 40.000.000,00 conservando il tracciato del precedente progetto "ANAS" alleggerito negli svincoli, opere d'arte, fascia di vincolo, etc… e, pertanto, tale progetto costituisce quindi nuova variante al disegno del PRG tuttora vigente;
- sulla base di detta progettazione preliminare e con il finanziamento dello Stato di cui sopra (per complessivi € 5.600.000,00) e con gli ulteriori fondi di cui Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (GC n.102/2011 e 166/2012 - € 400.000,00) sono stati progettati, realizzati e collaudati i 3 stralci funzionali:
  - I stralcio: tratto che congiunge la S.p. per Latiano con la S.p. per Mesagne
  - III stralcio: tratto che congiunge via Mare con via Specchiolla
  - IV stralcio: tratto che congiunge via Brindisi con via Mare;
- il Comune di San Vito dei Normanni frattanto, è stato assegnatario di un ulteriore contributo di € 4.000.000,00 (lordi) dalla Regione Puglia, nell'ambito dell'AQP 31.03.2003 "trasporti: aeroporti e viabilità" IV atto integrativo – delibera CIPE 3/06, per collegare Via Carovigno con via Brindisi - II stralcio funzionale – opera realizzata e collaudata.

Oggi le previsioni di sviluppo sono decisamente ridimensionate e per questo, con Delibera di Giunta Comunale n. 116 del 18/09/2018, preso atto di tale iter che ha più volte rivisto l'originaria formulazione del tracciato della cosiddetta "circonvallazione",

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

l'Amministrazione ha formalizzato l'atto di indirizzo per definire un anello periurbano di logica differente, costituito da viabilità periferica interquartiere, costituendo un apposito gruppo di lavoro intersettoriale formato anche dai Responsabili dei Servizi Urbanistica, Polizia Locale, Appalti e contratti e Servizio finanziario.

Gli indirizzi guardano a ripensare e progettare un intervento di connessione periferica delle direttrici cittadine, ma di dimensioni contenute, tale da fungere da distribuzione periferica.

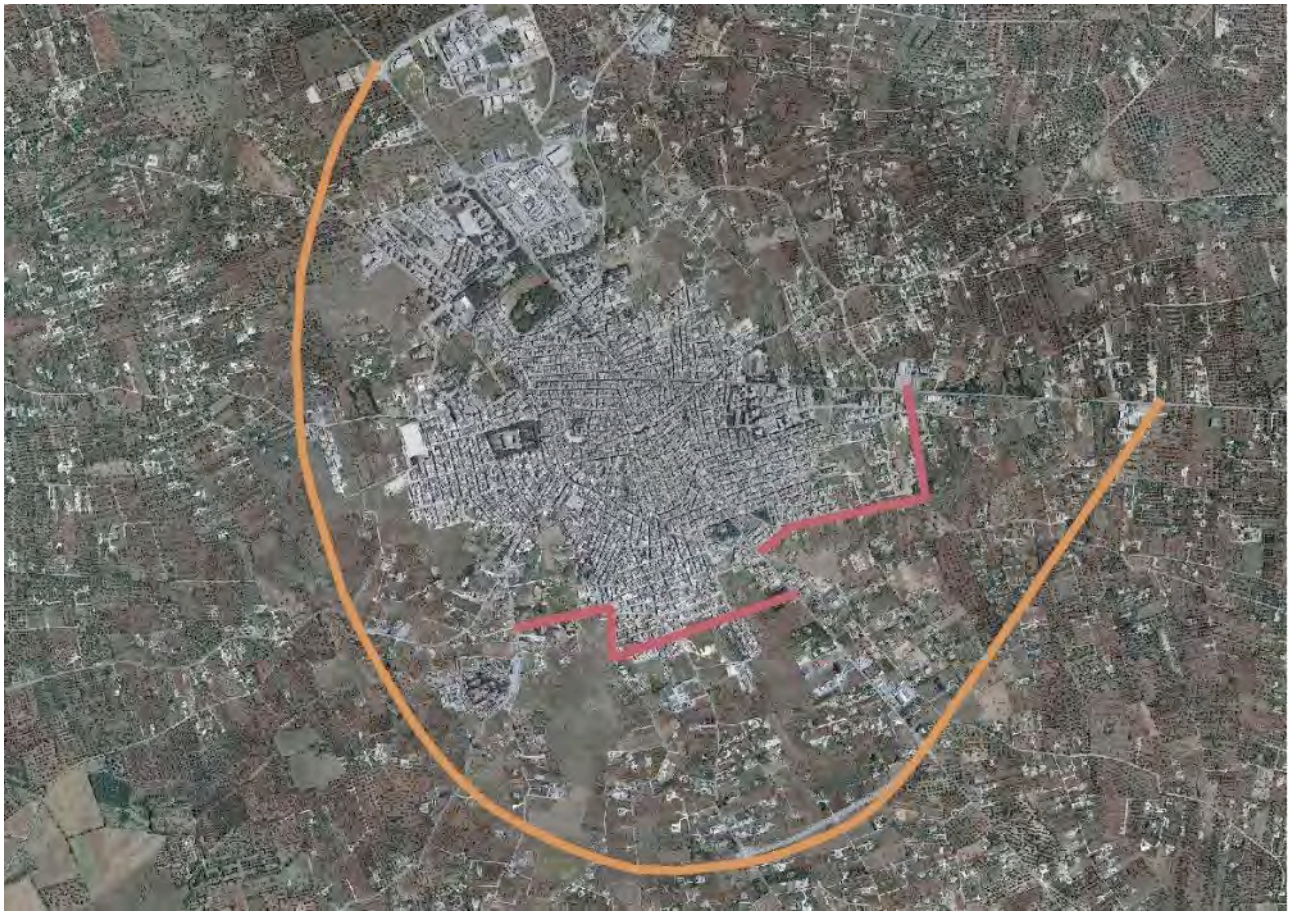


Figura 35 – Schema di connessione periferica tra le direttrici cittadine (rosso) alternativa alla proposta di PRG (arancione)

4.3.2 Il Documento programmatico di Rigenerazione Urbana (D.P.R.U.)

Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.17 il 18/04/2018.

Il DPRU esistente, sulla base dell'analisi dei problemi di degrado fisico e disagio abitativo e socioeconomico, individua come area eleggibile a proposta di programma quella del Centro Storico, in quanto riscontra in tale area le seguenti caratteristiche:

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- presenza di servizi pubblici;
- presenza di alloggi dismessi e/o degradati;
- degrado del patrimonio immobiliare;
- assenza di piani ed iniziative volte ad utilizzare sistemi per la riduzione dei consumi energetici e per l'attivazione di fonti di energia rinnovabili.

Sulla base sia delle idee giunte dal mondo associazionistico, dagli incontri pubblici, che dalle criticità analizzate ed emerse nel territorio di San Vito dei Normanni, sono stati definiti una serie di Obiettivi che la Rigenerazione dovrà perseguire:

- restituire dignità e centralità agli spazi collettivi per recuperare il senso di appartenenza ad una comunità;
- la definizione di una rete funzionale di interventi anche in tema di mobilità, rapportandosi con le realtà limitrofe, al fine di incidere sull'assetto economico attraverso iniziative comuni;
- restituire qualità ambientale e paesaggistica a città e campagna, elevandone la qualità edilizia e urbanistica, restituendo ad entrambi specificità e proprietà di funzioni (patto città-campagna).

L'idea guida potremmo dunque riassumerla come un miglioramento fisico di una città "filtro" tra la piana brindisina e la murgia, tra questa e il mare, che si inserisce in un quadro più ampio, che comprende gli aspetti della qualità sociale, economica, culturale e ambientale di una comunità. L'idea guida è l'individuazione di nuove centralità in un territorio di passaggio, attraverso la sua comunità e il suo paesaggio che guarda verso il mare.

Tra i temi emersi che la rigenerazione si propone di affrontare vi è la "Mobilità sostenibile" con lo scopo di promuovere la mobilità ciclistica e pedonale del territorio urbano ed extraurbano, in coerenza con quanto prescritto dal Piano per la Mobilità Ciclistica e ciclopedonale che accoglierà le prime indicazioni emerse in sede di DPRU.

In particolare in merito a tale tematica sono stati prefissati tre obiettivi generali:

1. Sviluppare un piano della ciclabilità integrato;
2. Implementare nuovi servizi alla ciclabilità;
3. Migliorare il piano della mobilità e dei trasporti.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

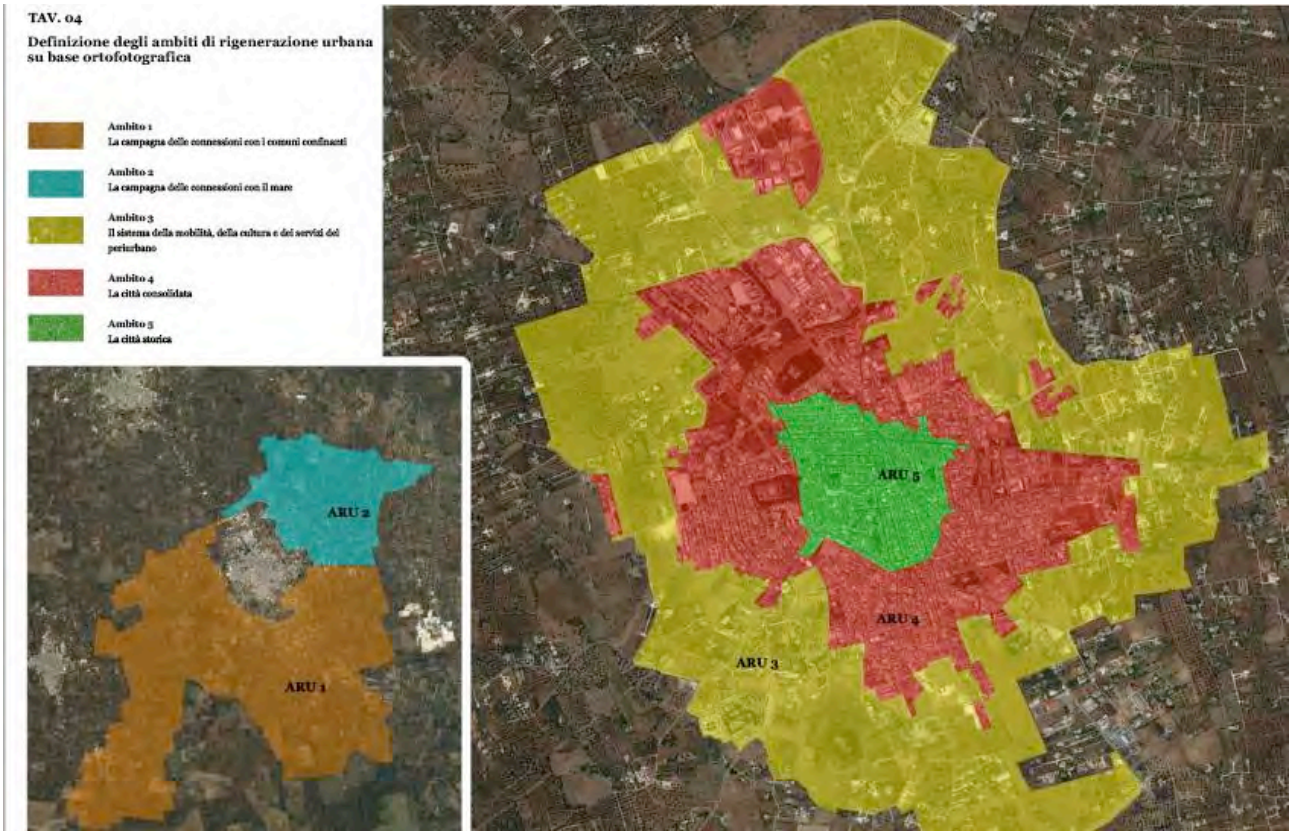


Figura 36–Gli Ambiti della Rigenerazione Urbana

4.3.3 Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES)

Il Comune di San Vito dei Normanni ha aderito al "Patto dei Sindaci" e, con la supervisione di Area Vasta Brindisina, ha avviato un processo decisionale che è culminato nella redazione del PAES, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 39 del 29/12/2014.

Tra gli obiettivi specifici che vi compaiono, è utile riportare:

- ✓ promozione di una mobilità sostenibile, in particolare attraverso la realizzazione di piste ciclabili e l'attivazione di altri progetti volti alla riduzione del traffico e dell'utilizzo di auto private, conconseguente ridimensionamento della quota di energia dovuta ai trasporti;
- ✓ sensibilizzazione di tutti i soggetti pubblici e privati che agiscono sul territorio rispetto alle tematiche di sostenibilità energetica.

Il PUMS agisce in coerenza con tale obiettivo, facendo proprie le azioni 10, 11, 12, 16 e 17 che il PAES definisce nel campo di mobilità e trasporti:

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

10 – Riduzione dei consumi per l'alimentazione dei mezzi di proprietà comunale

11 – Riduzione dei consumi per l'alimentazione dei mezzi di trasporto pubblico

12 – Promozione della mobilità sostenibile

16 – Efficientamento del parco veicolare privato

17 – Campagna di sensibilizzazione ed informazione sulle tematiche ambientali

4.3.4 Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS)

Con delibera della Giunta Comunale n.128 del 13/10/2017, il Comune di San Vito dei Normanni ha effettuato l'approvazione dello **Schema di Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS)**.

La SISUS dell'area urbana di Carovigno e San Vito dei Normanni riporta una strategia chiara del territorio, in particolare "*trasformare in luoghi gli spazi della città oggi in condizioni di incuria e abbandono – edifici storici in disuso, porzioni di centri storici degradati, immobili sottoutilizzati, vuoti urbani – rigenerando aree pubbliche come addensati di pratiche sociali, ambientali ed economiche, un ecosistema in grado di ospitare e generare attività plurali, sostenibili ed interdipendenti*".

La Strategia della SISUS si pone come obiettivi generali:

1. Promuovere la riqualificazione di spazi urbani significanti e che tutt'oggi si trovano in situazioni di degrado e/o abbandono al fine di renderli luoghi/piattaforme dove pubblico, privato e civile si ricombinano in conversazioni, patti, alleanze e nuove azioni collaborative;
2. Promuovere l'uso sostenibile e consapevole delle risorse ambientali, sostenendo la transizione verso un'economia a bassa emissione di carbonio (attraverso l'uso di energie rinnovabili e la mobilità sostenibile) e incentivando l'economia circolare (attraverso il recupero, riciclo ed il riuso delle risorse);
3. Promuovere "dispositivi relazionali" degli spazi rigenerati ispirati ai principi di intenzionalità, generatività e co-produzione.

Si specifica che ognuno degli obiettivi generali sopra citati è perseguibile attraverso obiettivi specifici ed in particolare, in riferimento all'obiettivo generale 2, attraverso la realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali per la mobilità sostenibile nelle aree urbane. In particolare, potrà essere raggiunto attraverso l'adozione di misure quali:

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- Attivazione di servizi di piedibus;
- Organizzazione di giornate per promuovere la mobilità pedonale e ciclabile;
- Implementazione di servizi di bike sharing e bike ranting.

Il PUMS disegna una città nella quale, viste le brevi distanze che intercorrono tra i principali poli attrattori, ci si sposterà prediligendo le forme di mobilità sostenibile, abbandonando gradatamente l'uso dell'auto.

4.3.5 IL Piano per la Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale

Nel percorso verso la redazione del PUMS, il PMCC ha rappresentato il primo passo e il primo step di elaborazione dati, anticipando il tema della ciclabilità.

Il PMCC inserisce nel tessuto viabilistico urbano una rete di mobilità dolce (ciclabile e pedonale) che interconnette:

- Principali poli attrattori del casa-scuola e casa lavoro
- Attrazioni turistiche: aree archeologiche, attrattori naturali come grotte rupestri (San Biagio, San Giovanni e San Nicola) e il famoso **Canale Reale**, le numerose masserie storiche presenti nel territorio di Sanvito, centri di aggregazione come il Laboratorio urbano ExFadda
- Connessioni cicloturistiche sia verso l'entroterra e soprattutto verso le località marine che ricoprono un ruolo cruciale per il turismo, specialmente nei periodi estivi, come Specchiola e Torre Guaceto.

Il PMCC integra una rete di percorsi non solo urbani, ma anche extraurbani **che permettano di ricucire la connessione tra il tessuto urbano (storico e consolidato) con quello della campagna**, ricco di bellezze paesaggistiche, storiche ed archeologiche: attraverso lo sviluppo di una mobilità dolce, tali valenze territoriali potranno essere maggiormente apprezzate dai sanvitesi stessi nonchè dai turisti. In Figura 37, si riporta la rete proposta dal PMCC, che mette in contatto il centro urbano di San Vito con i principali attrattori presenti nel territorio e con le ciclovie che lo lambiscono.

Allo scopo di rendere più attrattivo il territorio, pur preservandone gli aspetti naturalistici, il biciplan connette la città a quegli itinerari, esistenti a livello sovralocale, che conducono alla costa, in modo che questi siano facili da individuare e fruibili da tutti e non solo dai

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

cicloturisti più esperti. Le località balneari, in primis l'Oasi Naturalistica di Torre Guaceto, rappresentano un forte polo attrattore per la domanda stagionale.

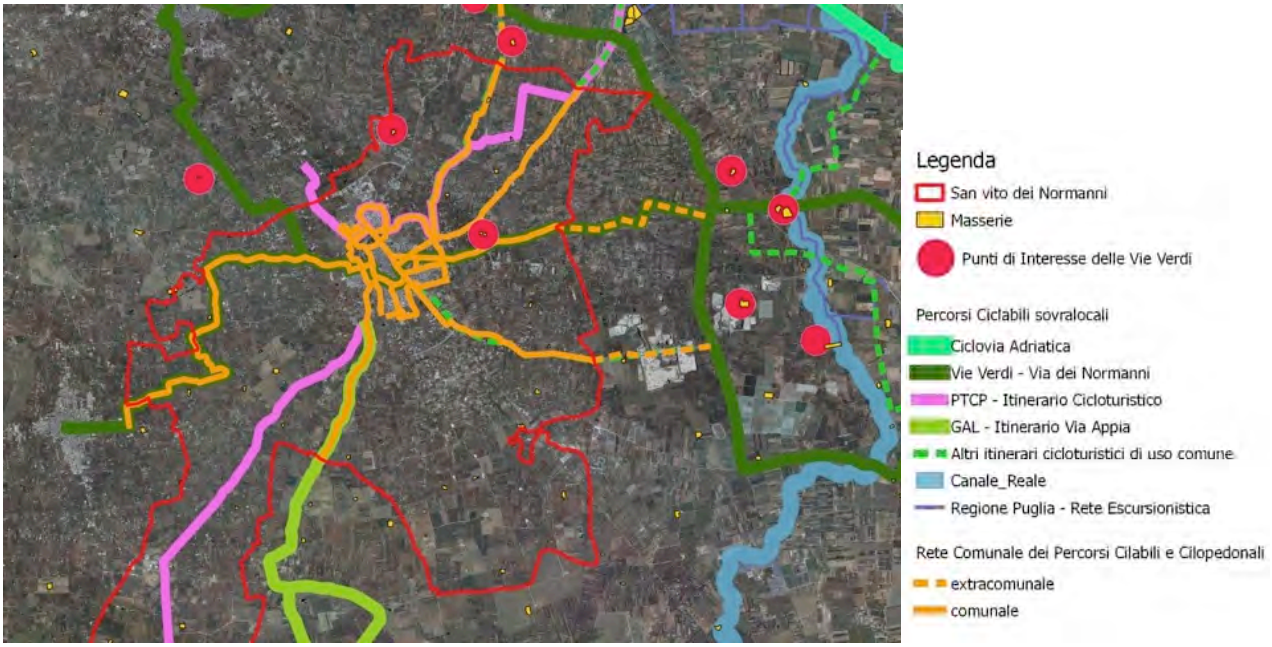


Figura 37 –Biciplan di San Vito dei Normanni

Tuttavia, oltre che sullo sviluppo di specifiche attrezzature dedicate, ciclabilità e pedonalità richiedono la costruzione di un contesto complessivo - urbanistico, normativo, sociale, culturale - che sia nel suo insieme favorevole a questo tipo di mobilità.

Ad esempio, qualora strade troppo strette non permettano la costruzione di piste ciclabili, lungo questi itinerari di collegamento tra polarità urbane, è importante prevedere interventi atti a limitare i conflitti derivanti dalla compresenza di diverse utenze della strada, a partire dalla riduzione delle velocità veicolari a 30 km/h.

Accanto al biciplan, il PMCC indica azioni e misure strategiche per la diffusione della mobilità dolce in città. Con riferimento alle "Linee guida Nazionali per i PUMS", il PMCC mira direttamente alla implementazione delle strategie indicate in Tabella 7 (DL 04/08/2017 "Tabella 6 – Strategie e azioni").

Tabella 6 - DL 04/08/2017 "Strategie e azioni"

Strategia	Azioni
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità	b. il miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili;
	c. il miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, uffici pubblici, servizi primari) - bike-sharing dedicati, servizi su gomma, percorsi dedicati (da stazioni a mete di pubblico interesse);

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

urbana e non come quota residuale;	d. l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);
	e. la diffusione di servizi per i ciclisti, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati(...), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio;
	f. creazione di percorsi casa - scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva;
	g. l'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing.
7. diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.	a. interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;
	c. aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad «isola» e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette, interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonali protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;
	d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;
	e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole.

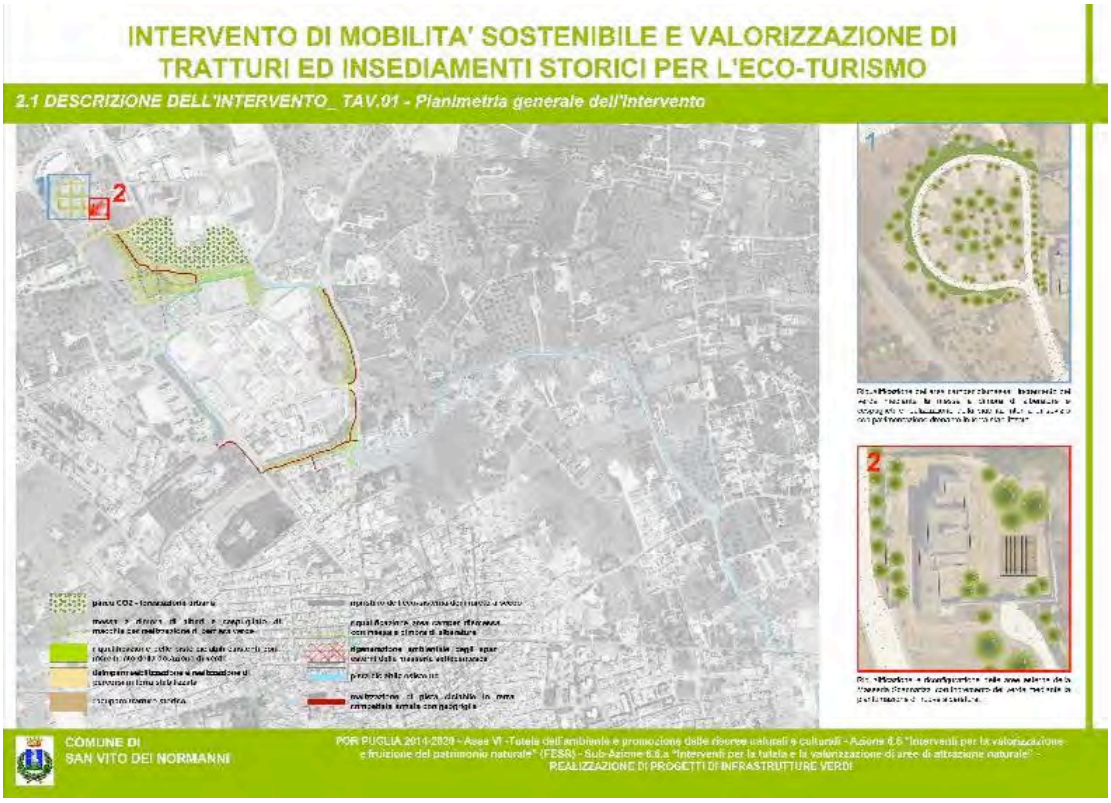
4.3.6 Il progetto “Infrastrutture Verdi”

Il comune di San Vito dei Normanni ha partecipato al bando per la realizzazione di interventi rientranti nell’asse VI – sub. azione 6.6 del P.O.R. Puglia 2014-2020 “***Infrastrutture per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturali – INFRASTRUTTURE VERDI***”.

Il progetto include un intervento di forestazione urbana, interventi di recupero del tratturo storico e dei muretti a secco, la riqualificazione e l'ampliamento della rete delle piste ciclabili esistenti. Le piste ciclabili ricompongono la connessione con l'abitato cittadino e contribuiranno all’infrastrutturazione verde della città.

Le nuove piste ciclabili di progetto sono finalizzate (si veda la planimetria generale di progetto in Figura 38) a creare una continuità tra i tratti già realizzati, a ricomporre la viabilità ciclabile fino a creare un circuito che passa dalla zona di edilizia residenziale pubblica e percorre le sponde del canale Arneo così come la via Normannna.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari



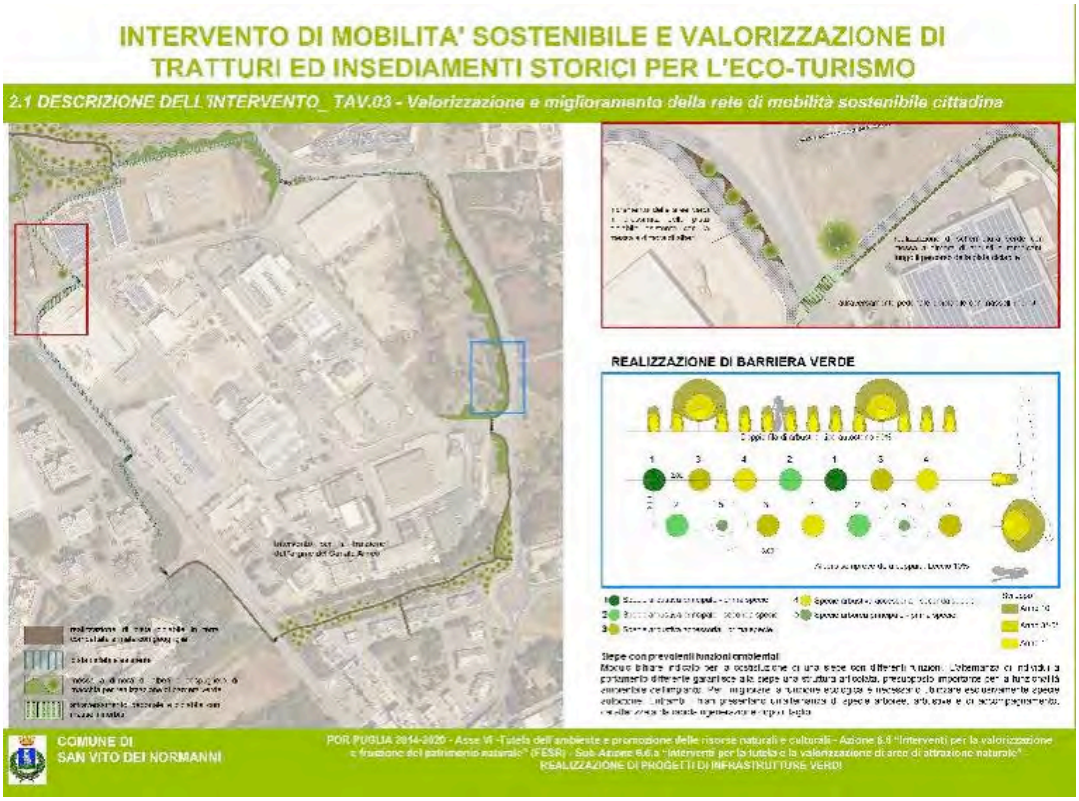


Figura 38 – Le progettualità a favore del potenziamento delle infrastrutture verdi a San Vito dei Normanni

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

5. L'ANALISI PARTECIPATA

La partecipazione dei cittadini assume un ruolo determinante nell'ambito della Pianificazione territoriale, da un lato nella costruzione del panorama di conoscenza di un dato contesto e dall'altro nella definizione di strategie che siano coerenti con la visione della propria città da parte della comunità tutta.

Le linee guida ministeriali e regionali dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile fanno riferimento al tema della partecipazione. In particolare le seconde, sottolineando che:

La partecipazione, che si configura come la chiave fondamentale della strategia amministrativa dell'Ente Locale, deve essere considerata come l'elemento fondante, non trasversale, dell'iter procedurale di formazione del PUMS, che inverte i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale. Deve essere, pertanto, intesa come uno strumento di coinvolgimento di cittadini e stakeholder da un lato e dall'altro di comprensione, per le Amministrazioni Pubbliche, delle esigenze territoriali, alle diverse scale, nonché dell'elaborazione di politiche coerenti e adeguate alle vocazioni e criticità locali. In altri termini, la prospettiva condivisa è orientata a soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci in ambito urbano/periurbano e, contestualmente, a intraprendere soluzioni e scelte amministrative strettamente correlate ai concreti bisogni della collettività.

Il PUMS ha previsto una fase di partecipazione e coinvolgimento dei principali stakeholder in materia di mobilità lenta e successivamente un incontro pubblico aperto a tutti i cittadini. L'Amministrazione aveva avviato importanti percorsi di partecipazione già nella fase di redazione del DPRU e della SISUS, che hanno coinvolto l'intera cittadinanza avvicinandola ai processi decisionali cruciali per lo sviluppo della città.

Durante gli incontri il confronto attivo e diretto è stato favorito dall'uso di tecniche e strumenti di facilitazione e l'intervento di tecnici esperti.

A completare il quadro è stato diffuso un questionario online per l'indagine sui comportamenti di mobilità i cui risultati sono descritti di seguito.

5.1 Gli incontri con la Pubblica Amministrazione

In una prima fase, sono stati incontrati gli esponenti tecnici dell'Amministrazione Comunale, al fine di comprendere al meglio lo stato di fatto della mobilità all'interno di San Vito dei Normanni in termini di criticità e di progettualità in corso. Il punto di vista degli

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

organi amministrativi consente, infatti, di inquadrare alcune delle questioni centrali cui il PUMS dovrà porre attenzione anche nel corso del processo partecipativo stesso.

A questo obiettivo prioritario, ha fatto da compendio l'intento di avviare una costruzione condivisa con i principali organi preposti al governo del territorio di un senso comune in merito allo sviluppo della mobilità sostenibile nel territorio sanvitese: da tale costruzione dipenderà, infatti, la capacità del piano di esprimere efficacia nelle fasi di attuazione.

Figura 39 - Incontro con la Pubblica Amministrazione

5.2 Gli incontri con gli stakeholder

In seconda fase, presso gli uffici comunali, si sono incontrati alcuni dei principali stakeholder del territorio, esponenti di associazioni ciclistiche e rappresentati degli studenti, principalmente di scuole elementari e medie.

Figura 40 – Incontro con gli esponenti di associazioni ciclistiche e con il Consiglio Comunale dei Ragazzi presso gli uffici comunali di San Vito

Il primo incontro ha interessato il Consiglio Comunale dei Ragazzi ed è stato mirato ad introdurre nelle scuole il dibattito sulla mobilità, fornendo alcune indicazioni tematiche, raccontando i dati analizzati (soprattutto lo share modale degli spostamenti per studio) e anticipando la distribuzione dei questionari alle famiglie nelle scuole.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 41 – Incontro con gli esponenti di associazioni ciclistiche e con il Consiglio Comunale dei Ragazzi presso gli uffici comunali di San Vito

Il secondo incontro, che ha coinvolto le associazioni di Ciclismo e Cicloturismo, ha inteso porre le basi per la costruzione del biciplan e del PMCC in particolare. Si sono raccolte proposte e criticità, lavorando ad una proposta di percorsi elaborata a partire da una prima bozza.

Tuttavia la discussione ha coinvolto la gestione della ZTL, le strade pedonali e la sicurezza stradale nell'abitato. Gli stessi partecipanti hanno inviato successivamente alcuni contributi che sono stati inseriti nel piano complessivo.

5.3 L'incontro aperto

Il processo partecipativo per la redazione del PUMS di San Vito dei Normanni parte con una prima fase aperta ai cittadini e volutamente poco strutturata, nella quale i partecipati sono chiamati a far emergere le proprie istanze in termini di mobilità sostenibile attraverso un lavoro facilitato su tre supporti:

- una mappa interattiva su cui i partecipanti possono segnalare le principali connessioni a piedi, in bici o in bus che necessitano di maggiore attenzione poiché maggiormente frequentate e problematiche;
- una bacheca su cui segnalare sinteticamente le criticità e le proposte della città in generale;
- la tavola del progetto "Ciclabile urbana Normanna", progetto definitivo per la realizzazione di percorsi ciclabili e ciclopedonali urbani a San Vito dei Normanni, candidato all'Avviso per la selezione di interventi finalizzati alla realizzazione di reti di percorsi ciclabili e/o ciclopedonali in aree urbane e suburbane, POR Puglia 2014-2020, con i risultati delle prime analisi sugli spostamenti in entrata e in uscita dalla città.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

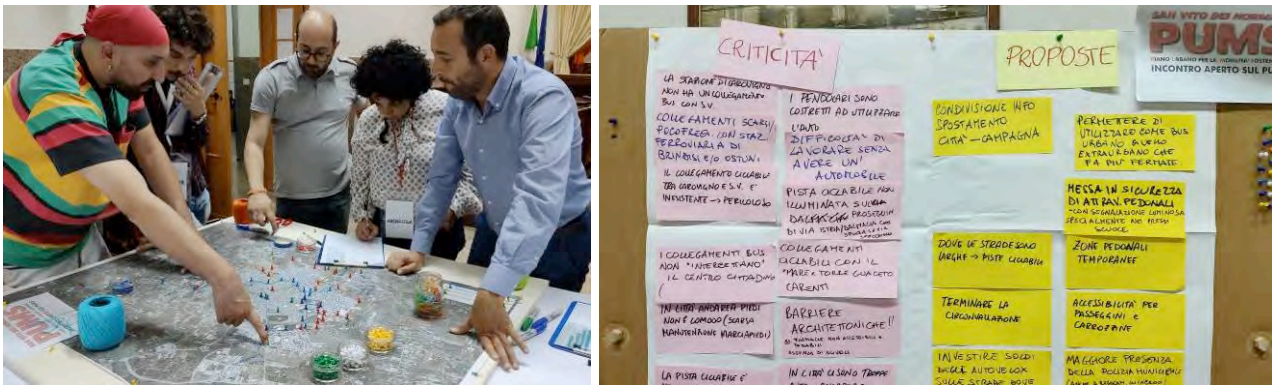


Figura 42 - Incontro partecipativo del 04 ottobre 2019

In particolare, nel corso del primo incontro, svoltosi presso la Sala Consiliare in Piazza Carducci 1, il giorno 04 ottobre 2019, il lavoro si è articolato in fasi. Una prima introduzione al tema della mobilità sostenibile, una descrizione delle modalità di svolgimento del percorso partecipativo, una interazione con i partecipanti aiutata da supporti cartacei attraverso i quali i partecipanti hanno avuto la possibilità di esprimersi rispetto alle tre aree tematiche specifiche (pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico locale) coincidenti con i macro ambiti di lavoro del PUMS. I risultati dell'interlocuzione con i partecipanti sono stati annotati direttamente sulla mappa per tutti quegli elementi la cui identificazione territoriale è univoca e sulla bacheca secondo la clusterizzazione criticità e proposte.

Figura 43 - Mappa costruita durante il primo incontro

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 44 - Bacheca con criticità e proposte

Tra le principali informazioni emerse vi è: in primo luogo una difficoltà diffusa nel muoversi a piedi in città a causa di marciapiedi troppo stretti, spesso interrotti e non accessibili da parte di persone con ridotte capacità motorie; una elevata percezione del pericolo incrementata dal numero di automobili e dal passaggio di mezzi pesanti di trasporto che transitano all'interno della città; una problematica legata alla connessione con le città vicine; e infine la mancanza di parcheggi idonei a soddisfare la domanda di sosta nell'ambito cittadino.

Dalla mappa è possibile osservare i desiderata espressi dai sanvitesi in merito a percorsi ciclopedonali sicuri di connessione tra i principali attrattori in ambito urbano ed in ambito extraurbano, le principali città e le aree costiere. Il trasporto pubblico è considerato decisamente insufficiente e i cittadini sono "costretti" a scegliere l'uso dell'automobile.

Le informazioni derivanti dalla mappa, dalla bacheca e dalle segnalazioni dei cittadini sono state riassunte in una mappa GIS di cui si riporta di seguito uno stralcio.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

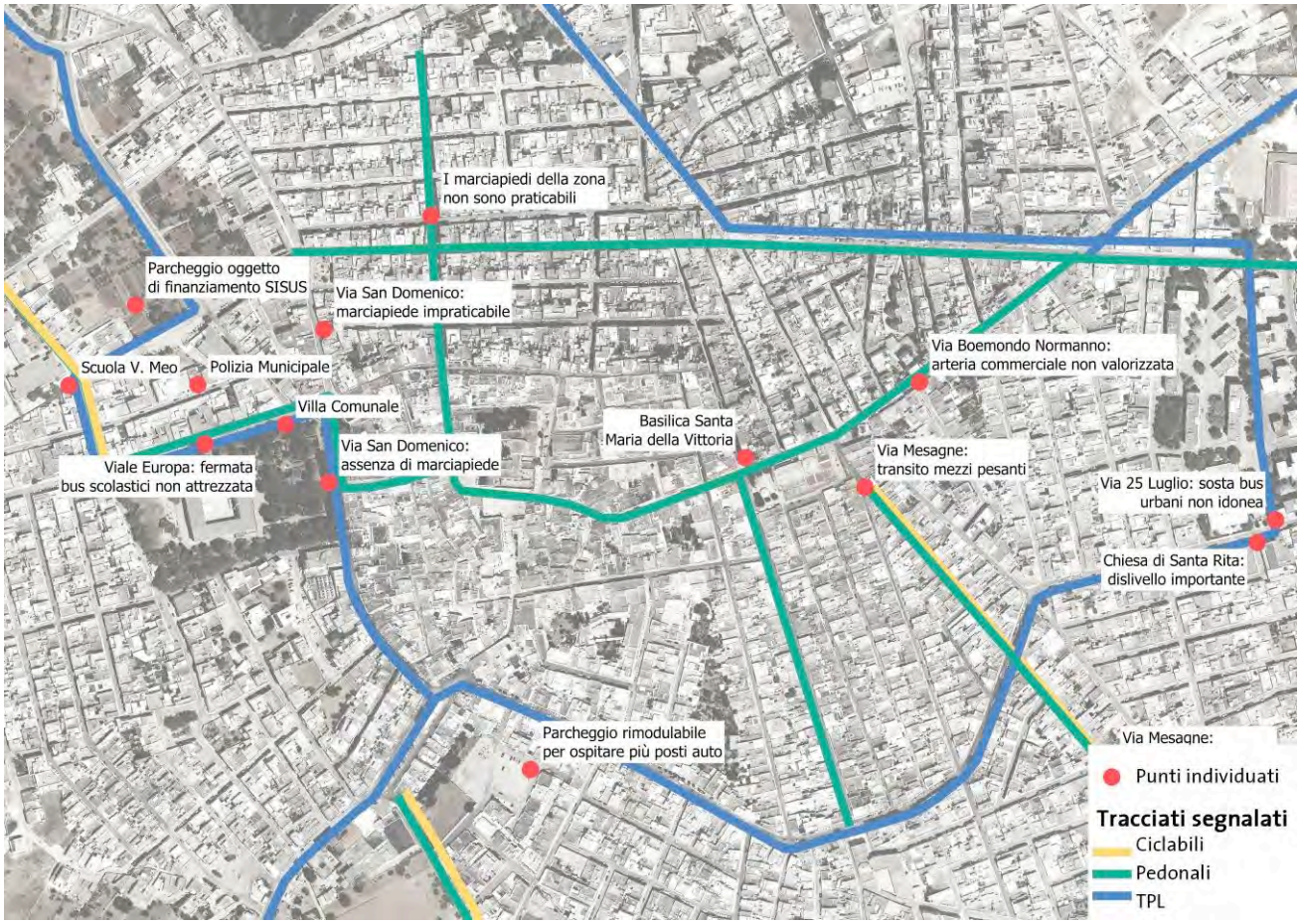


Figura 45 - Stralcio della mappa in GIS della partecipazione

5.4 I questionari alla popolazione

Il questionario, diffuso durante gli incontri precedentemente descritti e aperto online all'intera popolazione, ha indagato, oltre che le attuali abitudini di spostamento, in maniera prioritaria la disposizione al cambiamento della popolazione, al fine di poter stabilire elementi utili alla costruzione di una strategia coerente con i desiderata della popolazione e con la capacità di cambiare i propri stili di vita.

Le informazioni trasversali come genere, fascia di età, stato occupazionale, luogo di residenza/domicilio, luogo di lavoro/studio sono state messe in relazione a mezzo di trasporto utilizzato e periodicità di spostamento all'interno del comune per motivi di lavoro/studio, per accompagnare i bambini a scuola, per acquisti, per altre commissioni, per svago. Degli spostamenti interni ed esterni al comune sono state indagate le principali criticità legate alla pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico locale. Hanno risposto un totale di 150 intervistati, campione statisticamente appropriato stimando circa il 7% di errore con un livello di confidenza del 90%.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Lo share modale è stato descritto al paragrafo 7.6, a completare la visione disegnata dai dati ISTAT e ASSET, mentre si riportano di seguito le considerazioni relative a ciascuna modalità di spostamento, le priorità di interesse, la propensione al cambiamento.

Con un punteggio da 0 a 5 (dove 0 rappresenta "il problema non mi interessa" e 5 "il problema mi interessa tantissimo"), si è chiesto agli intervistati di indicare le principali problematiche legate alla pedonalità, ciclabilità, autobus, uso dell'automobile e principali problemi rilevati fuori città. Per ogni tema sono state associate delle problematiche specifiche alle quali è stato fornito un giudizio.

In Tabella 8 si riporta la sintesi del giudizio di "interesse" assegnato a ciascuna problematica.

Esso è stato calcolato attraverso un indicatore ottenuto da una media pesata delle risposte: ossia moltiplicando il numero di risposte per il relativo valore (per esempio 0*0 + 33*1 + 23*2 + 29*4 ecc) e dividendo questa somma relativa per il valore massimo ottenibile (ovvero il caso in cui tutti gli users avessero assegnato valore 5 ad una problematica: 5*150).

L'indice di somma relativa così ottenuto varia da 0 ad 1 e permette di avere una immagine qualitativa immediata delle principali problematiche a San Vito dei Normanni.

Tre range permettno di classificare gli indici ottenuti in funzione dell'interesse della popolazione:

- da 0 a 0,45 – basso interesse
- da 0,45 a 0,60 – medio interesse
- oltre 0,6 – interesse significativo.

Gli ultimi due sono mostrati in tabella rispettivamente in giallo e rosso.

Tabella 7 - Sintesi della valutazione di interesse relativo alle principali problematiche delle diverse modalità di spostamento

		STIMA VALORE (0 il problema non mi interessa -> 5 il problema mi interessa tantissimo)						Indice di somma relativa
		0	1	2	3	4	5	
Principali problemi	Auto/moto in sosta sui marciapiedi	0	33	23	29	25	40	0,621
	Mancanza di marciapiedi	0	28	21	23	26	52	0,671

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

pedonalità	Manutenzione dei marciapiedi	0	10	14	20	25	81	0,804
	Mancanza di sicurezza nell'attraversare la strada	0	13	19	36	24	58	0,727
	Velocità delle auto	0	13	8	39	33	57	0,751
	Illuminazione dei percorsi	0	14	12	34	27	63	0,751
Principali problemi ciclabilità	Non uso la bici	78	8	8	10	8	38	0,368
	Mancanza di percorsi e piste ciclabili	47	6	6	12	18	61	0,575
	Sicurezza degli attraversamenti o negli incroci	43	4	6	13	28	56	0,596
	Velocità delle auto	45	4	4	22	24	51	0,572
	Illuminazione dei percorsi	45	3	6	17	27	52	0,579
	Insufficienza di punti di sosta/rastrelliere	46	5	3	12	24	60	0,591
	Auto/moto in sosta sulle piste ciclabili	59	15	10	16	18	32	0,420
Principali problemi bus	Non uso il Bus	125	6	0	3	1	15	0,125
	Orario/frequenza bassa	106	4	4	4	4	28	0,240
	Difficoltà nel reperire informazioni	104	4	4	6	4	28	0,248
	Puntualità/regolarità	104	4	4	4	9	25	0,247
	Pulizia/Comfort	102	6	4	8	11	19	0,236
	Accessibilità alle fermate/stazioni e sicurezza	105	3	3	10	7	22	0,236
	Non uso il Bus	109	8	4	10	4	15	0,183
Principali problemi nell'uso dell'auto	Non uso l'auto	29	9	6	13	8	85	0,689
	Traffico/Congestione	5	8	9	24	41	63	0,769
	Parcheggio	3	6	6	15	40	80	0,831
	Manutenzione delle strade	2	7	2	8	22	109	0,891
	Sosta irregolare/veicoli in seconda fila	6	14	15	30	26	59	0,711
	Mancato rispetto delle regole da parte degli automobilisti	5	7	11	22	37	68	0,777
	Mancato rispetto delle regole da parte dei pedoni/ciclisti	13	25	17	28	33	34	0,593

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Principali problemi fuori città	Orario/frequenza bassa servizi di trasporto pubblico	53	11	10	22	19	35	0,464
	Difficoltà di reperire informazione dei servizi TP	46	20	13	23	20	28	**0,447**
	Puntualità/Regolarità dei servizi di TP	44	16	9	29	21	31	0,480
	Pulizia/Comfort servizi TP	43	14	15	23	22	33	0,488
	Accesso alle fermate/stazioni dei servizi di TP	51	15	13	26	23	22	**0,428**
	Sicurezza a bordo dei mezzi e fermate di TP	50	13	17	25	22	23	**0,433**
	Costo del TP	49	20	15	26	16	24	**0,416**
	Traffico/congestione	33	9	16	29	26	37	0,556
	Parcheggio alla destinazione finale	42	13	14	26	21	34	0,497
	Mancanza di percorsi e piste ciclabili	47	10	14	23	20	36	0,489
	Insufficienza di punti di sosta/rastrelliere	47	10	15	22	27	29	0,479
	Manutenzione dei percorsi ciclabili	47	7	13	16	28	39	0,517
	Illuminazione dei percorsi ciclabili	45	7	11	18	21	48	0,543

Da una prima osservazione dei dati, osserviamo che quelli con l'indice più alto riguardano problemi legati alla pedonalità e all'utilizzo dell'auto (che risulta essere, come più volte è emerso, il mezzo più utilizzato per spostarsi). Seguono in giallo alcuni problemi legati all'ambito extraurbano e quelli relativi alla ciclabilità. I valori più bassi sono attribuiti all'interesse per le criticità del trasporto pubblico: questo non significa necessariamente che non vi siano problemi sul trasporto pubblico locale, piuttosto possono essere correlati alla mancata presenza o il mancato utilizzo di questa modalità di trasporto da parte dei cittadini.

Per quanto riguarda la propensione dei sanvitesi al cambiamento del modo di trasporto per i propri spostamenti sono state indagate:

- Disponibilità ad utilizzare il trasporto pubblico per gli spostamenti.
- Disponibilità ad utilizzare la bici per gli spostamenti
- Disponibilità a condividere il viaggio in auto con altri colleghi

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Si riportano le risposte ottenute in grafici a torta.

Il primo mostra le condizioni di cambiamento verso l'uso del trasporto pubblico: una buona percentuale di utenti utilizzerebbe il TPL se gli orari fossero più frequenti e se vi fosse una maggiore affidabilità (nel rispetto degli orari e delle corse) o se vi fosse la possibilità di utilizzare un unico biglietto per diversi mezzi di trasporto. Il 14% degli intervistati ha dichiarato di non essere disponibile ad utilizzare il trasporto pubblico per i propri spostamenti.

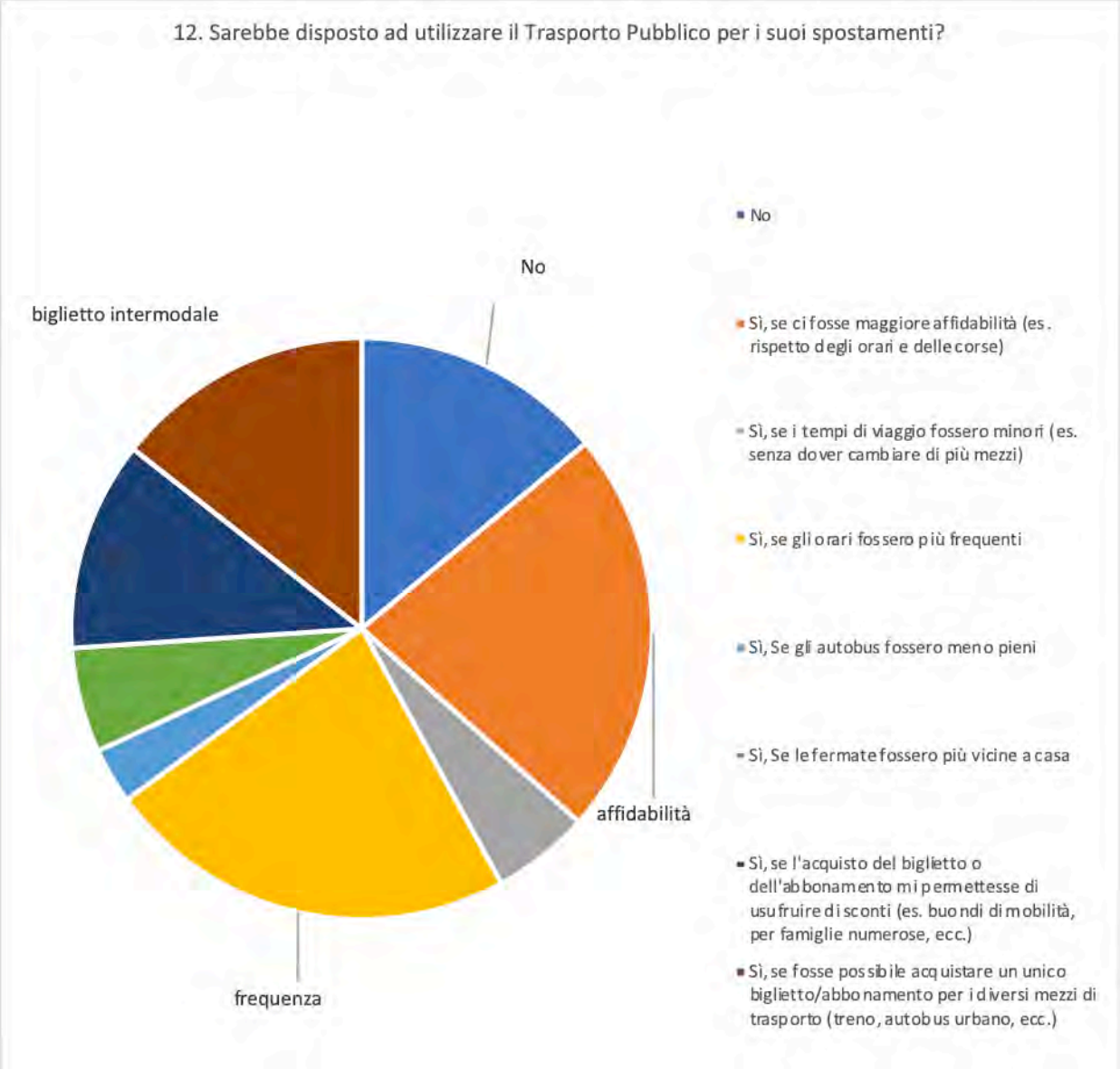


Figura 46 - Condizioni per lo shift verso la modalità TPL

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Le domande relative all'uso della bicicletta hanno registrato una disponibilità nel caso in cui ci fossero zone a traffico moderato, se vi fossero più piste ciclabili e se vi fosse maggiore sicurezza nelle zone di sosta per le biciclette.

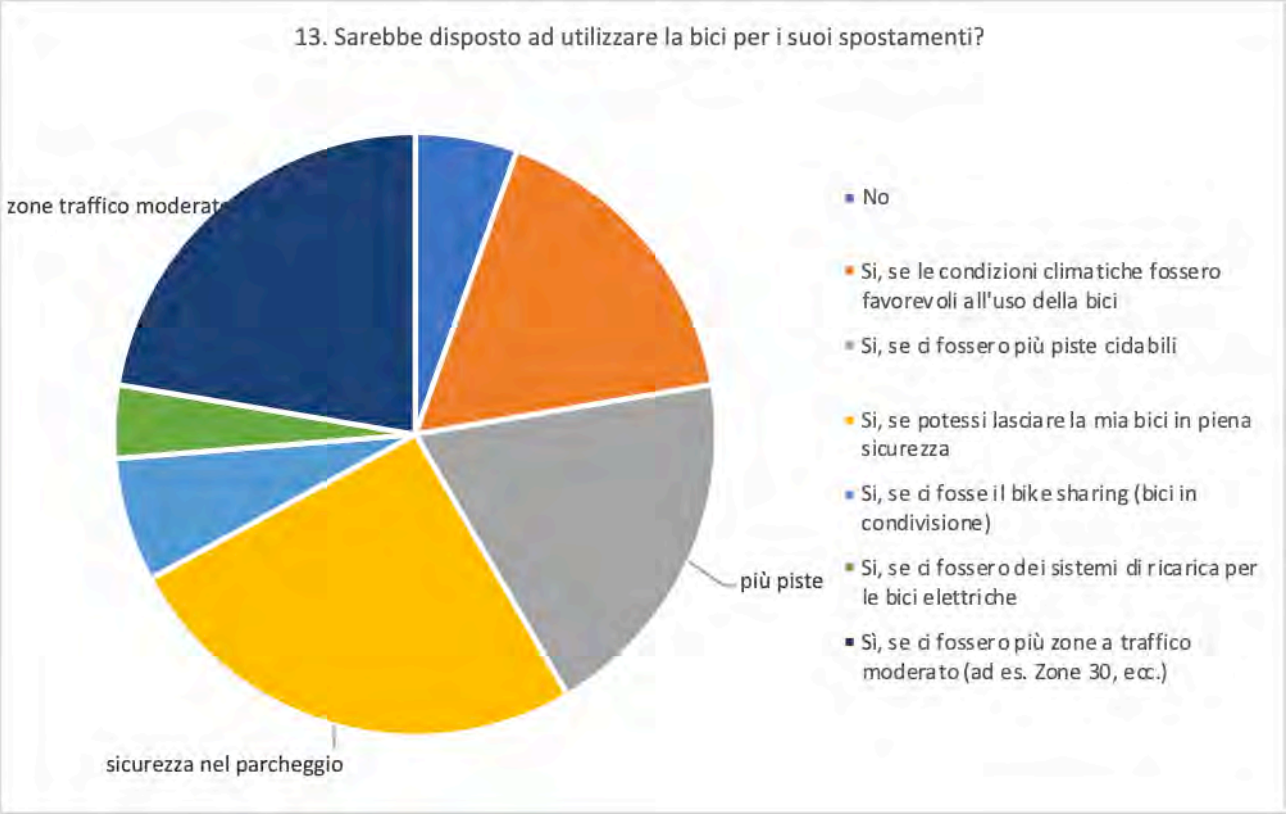


Figura 47 - Misura della propensione all'uso della bicicletta

Alla domanda relativa l'uso condiviso di automobile, più dei tre quarti degli intervistati si è dichiarato disponibile all'uso condiviso.

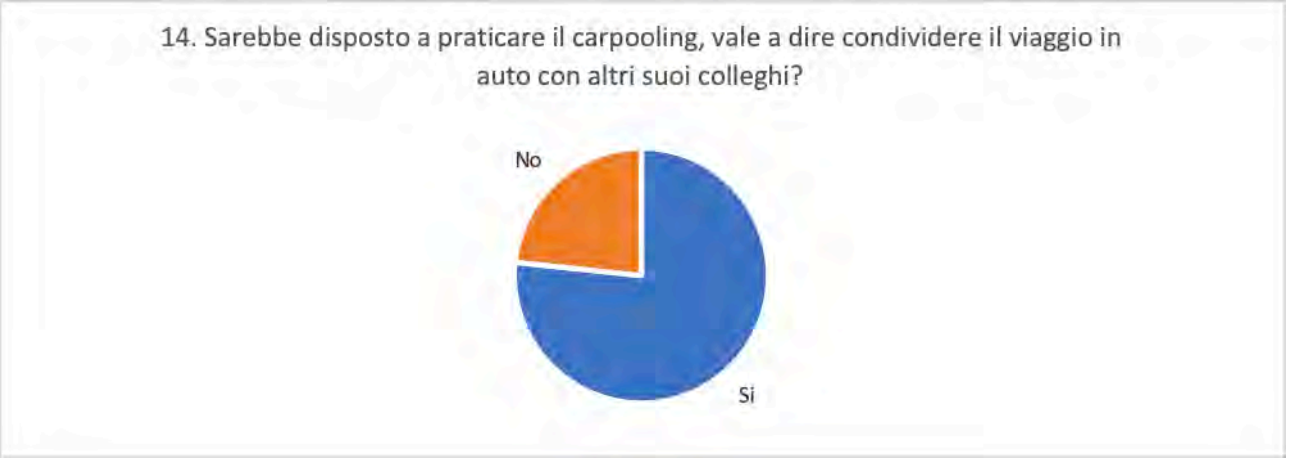


Figura 48 - Misura della propensione all'uso del car pooling

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

5.5 Indagine sugli istituti scolastici

Gli istituti scolastici hanno un ruolo importante in termini della mobilità cittadina, in particolar modo per gli spostamenti sistematici casa - scuola.

È necessario comprendere la situazione attuale dello share modale casa – scuola e definirne le condizioni a contorno al fine di individuare le azioni opportune per incentivare la mobilità lenta sul percorso casa – scuola.

È stata quindi condotta un'indagine per definire lo stato dell'arte della mobilità scolastica cittadina. Nei paragrafi successivi si riportano i risultati emersi dall'analisi dei questionari distribuiti.

5.5.1 Scuole primarie

Per quanto riguarda le scuole primarie, hanno risposto al questionario i quattro plessi:

- Circolo Lanza del Vasto
- Don Milani
- Madre Teresa di Calcutta
- Mons. Francesco Passante

Che hanno risposto positivamente, con la compilazione da parte di 262 famiglie, per voce maggiormente della mamma, con un range di età prevalente tra 33 e 42 anni.

Figura 49 - Indagine scuole primarie: Ruolo ed Età del campione intervistato

Rispetto alle abitudini del Casa-Scuola, nella maggior parte dei casi sono i genitori ad accompagnare gli alunni, per una piccola percentuale alternandosi con altri adulti, familiari e non.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

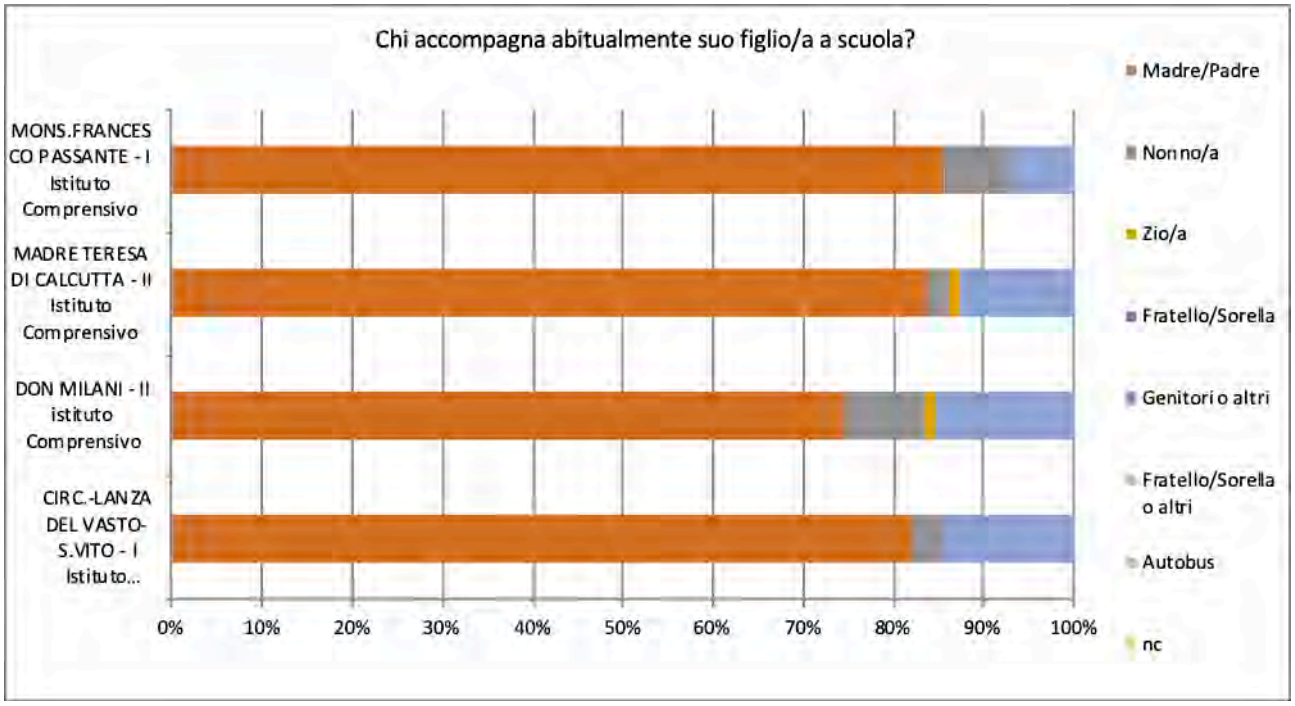


Figura 50 - Indagine scuole: Chi accompagna i bambini a scuola

La maggior parte di loro torna a casa o si reca al lavoro dopo aver lasciato i figli a scuola.

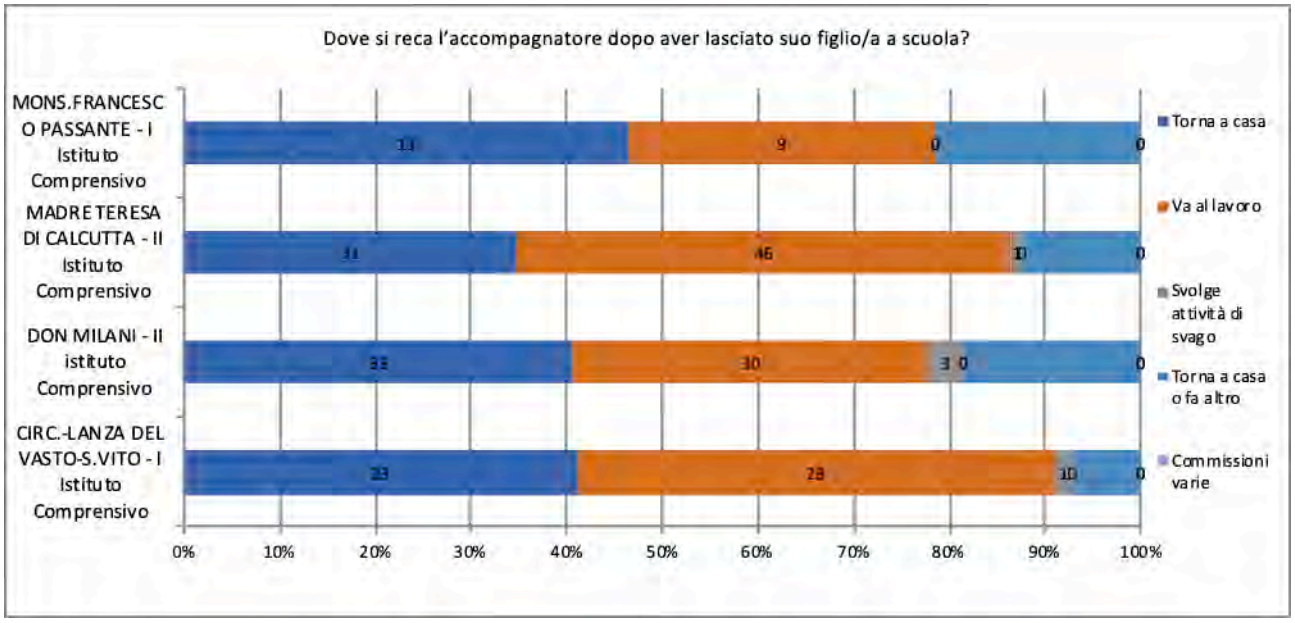


Figura 51 - Indagine scuole: Scelta del mezzo per l'accompagnamento in relazione alla destinazione successiva

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

L'accompagnamento avviene prevalentemente in automobile, il 17% accompagna il bambino a piedi mentre il 4% utilizza il servizio Scuolabus. Risulta essere completamente assente l'utilizzo di bicicletta. Il 93% percorre il tragitto di ritorno nello stesso modo dell'andata, il 7% utilizza altri mezzi.

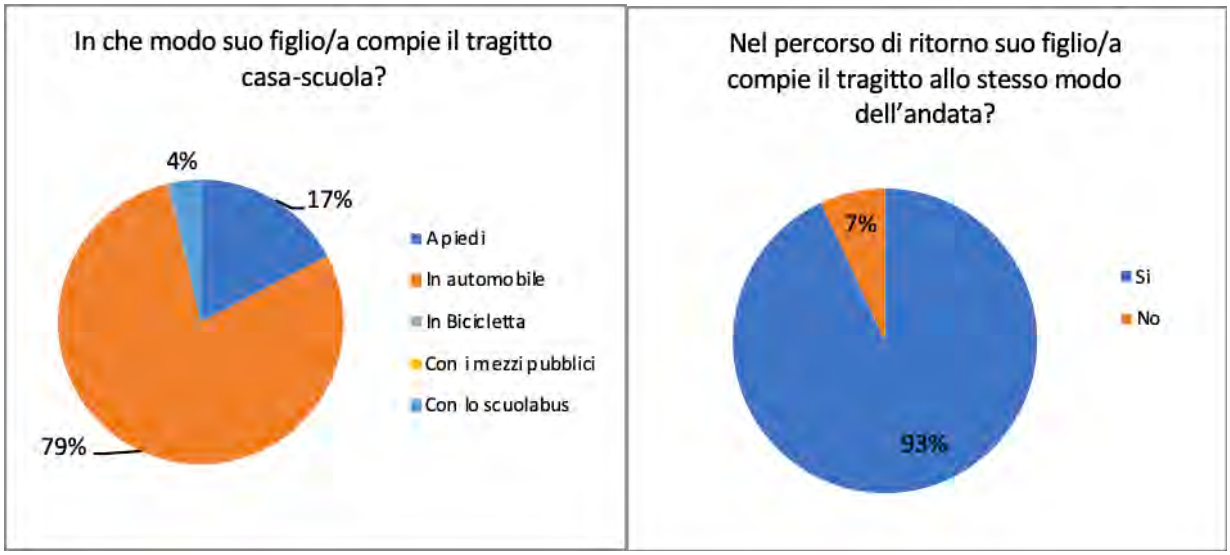


Figura 52 - Indagine scuole: Mezzo utilizzato per compiere il tragitto casa – scuola

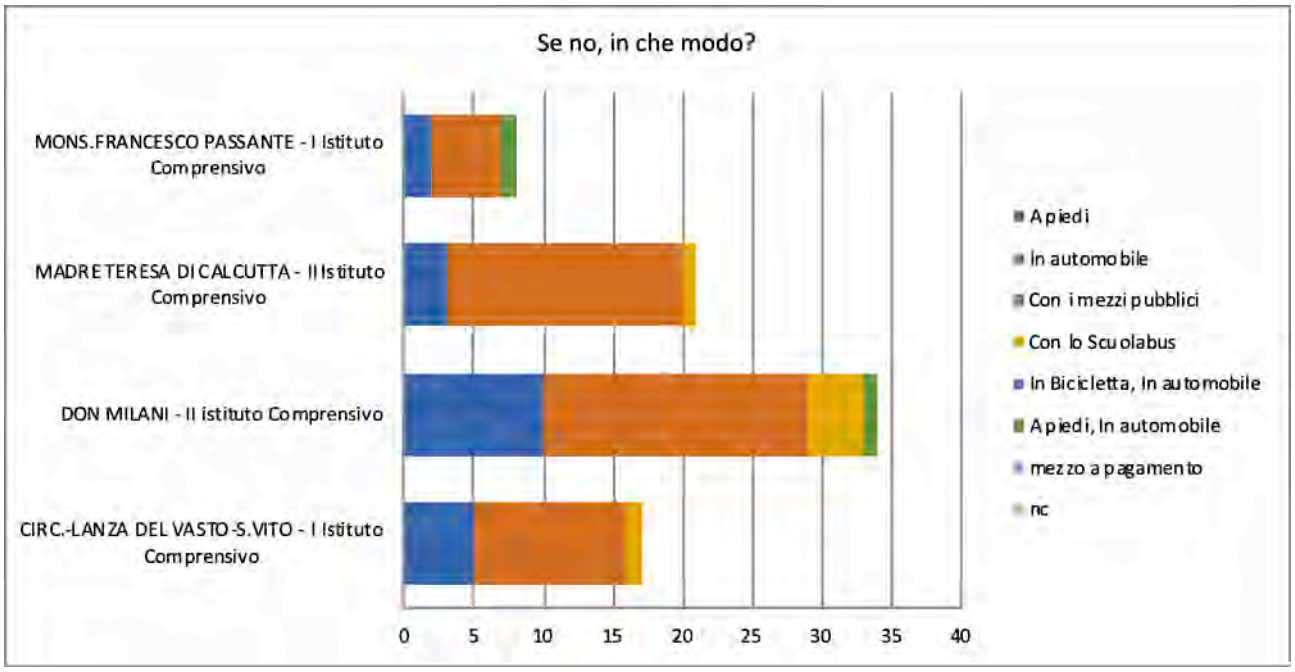


Figura 53 - Indagine scuole: Mezzo differente da quello dell'andata utilizzato al ritorno nel tragitto casa – scuola

L'uso così diffuso dell'auto è indagato dalla domanda sulle motivazioni della scelta del mezzo e da quella sulle distanze scuola - abitazioni.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Il 44% ha dichiarato che "il tragitto è lungo", il 16% che "il tragitto è breve" (probabilmente sono coloro che hanno indicato la modalità "a piedi" e che abitano nelle zone limitrofe della scuola), il 15% che "il bambino/a è ancora troppo piccolo/a", il 14% per "altre motivazioni". I risultati ottenuti sono sintetizzati nel grafico seguente.

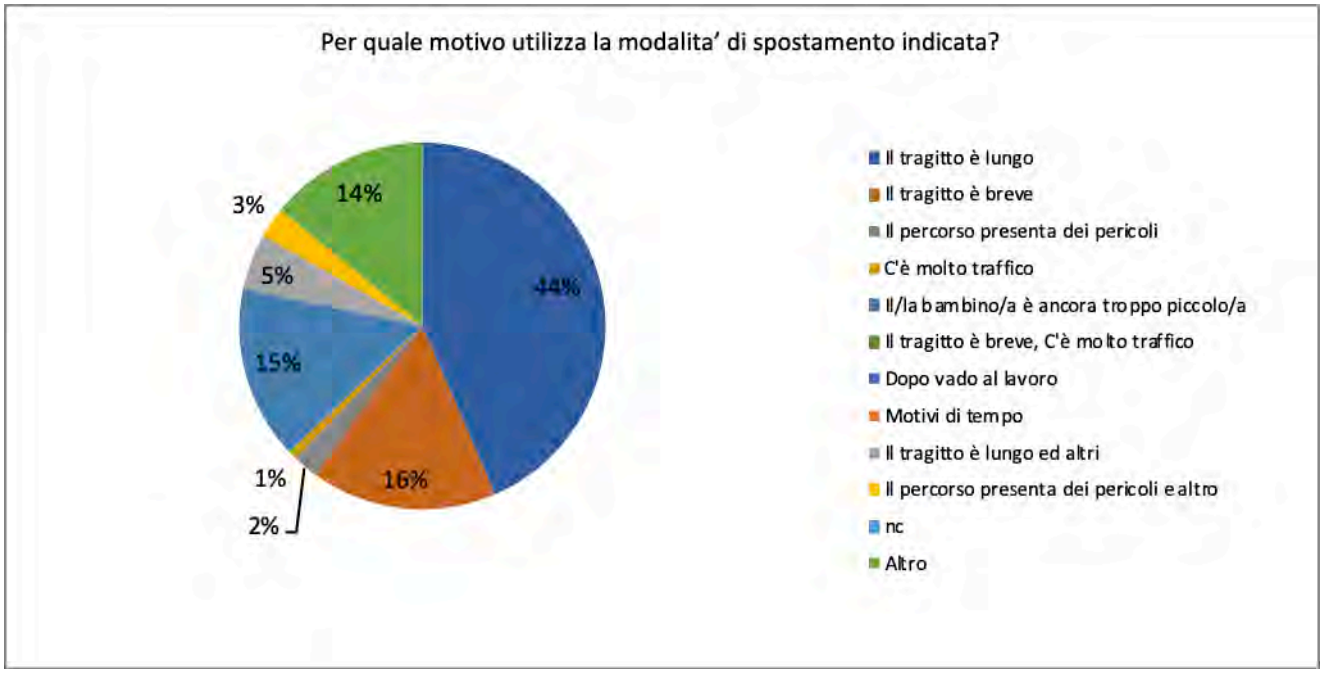


Figura 54 - Indagine scuole: Motivazioni della scelta del mezzo utilizzato

È significativo il fatto che la maggiorparte degli utenti impiega massimo 5 minuti per compiere il tragitto casa-scuola, che diviene oltre l'80% se si considerano gli spostamenti fino ai 10 minuti. Nonostante questo, molti degli utenti percepiscono comunque il tragitto come lungo.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

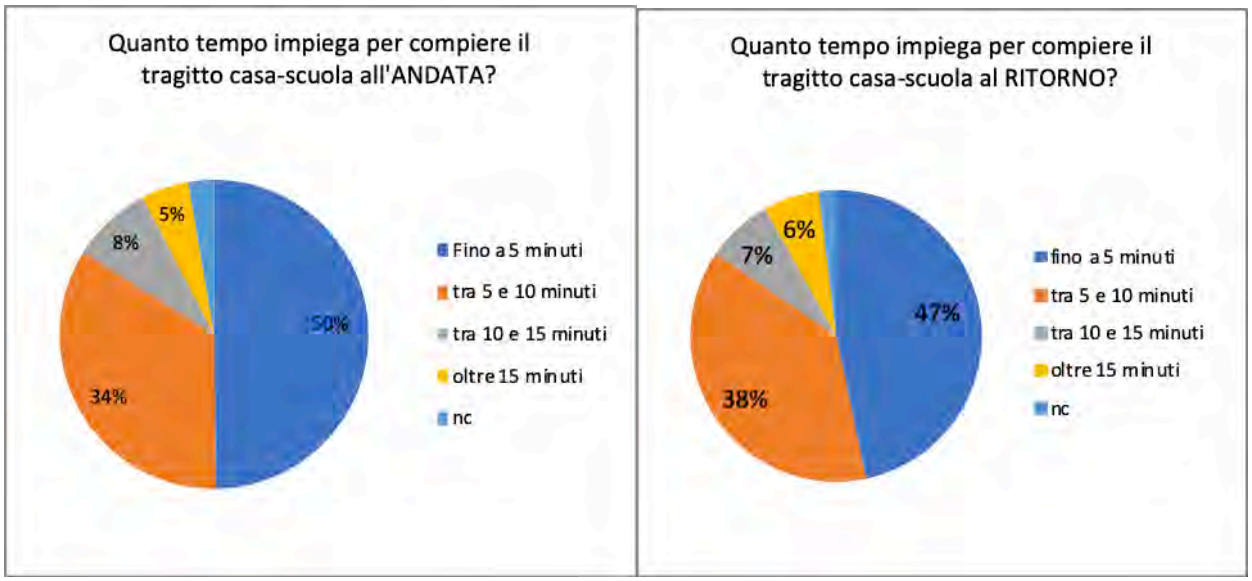


Figura 55 - Indagine scuole: tempo impiegato per compiere il tragitto casa - scuola

Alla domanda sulla distanza effettiva casa – scuola, osserviamo che l'11% degli utenti abita nell'intorno di 300 metri dalla scuola, l'8% ad una distanza tra 300 e 500 metri, il 29% tra 500 metri ed 1 km ed il 29% tra 1 e 5 km. Il 20% non ha fornito una risposta.

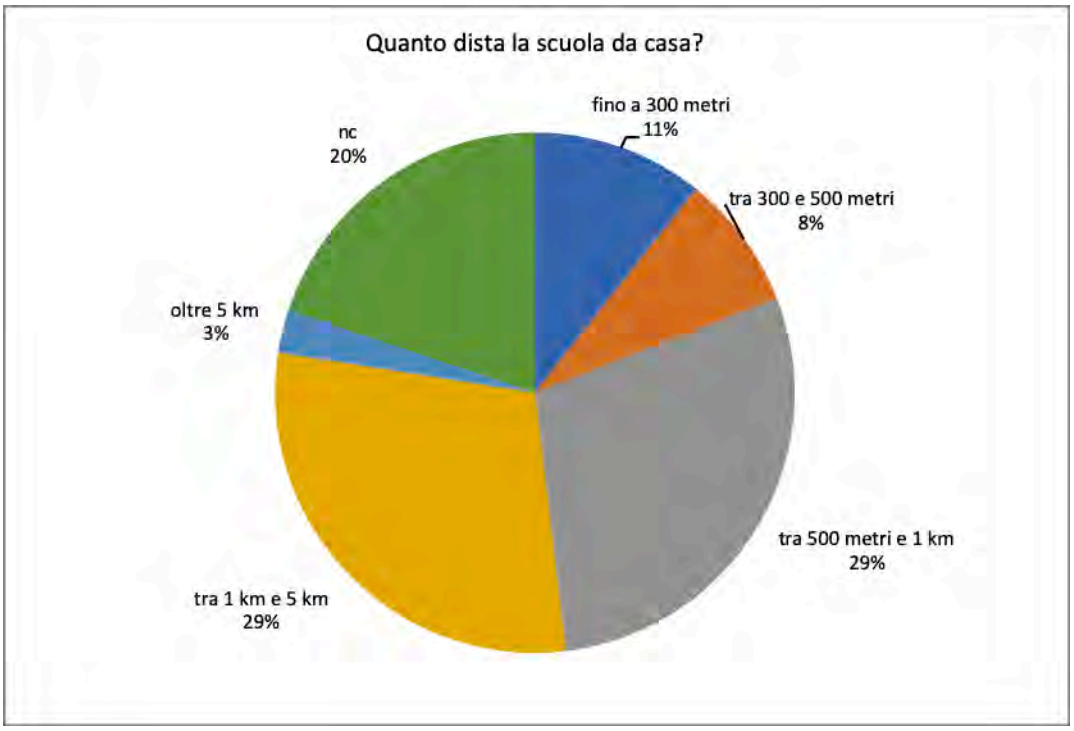


Figura 56 - Indagine scuole: distanza casa - scuola

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

La scelta dell'auto per l'accompagnamento dei bambini, nonostante le distanze non eccessive delle residenze dei frequentanti si può comprendere entrando nel merito della domanda "Sul piano della viabilità, ritiene che la zona in cui vive sia a misura di bambino?" da cui emerge che nei dintorni delle scuole l'ambiente urbano non è percepito come adeguato per i bambini dal 56% dei partecipanti. Nonostante la percentuale delle risposte negative, il 77% degli utenti ha dichiarato di essere disponibile ad utilizzare nuovi servizi da utilizzare per gli spostamenti casa – scuola.

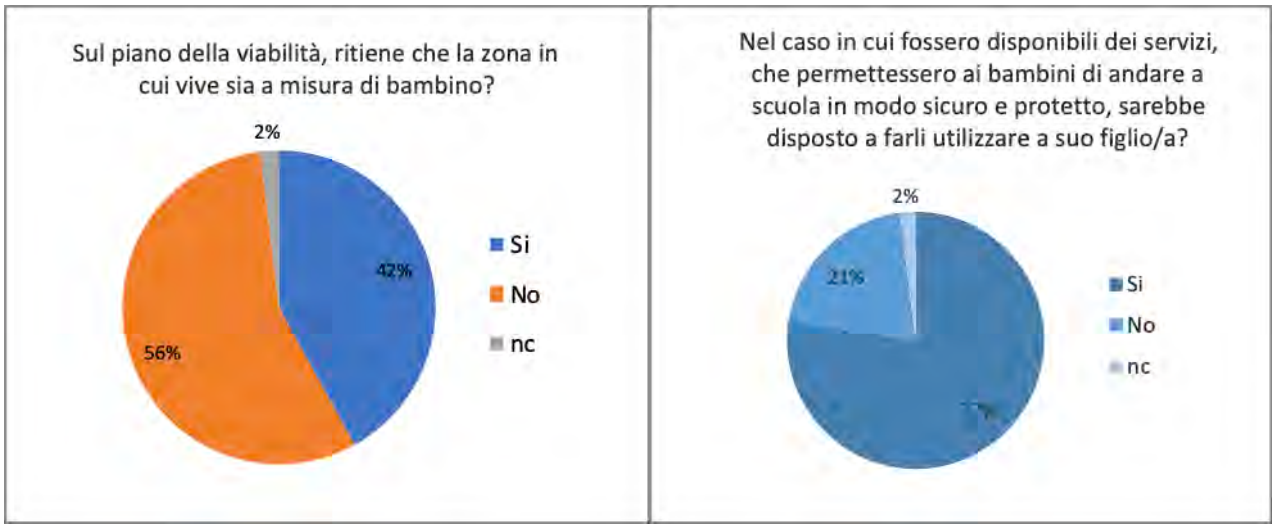


Figura 57 - Indagine scuole: percezione degli utenti sulla viabilità e misura della propensione all'uso di nuovi servizi

È stato quindi richiesto quali fossero gli ambiti prioritari di intervento sui quali interventire per favorire la pedonalità dei bambini. È emerso che il 63% degli intervistati rileva la sicurezza dei percorsi pedonali come l'ambito su cui intervenire.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 58 - Indagine scuole: ambito di intervento prioritario per la scelta della pedonalità per il tragitto casa - scuola

I bambini invece desidererebbero recarsi a scuola prevalentemente a piedi o in bici.

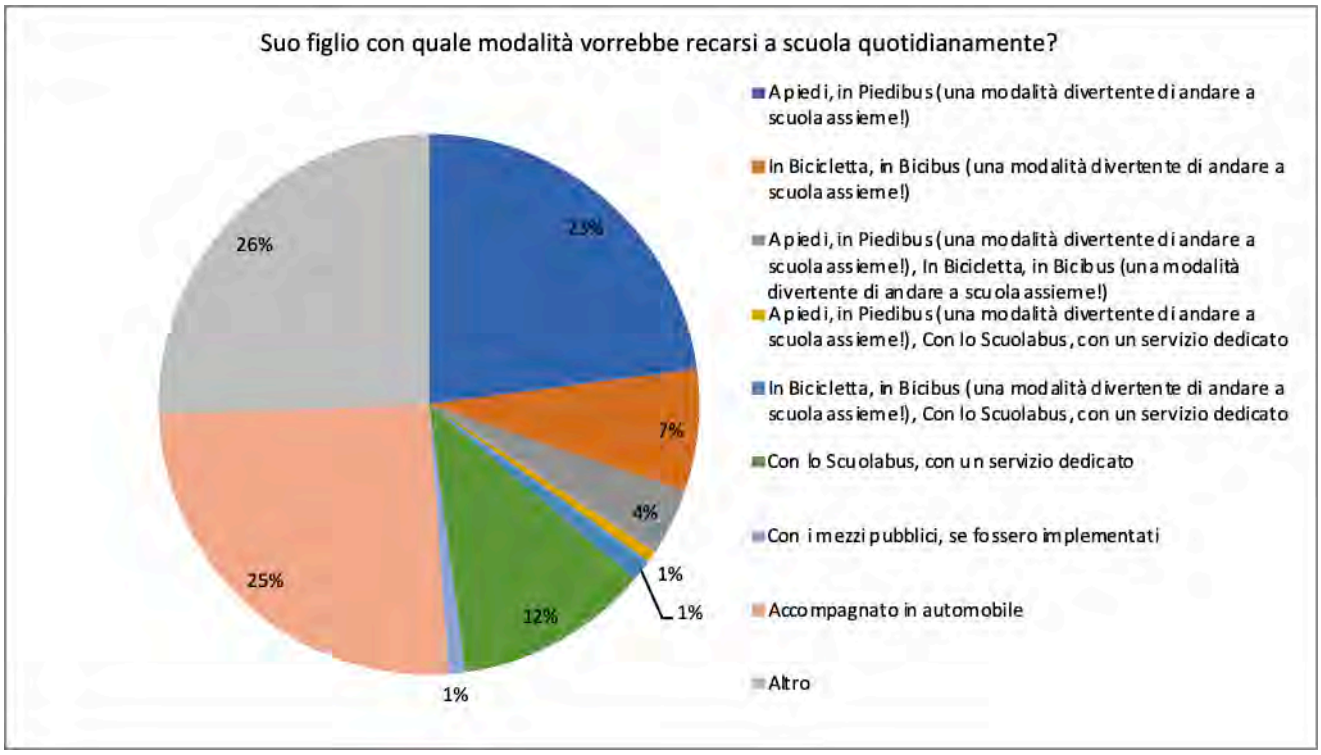


Figura 59 – Indagine scuole: Desiderio di mobilità dei bambini per il tragitto casa - scuola

Perché spesso è più comodo e più divertente.

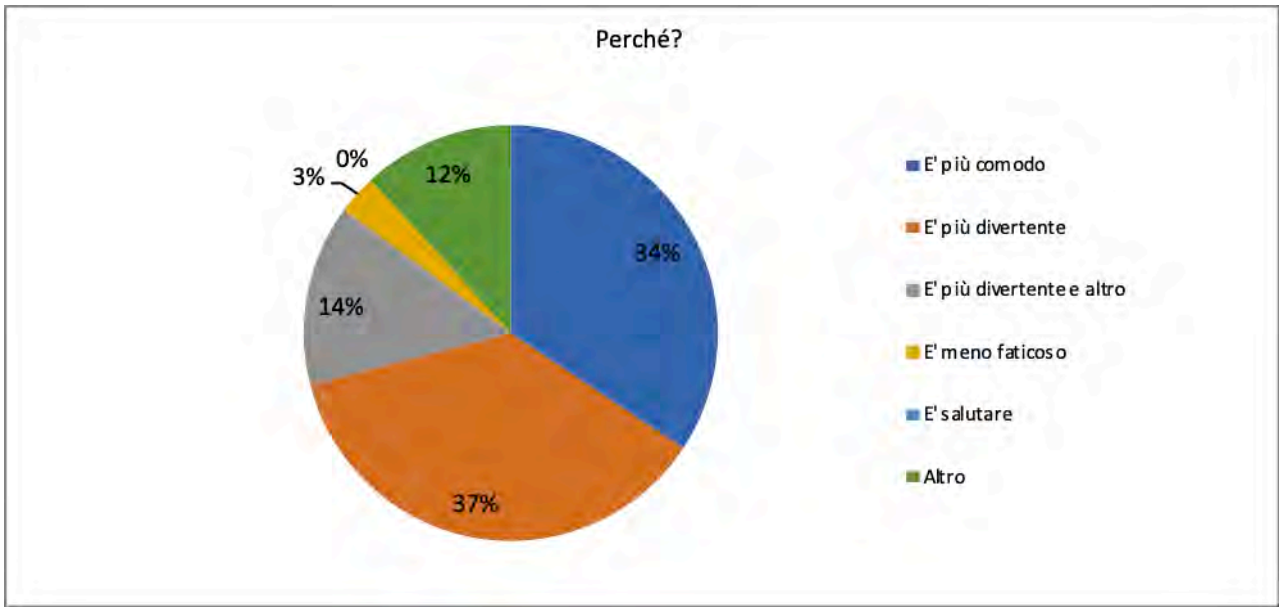


Figura 60 - Indagine scuole: Motivazioni della scelta del mezzo desiderato dai bambini per il casa scuola.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

5.5.2 Scuole di I grado

Per quanto riguarda le scuole di I grado, sono stati raccolti 74 questionari appartenenti a due scuole:

- S.M.S. “Buonsanto”
- S.M.S. “Meo”

In questo caso sono stati gli studenti stessi a rispondere al questionario, con una leggera prevalenza (58%) degli uomini rispetto alle donne (42%).

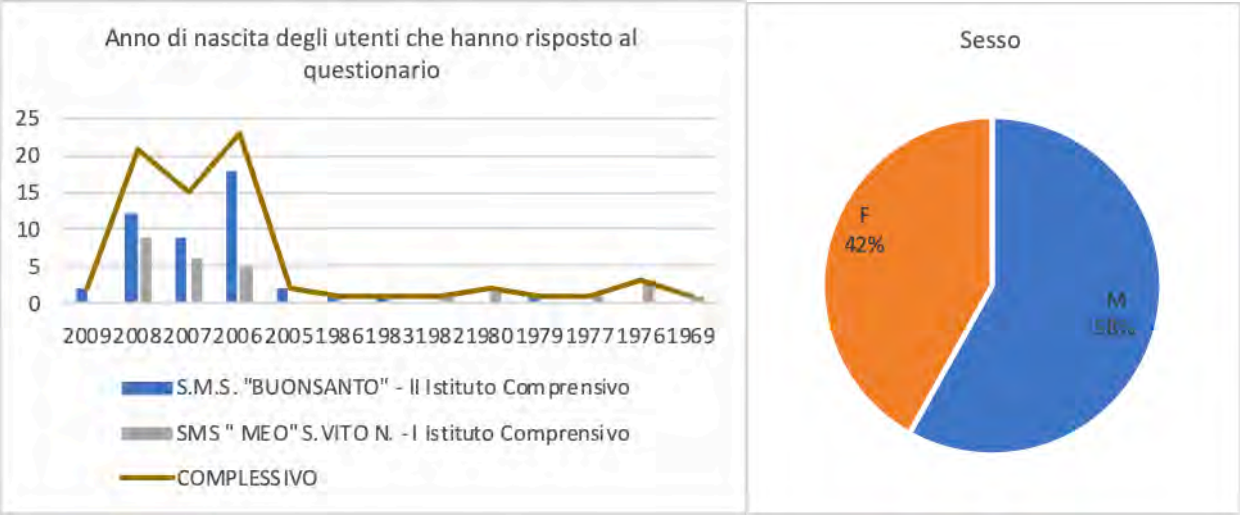


Figura 61 - Questionari Scuole di I grado: Anno di nascita degli utenti che hanno risposto al questionario e sesso

I ragazzi che hanno risposto sono per la maggior parte accompagnati dai genitori, seguono coloro che si recano autonomamente a scuola.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

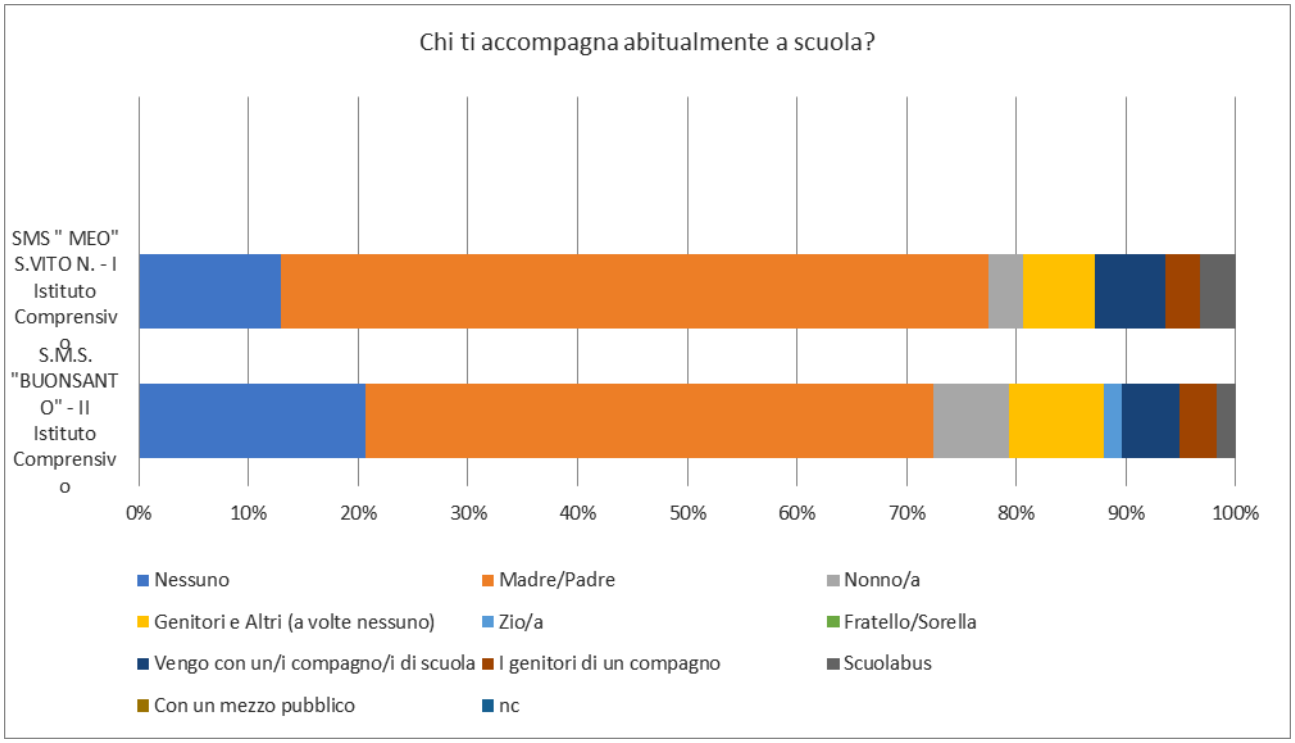


Figura 62 - Indagine scuole: Chi accompagna i bambini a scuola

La destinazione successiva dell'accompagnatore è in maniera equivalente la propria abitazione o il lavoro.

Figura 63 - Indagine scuole: Scelta del mezzo per l'accompagnamento in relazione alla destinazione successiva

Il mezzo prevalente utilizzato è l'automobile, nel 66% dei casi, seguono gli utenti che si muovono a piedi (30%) ed una piccola percentuale che utilizza lo Scuolabus. Nessun utente si reca a scuola con i mezzi pubblici o in bicicletta.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

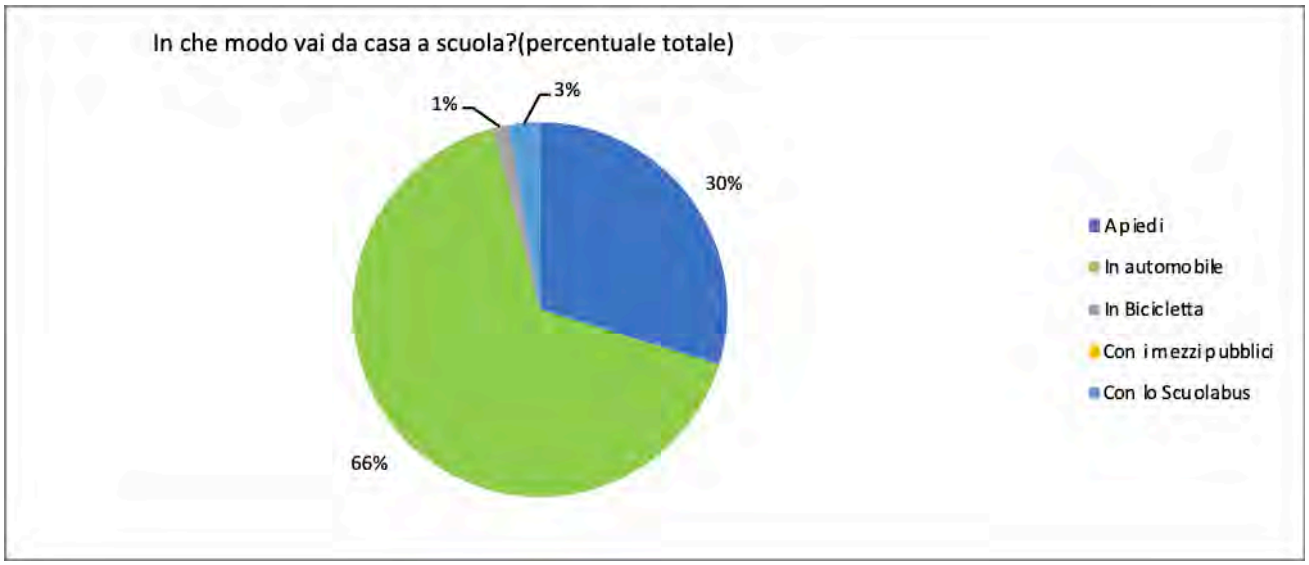


Figura 64 - Indagine scuole: Esempi per scuola delle percentuali di share modale per l'accompagnamento a scuola

L'85% dei rispondenti al questionario utilizza lo stesso mezzo per il tragitto di ritorno.

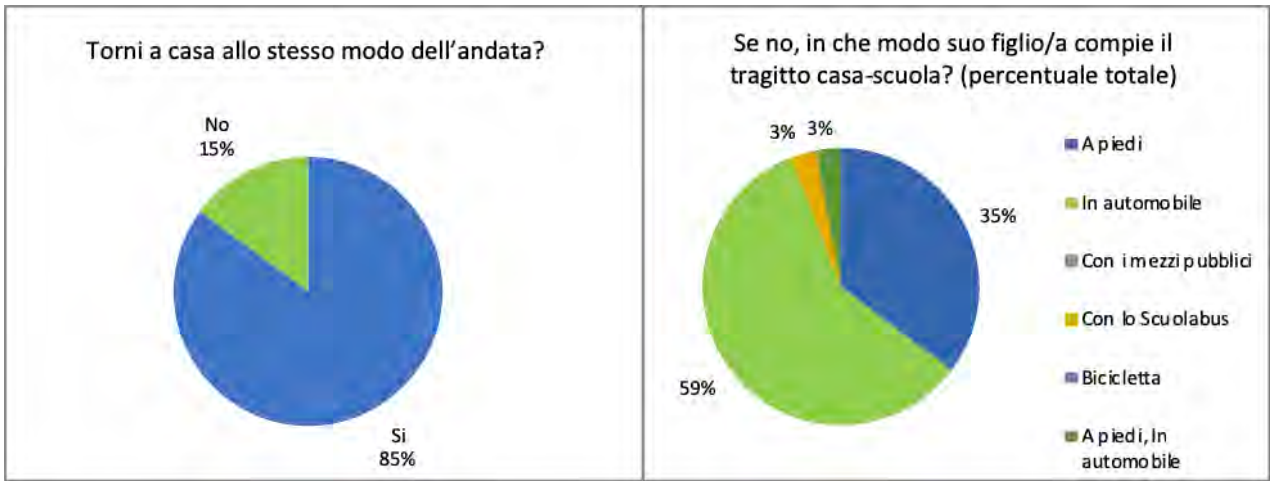


Figura 65 - Indagine scuole: Percentuali di utilizzo dello stesso mezzo per il viaggio di andata e ritorno

La maggiorparte degli utenti dichiara di utilizzare il mezzo indicato perché "Il tragitto è lungo". Tale dato va confrontato con la distanza effettiva dichiarata tra abitazione e scuola ed il tempo di percorrenza del tragitto al fine di comprendere le motivazioni nella scelta dei mezzi.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

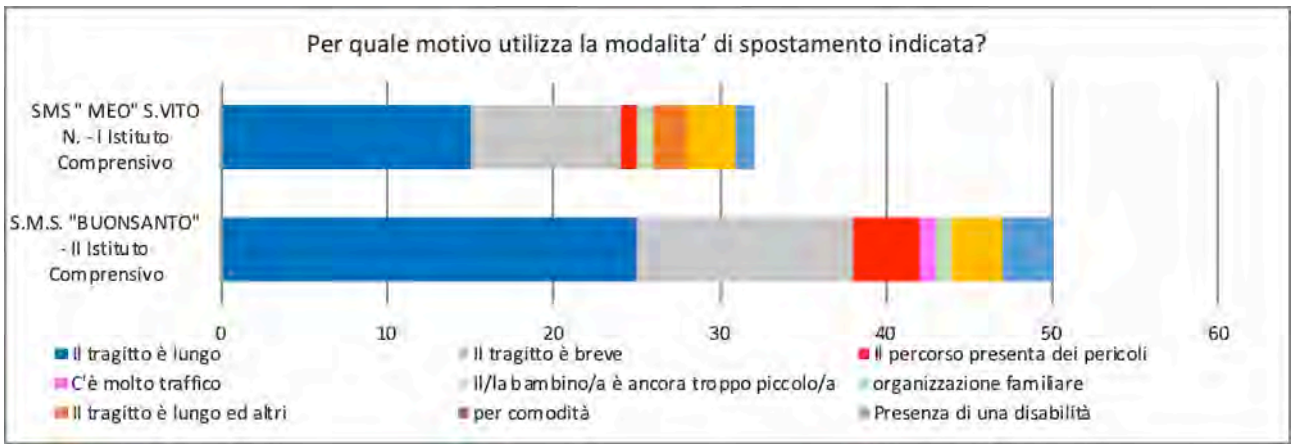


Figura 66 - Indagine scuole: Motivazioni della scelta del mezzo indicato per gli spostamenti

La gran parte degli utenti impiega massimo 10 minuti per effettuare il percorso, sia in andata che in ritorno. Nel caso dell'Istituto Meo il 93% impiega massimo 10 minuti, per l'istituto Buonsanto il 76% nel tragitto di andata; il 78% ed il 72% impiega massimo 10 minuti per il tragitto di ritorno.

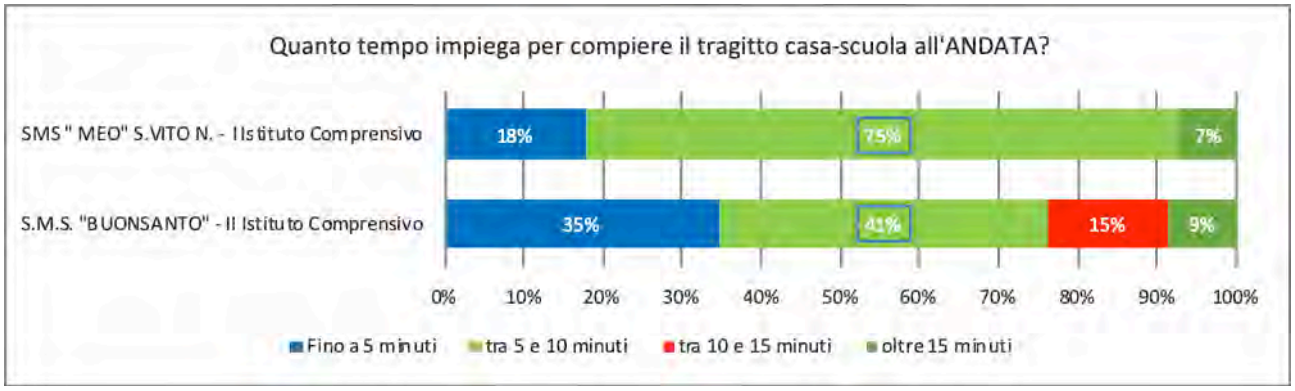


Figura 67 - Indagine scuole: Percentuale del tempo di percorrenza del tragitto casa scuola durante il viaggio di andata

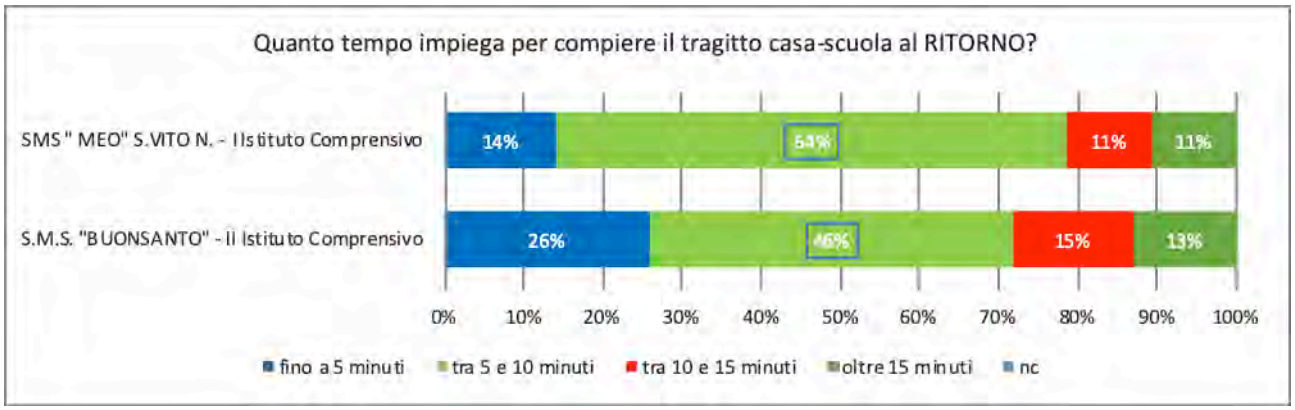


Figura 68 - Indagine scuole: Percentuale del tempo di percorrenza del tragitto casa scuola durante il viaggio di ritorno

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Il dato va confrontato con la distanza effettiva del tragitto casa – scuola. Dalle risposte emerge che la maggiorparte degli utenti abita entro 1 km dall'istituto.

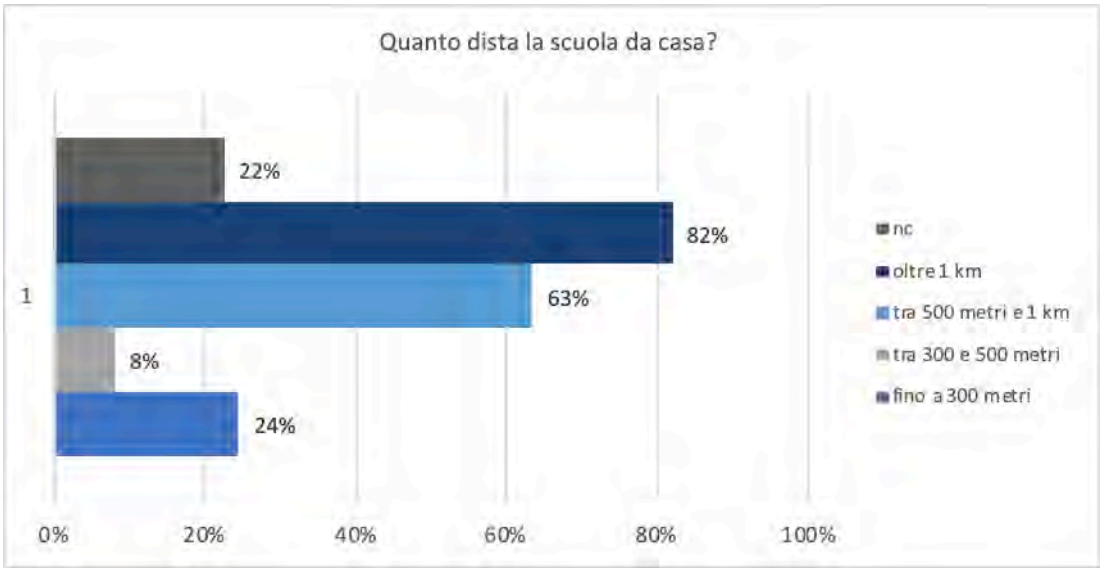


Figura 69 - Indagine scuole: Distanza casa scuola

Tra le motivazioni indicate per misurare la propensione al cambiamento delle attuali abitudini legate alla mobilità, tra le principali vi sono la sicurezza dei percorsi pedonali e il comportamento degli automobilisti. Questi risultati suggeriscono un possibile cambio di tendenza se si interviene per rendere i percorsi pedonali più sicuri e ben distinti da quelli carrabili.

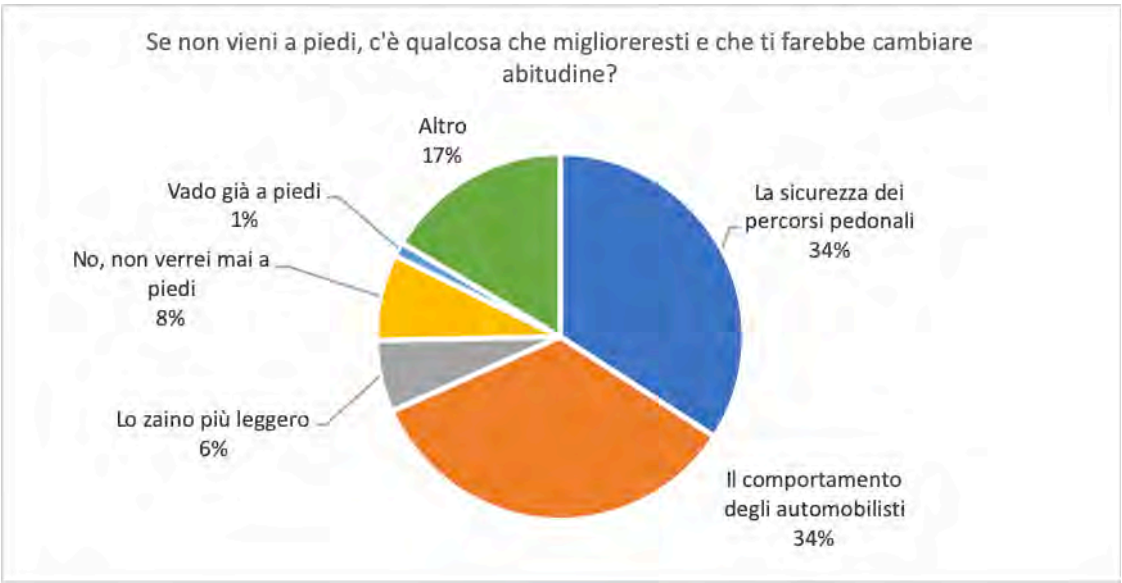


Figura 70 - Indagine scuole: indicazioni dei motivi per misurare la propensione all'uso di altri mezzi

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

La maggiorparte degli intervistati desidererebbe recarsi a scuola a piedi o in bicicletta perché è più comodo e divertente.

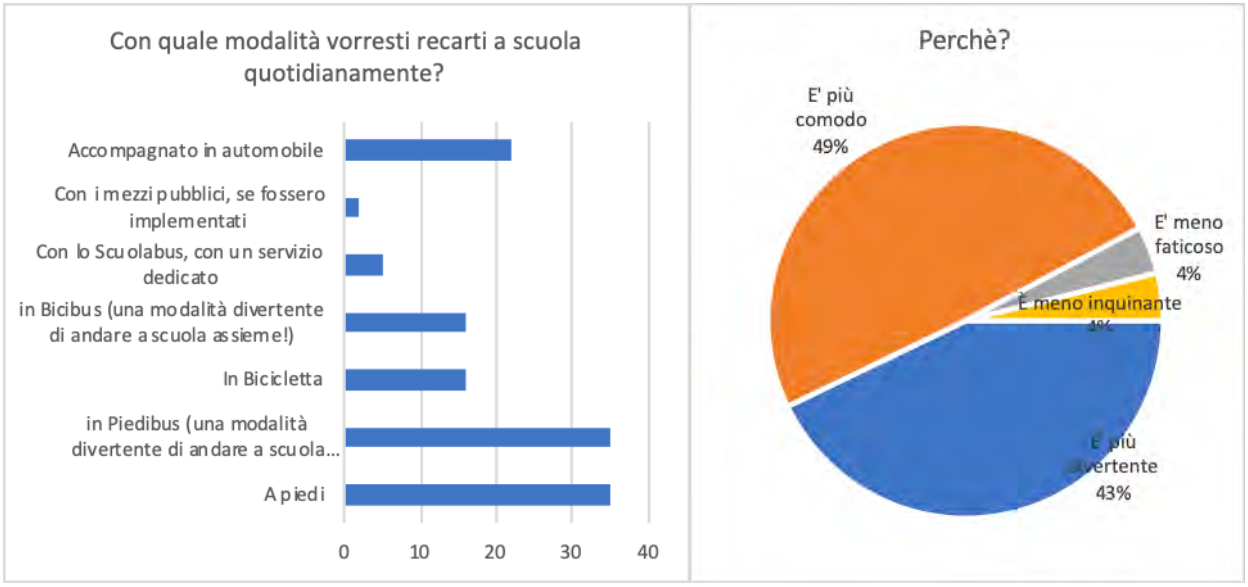


Figura 71 - Indagine scuole: Modalità desiderata di spostamento per il tragitto casa scuola e motivazione della scelta

5.5.3 Istituti Superiori

Per gli Istituti Superiori sono stati raccolti 60 questionari, distribuiti nei seguenti istituti:

- Liceo Scientifico “Leonardo Leo”
- Istituto professionale servizi sociali – “Morvillo Falcone”

Pur con numeri non particolarmente significativi, riportiamo la fotografia scattata dalle risposte pervenute. Attualmente la maggiorparte dei ragazzi si reca in automobile a scuola, solo l’1%utilizza la bicicletta, ed il 20% si reca a piedi a scuola. L’87% degli intervistati utilizza lo stesso mezzo dell’andata per il tragitto di ritorno.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

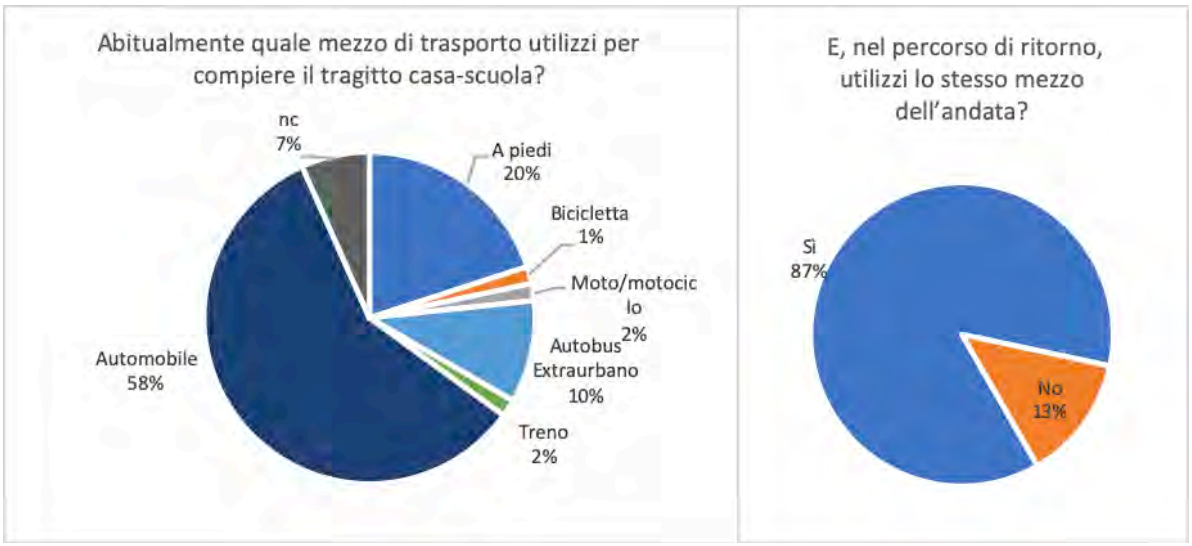


Figura 72 - Indagine sugli istituti superiori: share modale -

Durante il periodo estivo, tra coloro che utilizzano mezzi differenti per spostarsi, una maggior quota di utenti si muove a piedi o in bicicletta. Resta comunque alta la percentuale di utenti che utilizzano l'automobile.

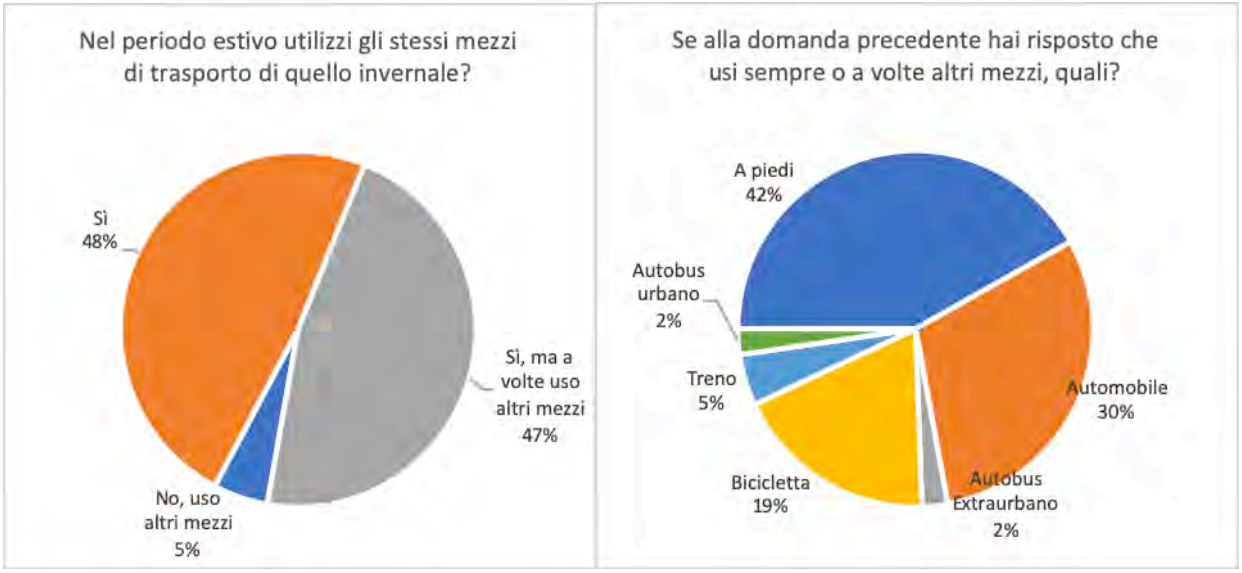


Figura 73 - Indagine sugli istituti superiori: mezzo utilizzato nel periodo estivo

La maggiorparte degli utenti (62%) abita entro 3 km dalla scuola, il 69% entro i 5 km. La percentuale è da intendersi maggiore se consideriamo che il 20% dei ragazzi non ha fornito una risposta alla domanda o la stessa è risultata non classificabile.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 74 - Indagine sugli istituti superiori: distanze da scuola

In termini di durata degli spostamenti casa – scuola, solo il 10% degli intervistati nel tragitto di andata e il 27% degli intervistati nel tragitto di ritorno impiegano oltre 15 minuti per lo spostamento.

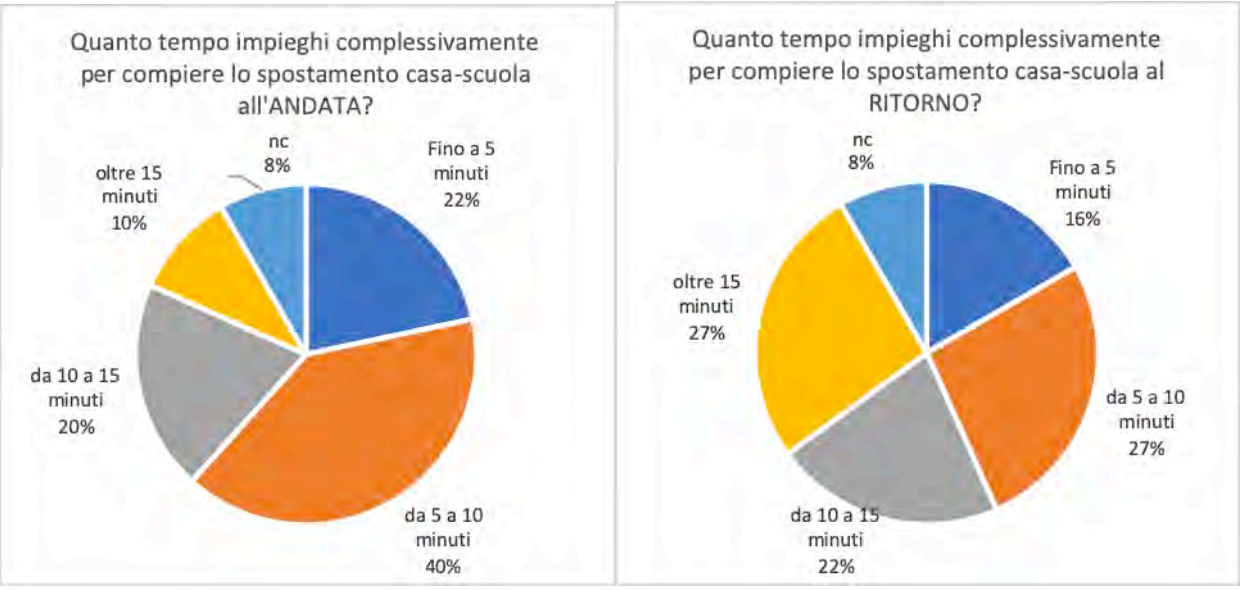


Figura 75 - Indagine sugli istituti superiori: tempo impiegato per compiere il tragitto casa - scuola

Da queste risposte intuiamo che chi ha risposto al questionario è fondamentalmente residente a San Vito, nonostante le scuole superiori servano anche i paesi limitrofi, ciò ci offre un punto di vista diverso per la lettura dei dati pur di un campione limitato.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Le motivazioni della scelta del mezzo sono varie, ma prevalgono quelle legate al "tempo di viaggio", gli aspetti della "scelta meno stressante" e "autonomia di movimento".

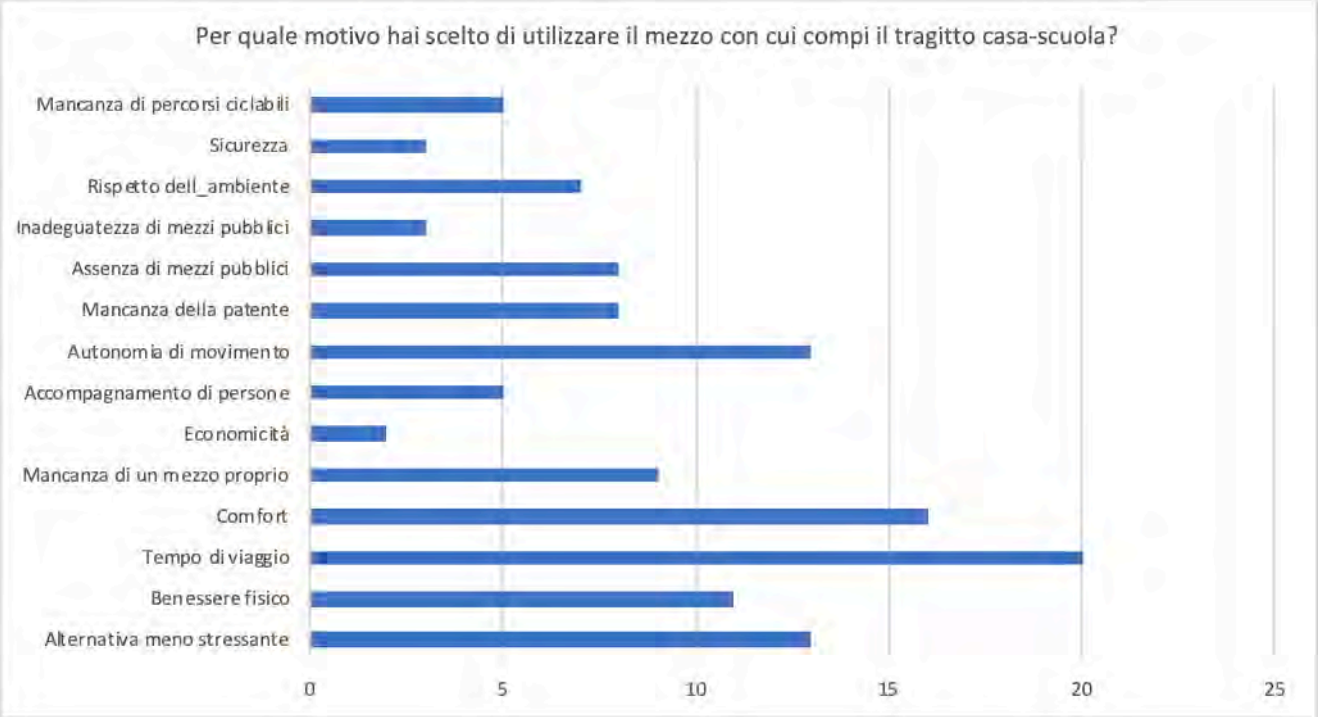


Figura 76 - Indagine sugli istituti superiori: Motivazioni della scelta

Per quanto riguarda la percezione del costo, il grafico seguente mostra come la maggiorparte degli utenti non abbia una reale percezione del costo legato all'utilizzo dell'auto, moto e mezzi pubblici. Di conseguenza, la maggiorparte di loro non valuta l'economicità di soluzioni di spostamento più sostenibili o il costo non è un parametro utilizzato nella scelta del mezzo.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

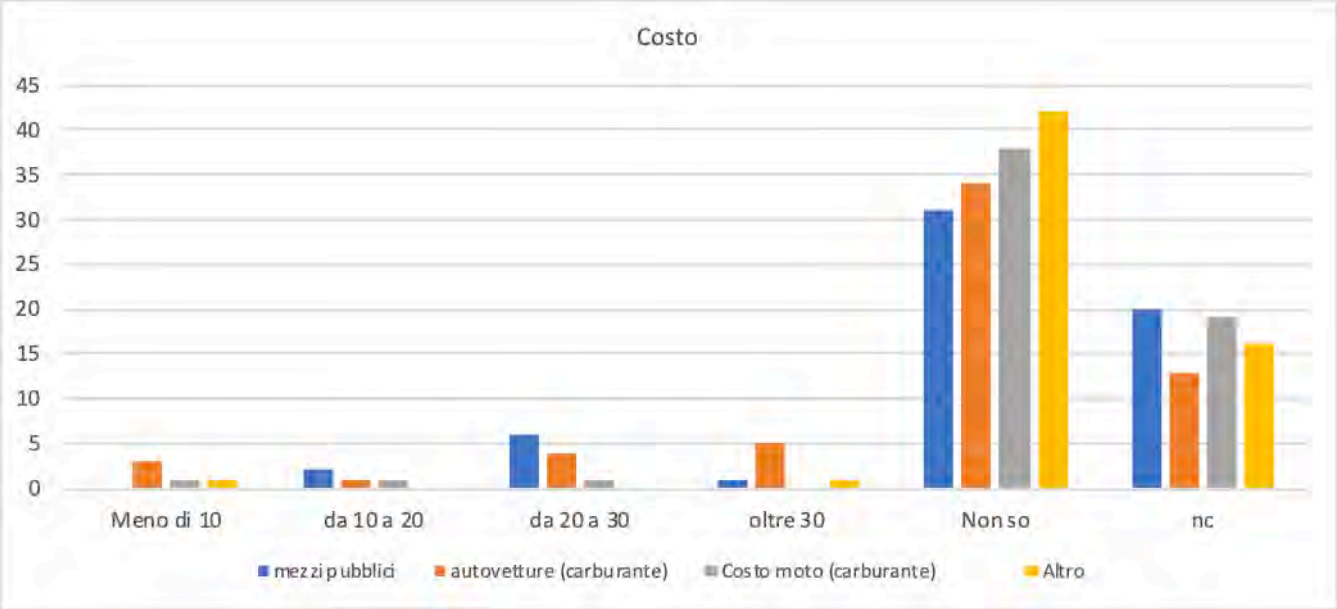


Figura 77 - Indagine sugli istituti superiori: la percezione del costo

È stato richiesto un giudizio sull'offerta del trasporto pubblico per gli spostamenti casa – scuola ed i risultati ottenuti sono stati vari. Bisogna considerare che globalmente gli studenti hanno indicato di non utilizzare il trasporto pubblico per recarsi a scuola, pertanto il giudizio espresso deve essere letto tenendo in considerazione questo dato.

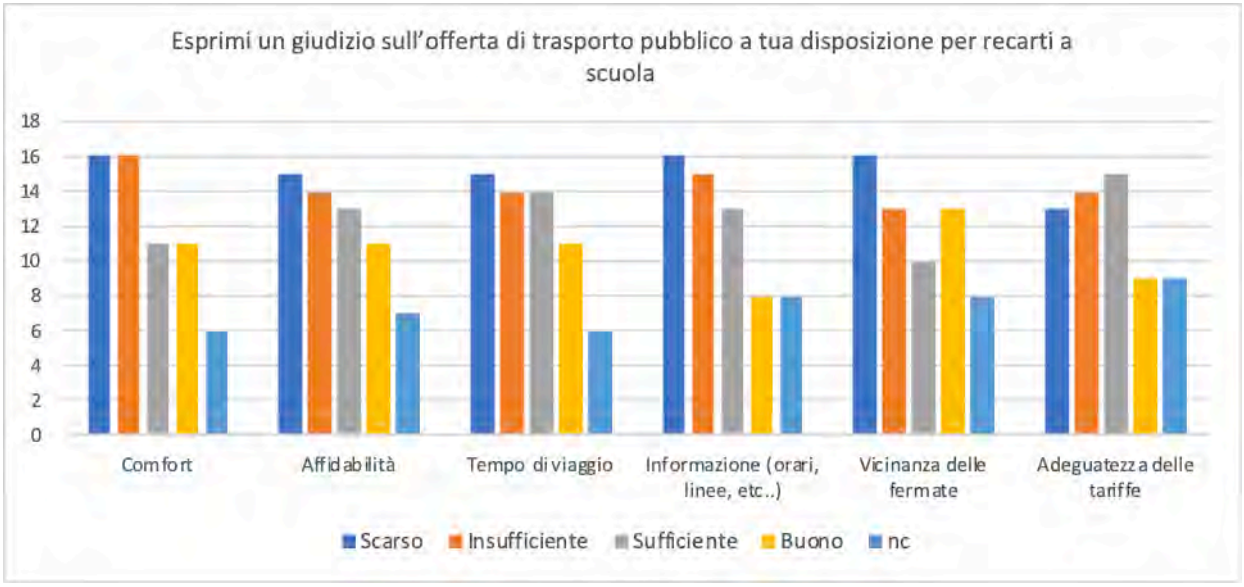


Figura 78 - Indagine istituti superiori: Giudizio sull'offerta di trasporto pubblico

A sostegno di quanto riportato precedentemente, la maggiorparte degli utenti non ha fornito una risposta sulle altre categorie di utenti che utilizzano il trasporto pubblico. Tra le

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

poche risposte pervenute, i lavoratori pendolari e gli anziani risultano essere le principali categorie di utenti che utilizzano il trasporto pubblico negli stessi orari degli studenti.

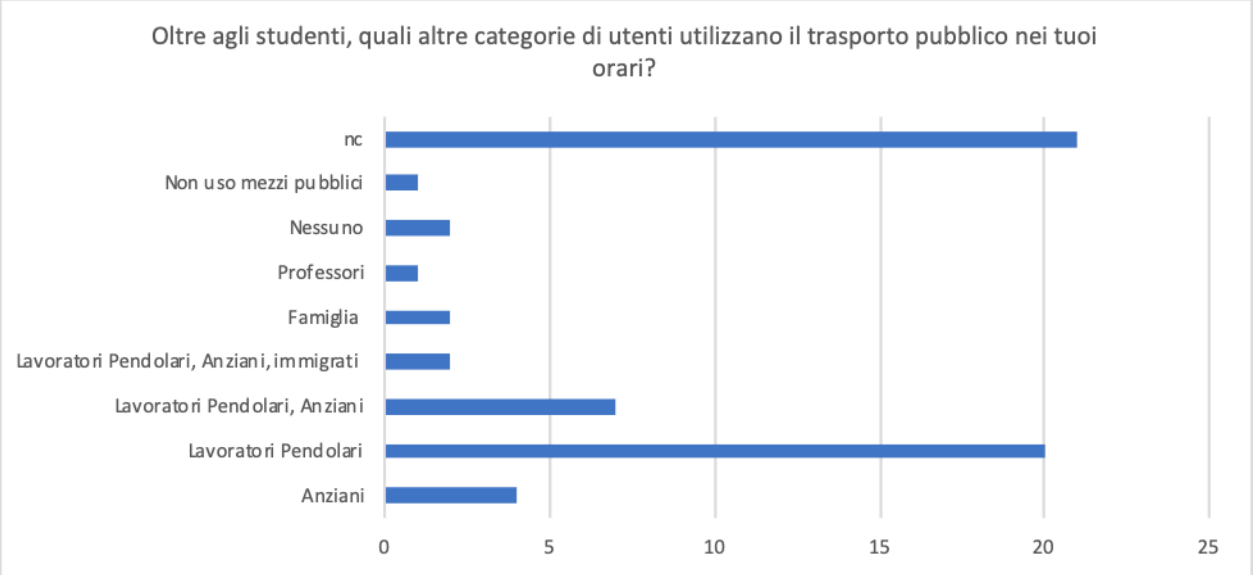


Figura 79 - Indagine sugli istituti superiori: Categorie di utenti che utilizzano il trasporto pubblico negli stessi orari degli studenti.

Il questionario ha indagato quali iniziative siano prioritarie per migliorare lo spostamento casa – scuola. Dai risultati ottenuti, il 20% ha indicato come prioritarie la realizzazione di piste ciclabili e la riorganizzazione degli orari del trasporto pubblico; il 16% ha indicato l'attivazione del car pooling, il 15% l'aumento del comfort di viaggio nel trasporto pubblico urbano, il 7% l'installazione di ciclopostegi nei pressi dell'istituto.

Queste percentuali mostrano una disponibilità all'uso maggiore di bicicletta e trasporto pubblico per recarsi a scuola. Solo il 20% si ritiene soddisfatto della attuale modalità di spostamento.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

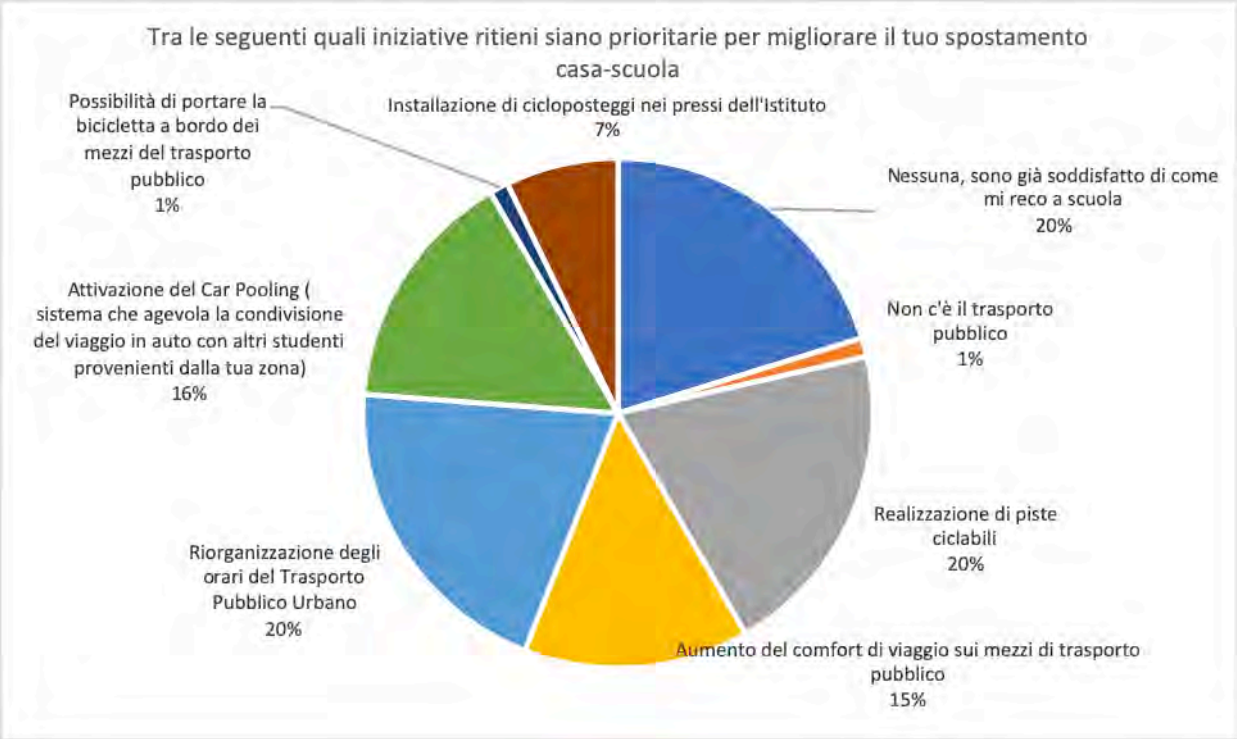


Figura 80 - Indagine sugli istituti superiori: iniziative prioritarie per migliorare lo spostamento casa - scuola.

A seguito delle iniziative proposte, gli utenti si sono dimostrati disponibili ad utilizzare una differente modalità di mezzo per gli spostamenti casa scuola. Diminuisce al 7% l'utilizzo dell'automobile ed aumentano in percentuale gli studenti disponibili a recarsi a scola a piedi, in bicicletta, con il trasporto pubblico o in automobile in condivisione. Perché è più comodo, divertente ed economico.

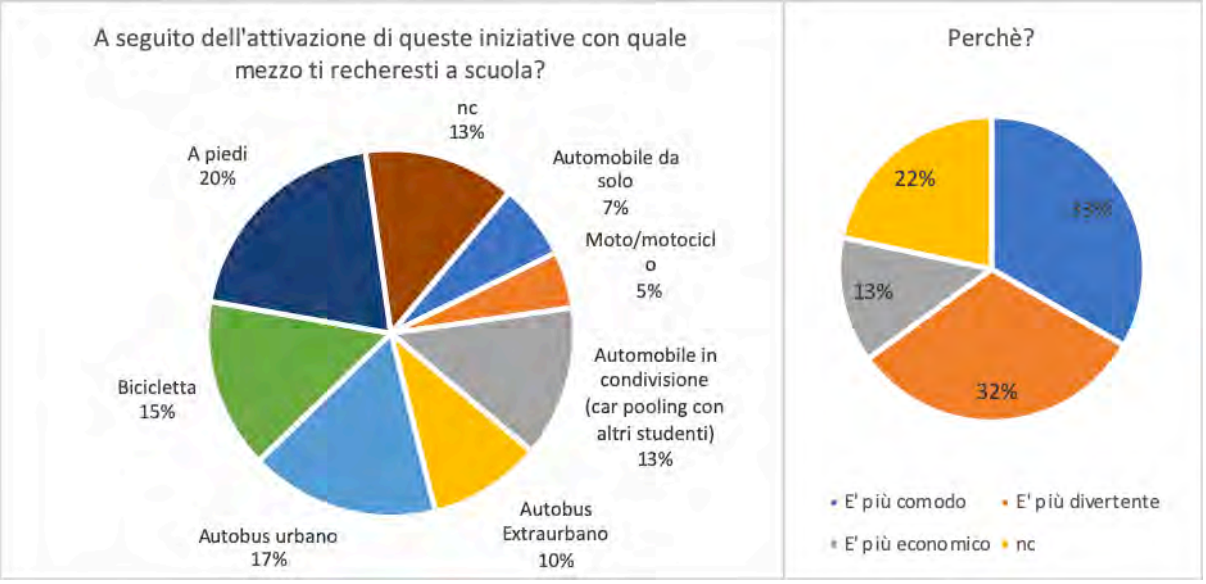


Figura 81 - Indagine sugli istituti superiori: propensione all'utilizzo di mezzi differenti a seguito delle iniziative proposte.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Tra coloro che utilizzano l'auto, è stato richiesto se la utilizzassero come conducenti, passeggeri o utilizzassero sistemi di condivisione. È emerso che l'88% degli studenti utilizza l'auto come passeggero.

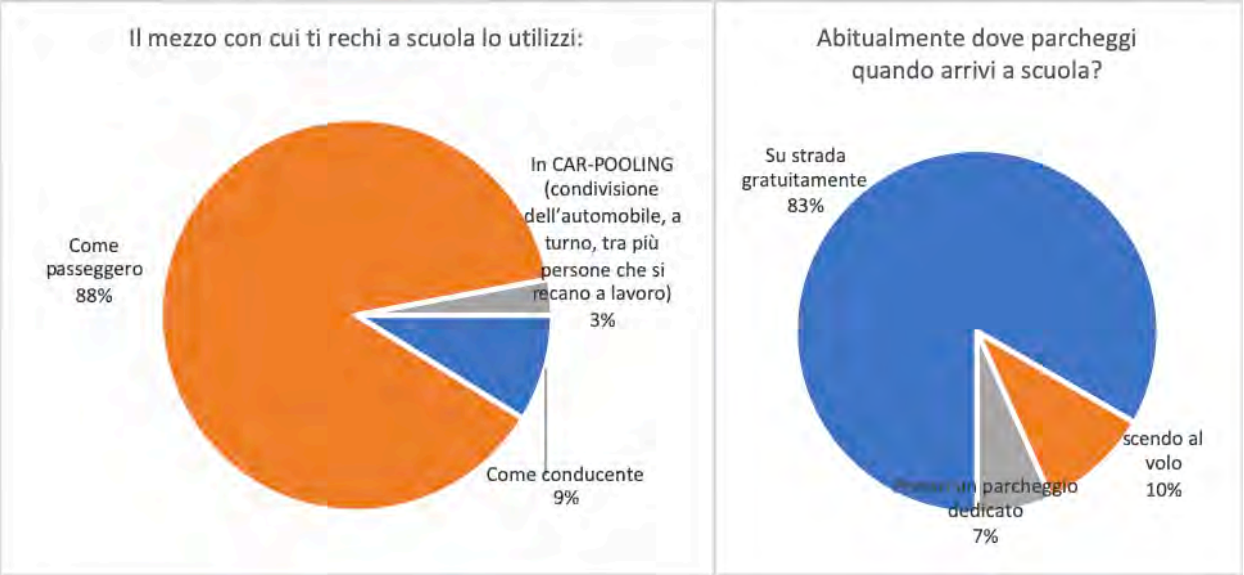


Figura 82 - Indagine sugli istituti superiori: uso dell'auto

Agli utenti che utilizzano l'auto è stato richiesto se fossero disponbili ad utilizzare il trasporto pubblico per andare a scuola. Escludendo le risposte degli utenti che non è disposto ad utilizzare l'autobus, alcuni hanno mostrato una propensione al trasporto pubblico se "coincidessero gli orari" e se "il tempo di spostamento fosse paragonabile a quello in auto/motociclo".

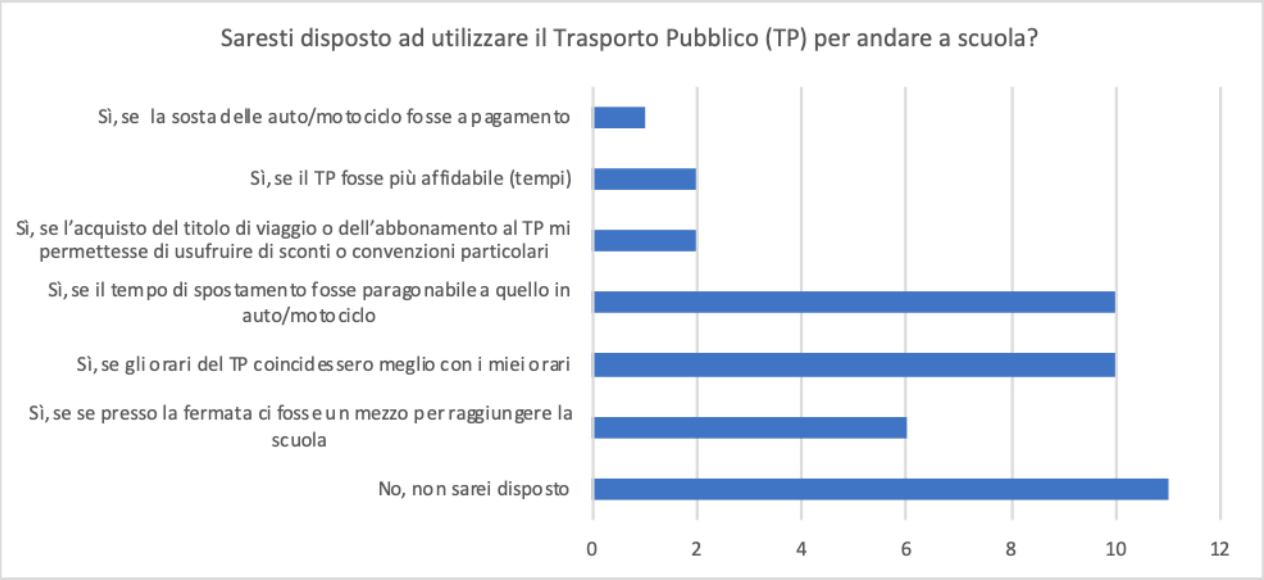


Figura 83 - Indagine istituti scolastici: misura della propensione degli attuali utenti che utilizzano l'automobile, ad utilizzare il trasporto pubblico

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

È stata poi richiesta la disponibilità ad utilizzare sistemi di condivisione dell'automobile, ottenendo, per quasi la metà delle risposte, una risposta negativa, per circa metà una risposta positiva a condizione che "il tempo di spostamento non fosse di molto superiore a quello attuale" e che "vi fosse un sistema per mettere in contatto chi fa un percorso uguale".

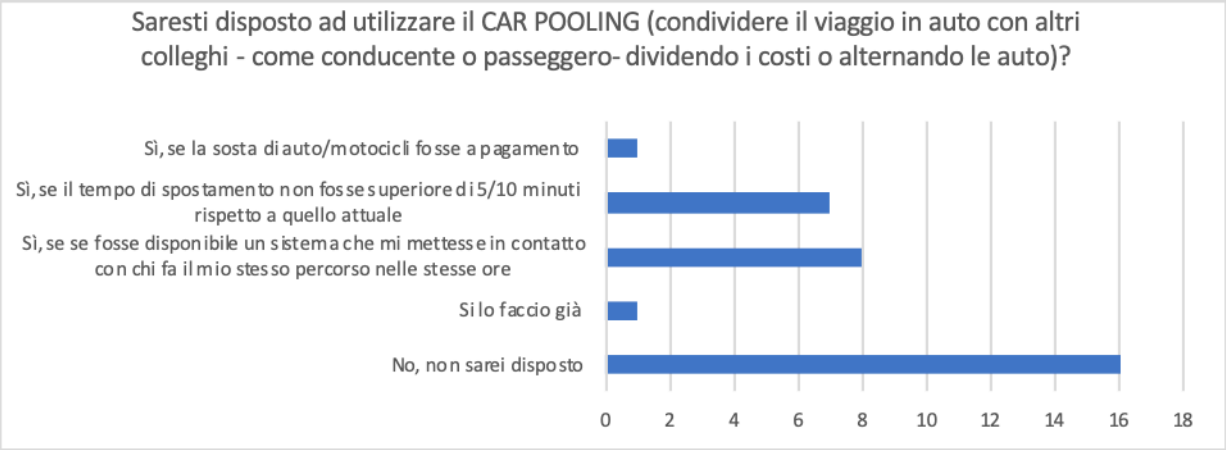


Figura 84 - Indagine istituti scolastici: misura della propensione degli attuali utenti che utilizzano l'automobile, ad utilizzare sistemi di condivisione dell'auto

Per quanto riguarda l'uso della bicicletta, la maggiorparte degli utenti che arriva in auto non si è mostrato disponibile ad utilizzare questo come mezzo di trasporto per andare a scuola, poche risposte hanno mostrato una apertura all'utilizzo di questo mezzo e comunque solo a certe condizioni.

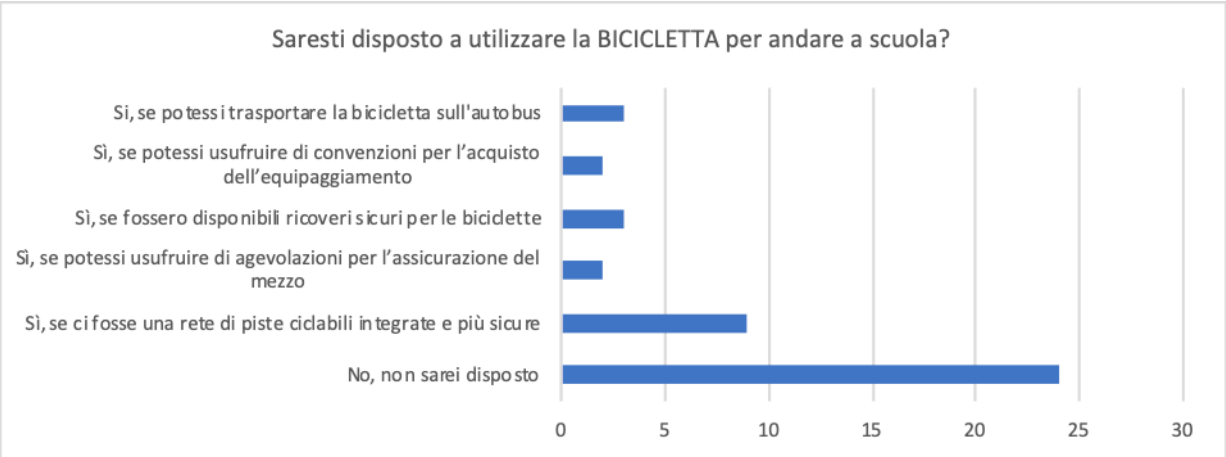


Figura 85 - Indagine istituti scolastici: misura della propensione degli attuali utenti che utilizzano l'automobile, ad utilizzare la bicicletta per recarsi a scuola

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

6. IL SISTEMA DELL'OFFERTA

6.1 Circolazione e sosta

La città di San Vito dei Normanni è caratterizzata da una zona antica costruita a partire dall'anno mille, con assi viari e di collegamento che oggi non rispondono alle esigenze veicolari e del pedone: la dimensione ridotta delle strade, marciapiedi molto stretti o inesistenti, connessioni scarsamente funzionali tra le parti della città.

Negli ultimi secoli, con l'aumento demografico, alla tendenza ad ampliare i confini urbani della città non si è accostata una organica pianificazione logistica delle strade e dei percorsi, e questo ha prodotto una serie di problematiche in termini di collegamenti tra le zone della città in espansione.

Il Piano Regolatore Comunale vigente cerca di contrastare questa tendenza attraverso la previsione di un anello di circonvallazione che abbracci la città, rendendo non solo collegate quelle parti urbane altrimenti mal connesse, ma proponendo – parallelamente – la deviazione del traffico veicolare pesante dal centro urbano ai percorsi viari periferici. Attualmente l'anello di circonvallazione in previsione del P.R.G. è stato tradotto nella realizzazione della viabilità che collega via Brindisi a via Mare, Via Mare a via Specchiolla e Via Mesagne a via Latiano e Via Carovigno a Via Specchiolla, con l'intento di trasformare intere zone del centro urbano in zone 30 e zone ciclopedonali.

I principali corridoi della rete extraurbana sono rappresentati dalla EXSS16 che collega San Vito con Carovigno e Brindisi; la ex SS 605 ora SP 2 bis che collega San Vito con Mesagne, la SP 30 e SP 581 che collega San Vito con Ceglie Messapica, la SP 48 che collega con Francavilla Fontana, SP 46 che collega con Latiano, SP 35 che collega con Specchiolla e la SP 36 che collega con Serranova e l'Area Marina Protetta di Torre Guaceto.

I principali corridoi urbani sono rappresentati da Via Brindisi, via Carovigno, Via Mesagne, Via Milo, Via S. Donato, Via Dentice, Via Annunziata, via S. Domenico, Via Roma, via XXV Luglio, Via Frà Giacomo. Nello specifico, un primo anello interno viario è rappresentato da via Annunziata, via San Domenico, via S. Donato, via XXV Luglio, via Brindisi. In tali vie si concentrano i flussi più importanti all'interno della città, poiché lungo tali itinerari avviene la distribuzione del traffico di penetrazione e di attraversamento di

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

ciascuna zona cittadina. Inoltre, tale flusso, registra la presenza di veicoli privati e trasporto pubblico.

Si rende necessaria, pertanto, l'individuazione dei nodi e degli archi della rete maggiormente interessati dai fenomeni di traffico, al fine di quantificare l'impatto delle criticità sull'intero sistema della mobilità cittadina.

6.1.1 La rete viaria

Al ruolo funzionale di ciascun ramo corrisponde un tipo di collegamento servito e dunque un idoneo uso della strada, con la prevalenza di alcune categorie di utenza: strade con ruolo più importante nella rete servono la mobilità tra le diverse zone, mentre strade locali hanno una funzione di accesso a servizi e abitazioni. La viabilità intermedia distribuisce il traffico tra le arterie principali e le varie isole locali.

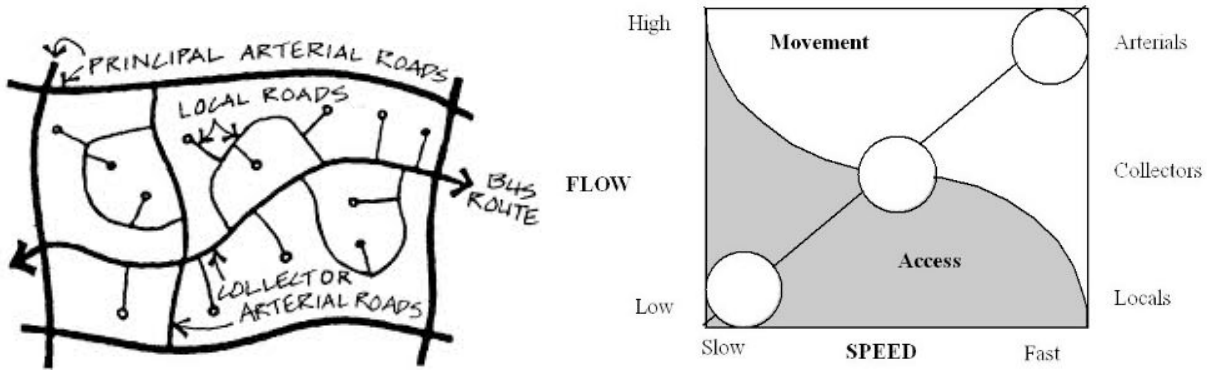


Figura 86 - Classificazione funzionale e tipo di movimento servito (elaborazione, fonte: Federal HighWay Administration)

Attualmente la normativa italiana di riferimento per la classificazione stradale è costituita da:

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Nuovo codice della strada
- Decreto Ministeriale LL. PP. del 12 aprile 1995 – "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico"
- Decreto Ministeriale M.I.T.2001

In essa si indica che la classificazione delle strade e la determinazione delle relative caratteristiche geometriche si deve basare sulle funzioni che la strada deve assolvere nella rete urbana e sulle prestazioni che si vogliono riconoscere ai flussi di domanda (motorizzati).

Dalla normativa derivano le classi di seguito descritte:

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- A - Autostrade
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade di scorrimento veloce/Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade interquartiere/Strade urbane di quartiere;
- F - Strade locali zonali /Strade locali.

Nelle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi", elaborate dal Ministro dei Lavori Pubblici in attuazione dell'art. 13 del D. L.vo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada" e successive modificazioni, si riportano le caratteristiche di Tabella 9 e Tabella 10.

Tabella 8 - Tipi di strade e categorie di traffico ammesse

	TIPI SECONDO IL CODICE	AMBITO TERRITORIALE	DENOMINAZIONE	CATEGORIE DI TRAFFICO 1 PEDONI	2 ANIMALI	3 VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	4 VELOCIPEDI	5 CICLOMOTORI	6 AUTOVETTURE	7 AUTOBUS	8 AUTOCARRI	9 AUTOTRENI AUTOARTICOLATI	10 MACCHINE OPERATRICI	11 VEICOLI SU ROTAIA	12 SOSTA DI EMERGENZA	13 SOSTA	14 ACCESSI PRIVATI DIRETTI
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	□	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	□	□	si
		URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	□	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	○	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	□	□	si
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	●	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	●	□	si
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO		□	□	◆	◆□ (1)	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	●	□	si
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	●	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	○	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	●	□	si
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		○	◆	◆	◆□ (1)	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	◆●	□	si
LOCALE	F	EXTRAURBANO		□	◆	◆	◆□ (1)	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	□	□	si
		URBANO		○	◆	◆	◆	◆	◆	◆ (1)	◆	○	◆	□◆ (2)	□	□	si

○ non ammessa in piattaforma (3) □ esterno alla carreggiata (in piattaforma)
◆ in carreggiata ● parzialmente in carreggiata

NOTE:
(1) vale se è presente una pista ciclabile.
(2) qualora le categorie 7 e 11 debbano essere ammesse, le dimensioni delle corsie e la geometria dell'asse vanno commisurate con le esigenze dei veicoli appartenenti a tali categorie.
(3) quando è presente una strada di servizio complanare, caso in cui la piattaforma delle due strade (principale e servizio) è unica, la non ammissibilità sulla strada principale è da intendersi limitata alla sola parte di piattaforma che la riguarda.

Tabella 9 - Composizione della carreggiata

TIPI SECONDO IL CODICE		AMBITO TERRITORIALE		LIMITE DI VELOCITA'	Numero delle corsie per senso di marcia	Intervallo di velocità di progetto	
						Limite inferiore (km/ora)	Limite superiore (km/ora)
1	2	3		4	5	6	7
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	strada principale	130	2 o più	90	140
			eventuale strada di servizio	80	1 o più	40	100
		URBANO	strada principale	130	2 o più	80	140
			eventuale strada di servizio	50	1 o più	40	60
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	strada principale	110	2 o più	70	120
			eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	C1	90	1	60	100
			C2	80	1	60	100
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	strada principale	70	2 o più	50	80
			eventuale strada di servizio	50	1 o più	25	80
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		50	1 o più	40	60
LOCALE	F	EXTRAURBANO	F1	90	1	40	100
			F2	90	1	40	100
		URBANO		50	1 o più	25	60

Tuttavia, se la norma deve e può essere in genere applicata per le nuove realizzazioni (a meno di vincoli di inserimento spesso presenti in campo urbano), **nella situazione della rete esistente, nella maggior parte dei casi, l'uso e le funzioni della strada, che dovrebbero determinare la classificazione funzionale, non risultano coerenti con gli standard tecnico progettuali.**

Ne consegue spesso che la classificazione delle strade urbane rischia di limitarsi a poche classi dei livelli più bassi. Tale situazione snatura lo spirito della classificazione che

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

deve individuare il ruolo degli archi della rete e non una semplice classificazione di vincoli e standard.

Partendo da queste considerazioni critiche, è possibile far riferimento alle Direttive sui PUT da cui si evince che nella classificazione delle strade deve prevalere l'aspetto funzionale di ogni arco viario in "*correlazione agli strumenti urbanistici*", per cui "*possono prevedersi anche altri tipi di strade con funzione e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi precedentemente indicati*".

Il PUMS lavora a partire da una classificazione che considera uno scheletro costituito da assi viari più importanti lungo i quali avviene lo scorrimento veicolare. Da questi itinerari si diramano i flussi di distribuzione interna verso ciascuna area della città lungo la viabilità interquartiere. Da questa, a loro volta, deviano sulle strade locali per l'accesso alle abitazioni e la sosta.

Insieme agli itinerari di scorrimento, che servono più che altro un movimento interno, si possono individuare degli assi viari che sono impegnati per lo più per gli spostamenti di attraversamento (nel caso specifico Via Latiano, la SP35, Via Raoul Follereau).

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 87 - La classificazione funzionale della rete viaria di San Vito dei Normanni

La struttura della rete permette di comprendere alcune dinamiche del traffico veicolare e al tempo stesso di riorganizzare alcune sezioni stradali in modo funzionale alla gestione della tipologia di traffico che tale arteria potrà servire.

Essendo praticamente assente una viabilità periferica, se non nel tratto tra via Brindisi e Via Carovigno (che comunque presenta delle strozzature che ne limitano la capacità), la rete principale risulta non solo sovraccaricata dal traffico di attraversamento, ma in particolare dal traffico pesante, tanto più che su via Carovigno si colloca la Zona Industriale la cui unica strada di accesso alla direzione Mesagne prevede l'attraversamento della città.

In particolare le intersezioni principali presentano problemi di capacità che non favoriscono il deflusso nelle ore di punta, così come le sezioni stradali sono spesso inadatte ad un traffico veicolare intenso, soprattutto con il passaggio di mezzi pesanti.

La conformazione della rete rende obbligatori dei percorsi di attraversamnto piuttosto poco leggibili da un utente non esperto della città il che genera ulteriore traffico: in particolare il parcheggio a servizio dell'area centrale è poco segnalato e difficilmente raggiungibile dalle principali porte della città.

Riepilogando i risultati della percezione delle criticità sottoposti ai cittadini il problema della viabilità è soprattutto legato alla congestione, appunto, e alla manutenzione delle strade che ha una prevalenza significativa.

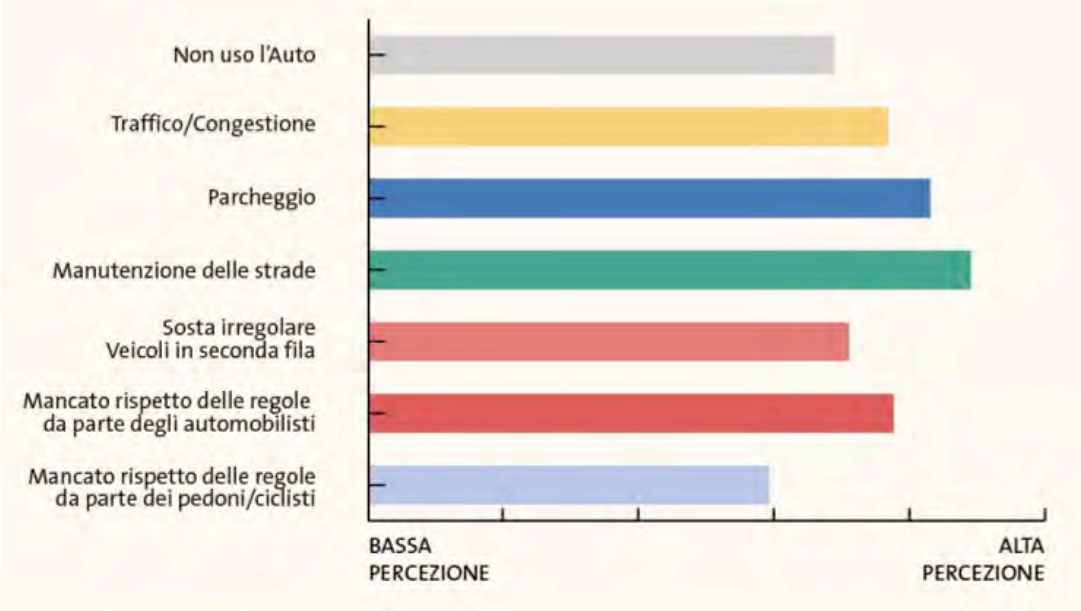


Figura 88 - Stima della percezione del livello di criticità di aspetti attinenti la circolazione e la sosta

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

6.1.1.1 Incidentalità

L'analisi dell'incidentalità completa la visione sulla viabilità.

Vengono di seguito riportati i dati forniti dalla Regione Puglia, che, mirando all'obiettivo dell'Unione Europea di riduzione del 50% degli incidenti tra il 2001 e il 2020, si è dotata di un Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale (CReMSS), istituito con legge regionale 18/2004, che ha il compito di raccogliere, catalogare e analizzare tutte le informazioni sull'incidentalità stradale. Con legge regionale 41/2017, poi, i compiti del CReMSS sono passati all'Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET).

Per quanto riguarda i dati relativi al cumune di San Vito dei Normanni, i dati variano di anno in anno, registrando valori più bassi nel 2004 e nel 2015, quelli più alti nel 2009 e 2010, come riportato nella figura seguente.

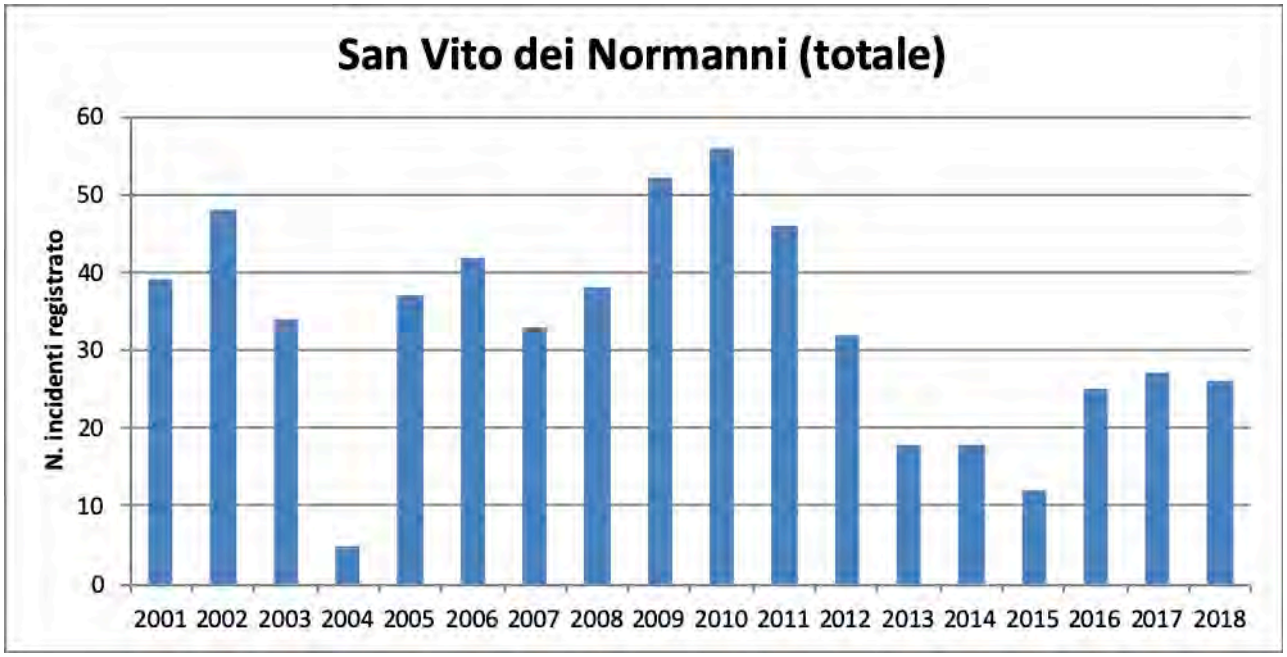


Figura 89 - Incidenti a San Vito dei Normanni dal 2001 al 2018 (ASSET)

Comparando i dati registrati all'esterno e all'interno dell'abitato, osserviamo che la gran parte degli incidenti è stato registrato nel centro abitato.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

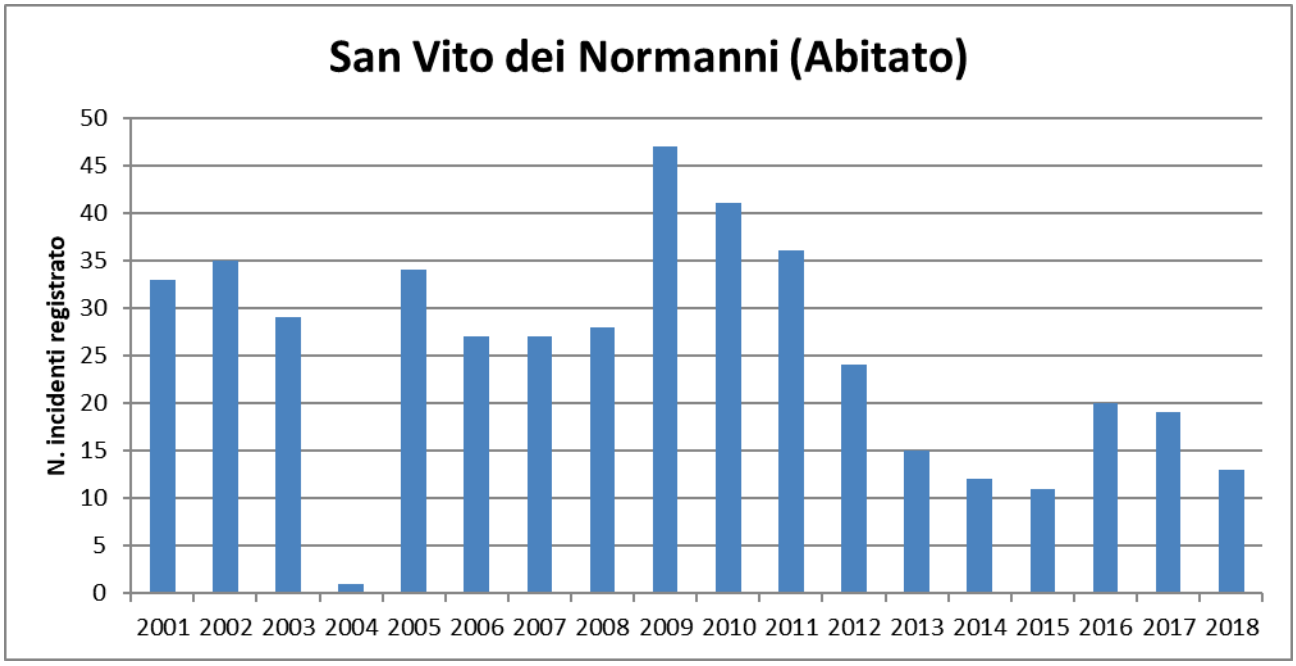


Figura 90 - Incidenti all'interno dell'abitato di San Vito dei Normanni dal 2001 al 2018 (ASSET)

Rispetto alla gravità, si misura l'incremento del numero di decessi, nello specifico un decremento percentuale all'interno dell'abitato ed un aumento percentuale all'esterno.

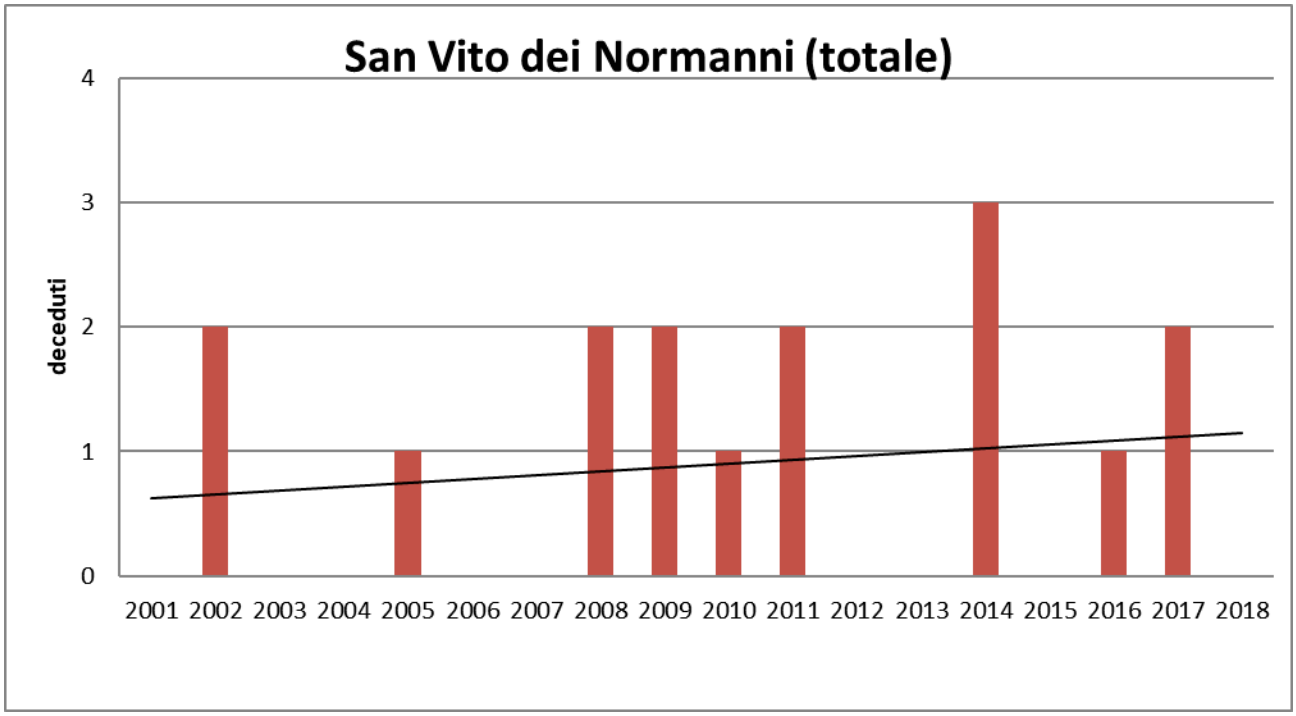


Figura 91 - N. di decessi per incidente registrati sulla rete del comune di San Vito dei Normanni

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

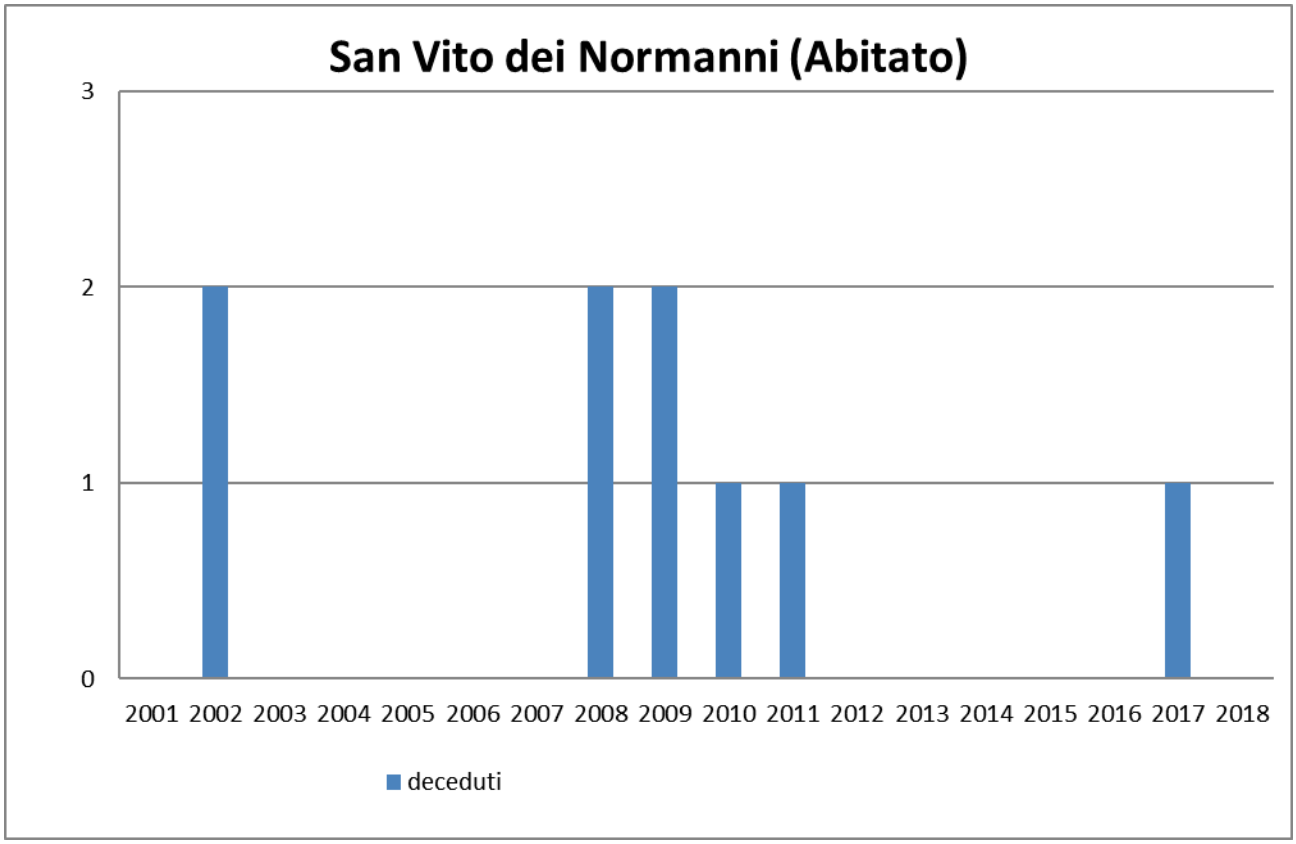


Figura 92 - Numero di decessi all'interno di San Vito dei Normanni dal 2001 al 2018 (ASSET)

Rispetto all'andamento dei sinistri per il 2019, la comunicazione del 15/01/2020 (prot. 602/857) del Comando di Polizia locale di San Vito dei Normanni fornisce i dati per sollecitare iniziative in materia di prevenzione e contrasto all'incidentalità stradale.

Nel I semestre del 2019 sono infatti stati registrati sinistri con lesioni a n°14 persone, nel II semestre sinistri con lesioni a n°20 persone. Tra le vie segnalate vi sono via Carovigno, Via Brindisi e via Annunziata inc. via V. O. Errico per numero di incidenti con o senza feriti.

Tali dati sono confermati dalla geolocalizzazione degli incidenti con feriti o morti registrati tra il 2014 e il 2018 forniti da ASSET. Le figure che seguono mostrano come la concentrazione dei sinistri aumenta in corrispondenza delle intersezioni della viabilità principale, in particolare la visualizzazione della mappa di concentrazione mostra i punti più critici.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 93 - Geolocalizzazione degli incidenti stradali a San Vito dei Normanni tra il 2014 e il 2018 (ASSET)

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 94 – Mappa di concentrazione degli incidenti stradali a San Vito tra il 2014 e il 2018 (ASSET)

Per quanto riguarda gli incidenti mortali, invece, a San Vito dei Normanni sono avvenuti prevalentemente sulla viabilità extraurbana (Figura 92, in verde e viola), compreso uno su via Carovigno in territorio di Carvigno che ha coinvolto biciclette (in viola).

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 95 - Incidenti Mortali nel periodo 12-17

6.1.2 Le Zone a Traffico Limitato a San Vito fino ad oggi

Nella rete viaria di San Vito dei Normanni, sono state già istituite zone con regolamentazione speciale per il traffico, che limitano l'accesso veicolare in favore della fruibilità pedonale.

L'istituzione di zona a traffico limitato è avvenuta con delibera di Giunta Municipale n. 20 del 17/02/2011 ed interessa la zona costituita da:

- P.zza Carducci, P.zza Leo, via Crispi – tratto compreso tra P.zza Leo e via Carbotti;
- Via Tasso, via Leopardi, c.so Leo, vico Manzoni, via Cavour – tratto compreso tra via Carbotti e C.so Leo

In quest'area vige il divieto di transito veicolare dalle ore 00.00 alle 24.00 ovvero per l'intera giornata con divieto di circolazione per qualsiasi tipo di veicolo a motore e ai velocipedi salvo eventuali deroghe.

Con Ordinanza n.123 del 17/12/2015 è stata proposta in via sperimentale una regolamentazione della circolazione in: Piazza Giovanni Paolo II; Corso Leo (tratto

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

compreso tra via Dott.Azzariti e via Garibaldi); Via Garibaldi (tratto compreso tra l'intersezione con via Vittorio Emanuele III e il civ. 79). Nello specifico:

- ZTL in via Garibaldi, limitando l'accesso e la circolazione veicolare solo ad ore prestabilite. In particolare è consentito a tutti i veicoli dalle ore 9,00 alle ore 13,00 e dalle ore 16,00 alle ore 20,00 dal lunedì al venerdi ed il sabato dalle ore 9,00 alle ore 13,00; nelle restanti fasce orarie e nei giorni festivi l'accesso e la circoolazione sono consentiti esclusivamente ai veicoli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, nonché ai veicoli autorizzati.
- Area pedonale urbana in corso Leo (tratto compreso tra via Dott.V.Azzariti e via Garibaldi) e P.zza Giovanni Paolo II, con accesso e circolazione consentiti ai veicoli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, nonché ai veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi, sono consentiti l'accesso e la sosta ai veicoli che effettuano operazioni di carico e scarico merci nei giorni feriali dalle ore 06,00 alle ore 09,00 e dalle 14,00 alle 16,00.

Con ordinanza n. 41 del 16/03/2016 vi è l'istituzione dell'Area Pedonale urbana in via San Giovanni (da via A. De Leo a Piazza Carducci), a via A, De Leo (da via San Giovanni a piazza Mons. Passante), piazza Mons. Passante e via Cavour (da corso Leo a via V. Carbotti). In particolare,

- In via Garibaldi, nel tratto compreso tra l'intersezione con via Vittorio Emanuele III e il civ. 79, l'accesso e la circolazione dei veicoli sono consentiti a tutte le categorie di veicoli dalle ore 09,00 alle ore 13,00 e dalle ore 16,00 alle ore 20,00 dal lunedì al venerdì e il sabato dalle ore 09,00 alle ore 13,00. Nelle rimanenti fasce orarie e nei giorni festivi l'accesso e la circolazione sono consentiti esclusivamente ai veicoli in servizio di emergenza, ai velocipedi e i veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, nonché ai veicoli autorizzati;
- Nelle vie San Giovanni (tratto compreso tra via Annibale De Leo e piazza Giosuè Carducci); via Annibale de Leo (tratto compreso tra via San Giovanni e piazza Mons. Passante; Piazza Mons. Passante); Piazza Giovanni Paolo II; via Cavour (tratto compreso tra via V. Carbotti e Corso L.Leo); Corso L.Leo (tratto compreso tra via G.Garibaldi e via Dott. V.Azzariti) l'accesso e la circolazione sono consentiti ai veicoli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

persone con limitate o impedite capacità motorie, nonché ai veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi ed inoltre ai residenti preventivamente autorizzati per accedere ad autorimesse e per brevi soste.

- In corso L. Leo (tratto compreso tra via G. Garibaldi e via Dott.V. Azzariti) sono consentiti l'accesso e la sosta ai veicoli che effettuano operazioni di carico e scarico merci solo nei giorni feriali dalle 06,00 alle 09,00 e dalle 14,00 alle 16,00.

Con ordinanza n. 141 del 28 dicembre 2016 è emesso un provvedimento che dispone la seguente regolamentazione:

- In via Garibaldi, nel tratto compreso tra l'intersezione con via Vittorio Emanuele III e il civ. 79, l'accesso e la circolazione sono consentiti a tutte le categorie di veicoli dalle ore 07,00 alle ore 13,00 e dalle ore 16,00 alle ore 20,00 dei giorni feriali. Nelle rimanenti fasce orarie e nei giorni festivi l'accesso e la circolazione sono consentiti esclusivamente ai veicoli in servizio di emergenza, ai velocipedi nonché ai veicoli autorizzati;
- In Piazza Giovanni Paolo II l'accesso e la circolazione sono consentiti ai veicoli in servizio di emergenza, i velocipedi, nonché ai vicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi,
- In corso Leo, tratto compreso tra l'intersezione con via Dott.Azzariti e l'intersezione con via Garibaldi l'accesso e la circolazione sono consentiti ai veicoli in servizio di emergenza, ai velocipedi e ai veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, nonché ai veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi; sono consentiti l'accesso e la sosta ai veicoli che effettuano operazioni di carico e scarico merci nei giorni feriali dalle 06,00 alle 09,00 e dalle 14,00 alle 16,00;
- I veicoli al sevizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, nelle ore in cui non è consentita la circolaziione nelle Z.T.L. ed all'A.P.U. possono transitarvi accedendo da corso L.Leo.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

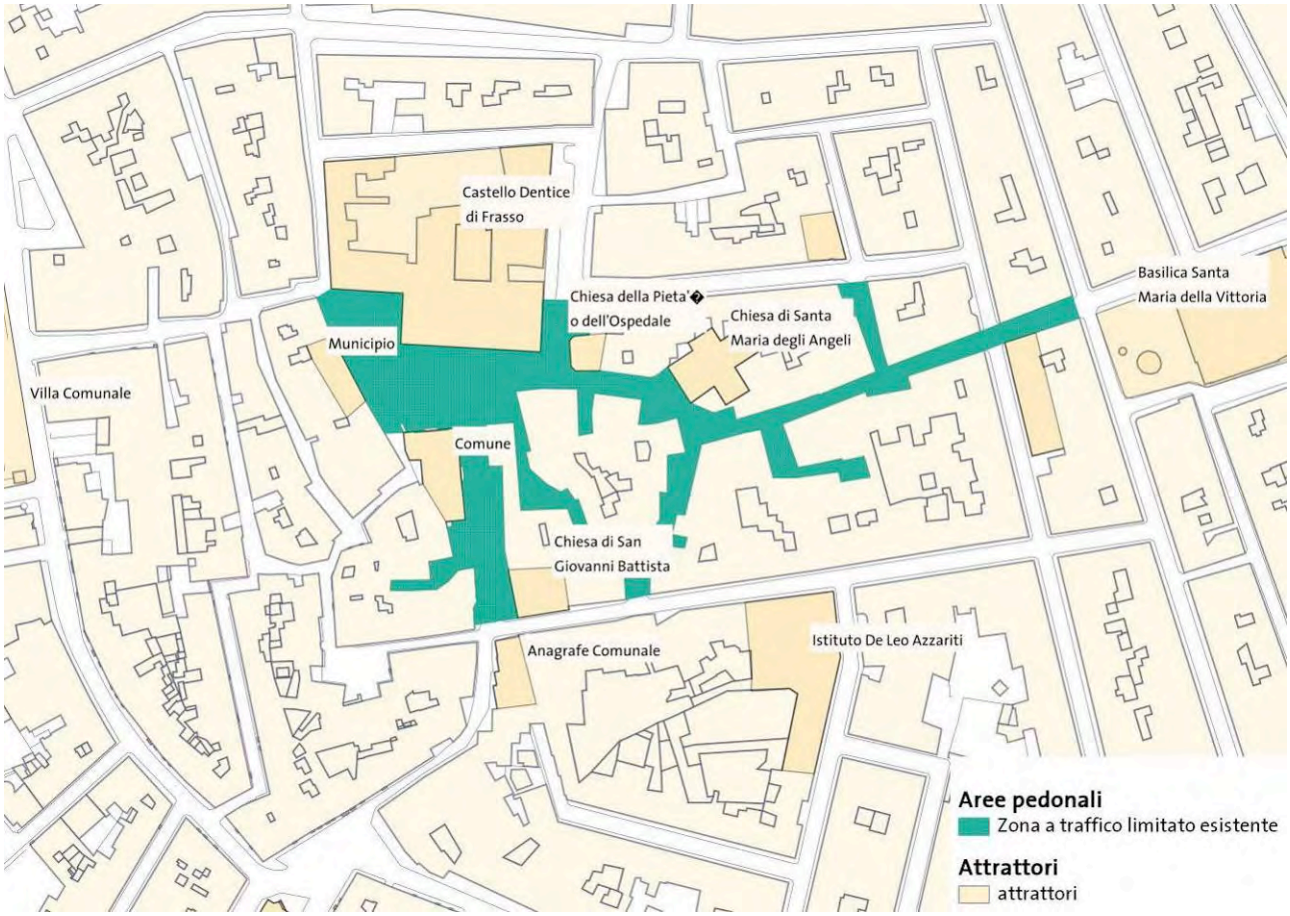


Figura 96 - Le Zone a traffico Limitato esistenti

6.1.3 La sosta

San Vito dei Normanni non presenta particolari restrizioni alla sosta, se non quelle derivanti dalla presenza della ZTL.

Su alcune strade è stato applicato il limite di sosta di 60 minuti con il disco orario (art. 157 del “Nuovo codice della strada"), prevalentemente per garantire l’avvicendamento di coloro che necessitano di raggiungere le zone commerciali con l’auto.

Tale misura è applicata in Via Monsignor Annibale de Leo, via San Donato, Via Regina Margherita, Via Dante, Via Crispi, Via Carbotti e due isolati di Via Mesagne e Via XXV Luglio.

Le problematiche percepite sotto il profilo della sosta sono legate alla difficoltà di parcheggio in alcuni punti più dotati di servizi (in particolare visto l’uso massiccio dell’auto in città).

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

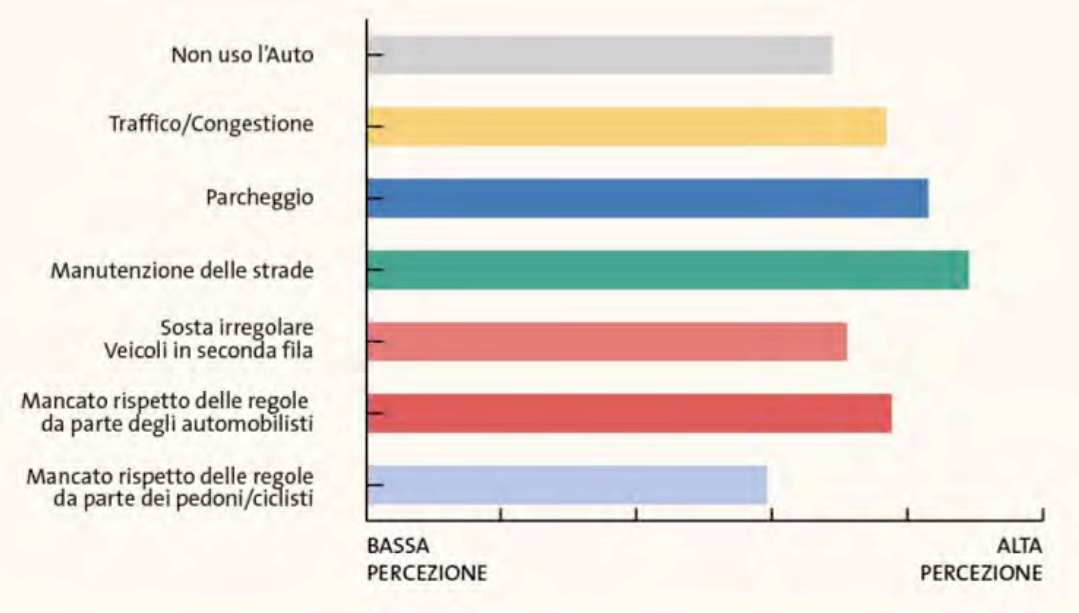


Figura 97 - Stima della percezione del livello di criticità di aspetti attinenti la circolazione e la sosta

6.2 L'offerta di mobilità per ciclisti e pedoni

Gli spostamenti pedonali e ciclabili che implicano l'impiego della capacità fisica dell'uomo sono definiti come forme di mobilità dolce. La mobilità dolce costituisce la modalità per eccellenza di mobilità urbana per molteplici aspetti perché, a differenza del trasporto motorizzato privato, non comporta lo sfruttamento di risorse non rinnovabili, la produzione di emissioni inquinanti e di gas serra in atmosfera, ma piuttosto apporta dei benefici in termini di salute e di coesione sociale. Il potersi muovere a piedi, infatti, è sempre necessario anche quando lo si fa per poter fruire di sistemi motorizzati (ad esempio per fruire del Trasporto Pubblico Locale) ed è frequentemente sufficiente per effettuare compiutamente non pochi tragitti. L'interesse per la relazione tra uomo e ambiente è stato ampiamente indagato nella letteratura urbanistica, individuando fattori fisici costitutivi dell'ambiente costruito in grado di incentivare una forma di mobilità pedonale. Tuttavia le città continuano ad essere pensate a "misura di automobile" con una struttura spaziale che favorisce gli spostamenti delle auto, facendo perdere l'opportunità di sviluppare autonomia di movimento e di interazione con l'ambiente urbano.

Considerando le dimensioni cittadine, **pedonalità e ciclabilità potrebbero risultare a San Vito dei Normanni le modalità di spostamento prioritarie**.

La città di San Vito dei Normanni, date le sue dimensioni, si presta a sperimentare forme di spostamento di mobilità dolce: dal suo cuore, Piazza Leo, in un tempo stimato tra i 5 e 10 minuti è possibile raggiungere i principali servizi cittadini.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Oltre alla ZTL descritta, avviata per primo nella piazza centrale e attiva nelle "stratodde", i vicoli che si diramano a partire dal Castello Dentice di Frasso, e di cui si prevede un ampliamento seguito del progetto per la Rigenerazione del Centro Storico finanziato dalla Regione Puglia, allo stato attuale in città sono presenti alcune Zone Pedonali attivate solo in alcune ore della giornata (Figura 98) nei pressi della Basilica di Santa Maria della Vittoria.

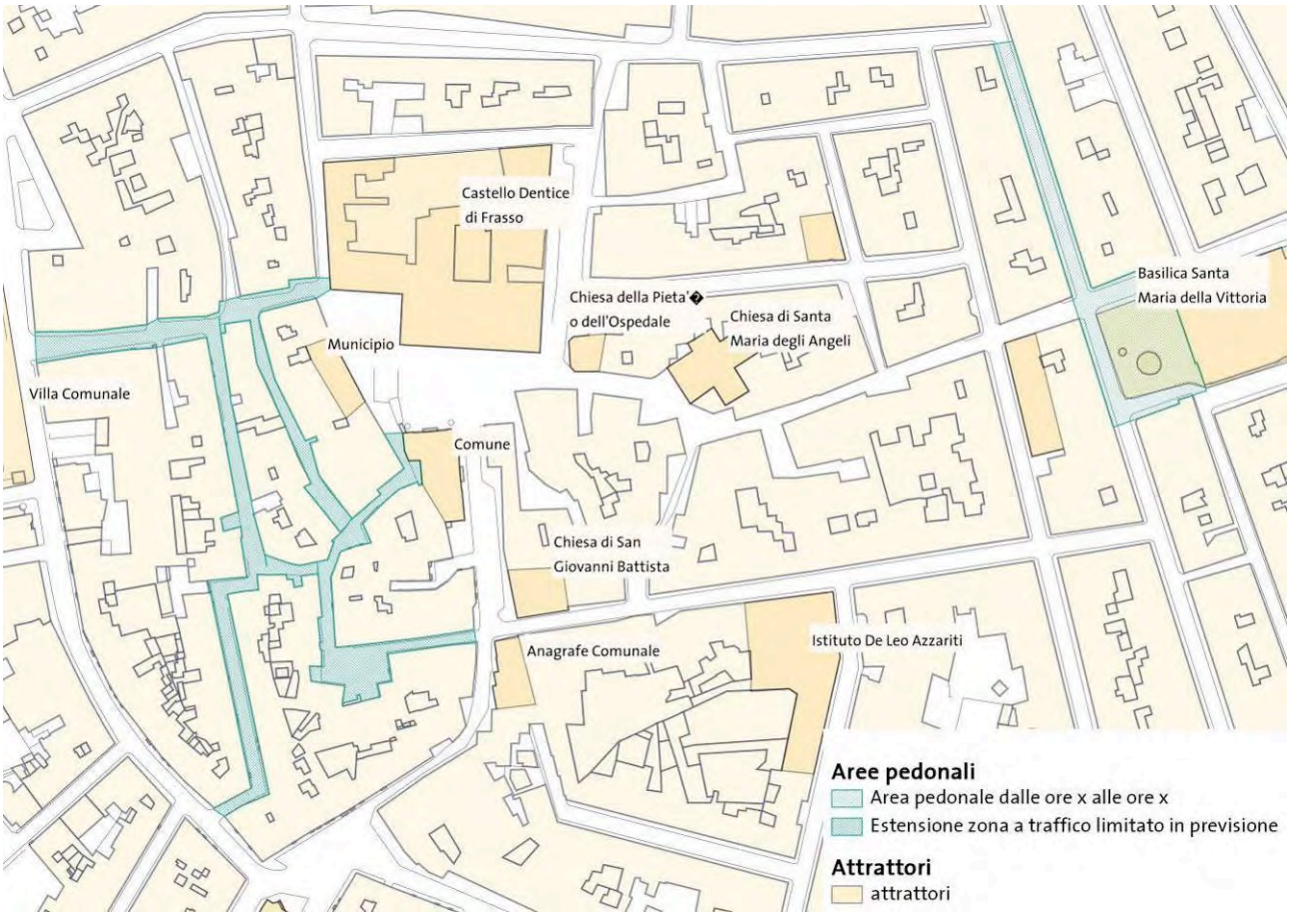


Figura 98 – ZTL con l'estensione del progetto di Rigenerazione Urbana e le aree pedonali

Lo spostamento a piedi rappresenta il problema mediamente più sentito dalla popolazine tra quelli analizzati. Nei questionari si evidenziano come problematici: la manutenzione dei marciapiedi; la mancata sicurezza agli attraversamenti; la velocità delle auto.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

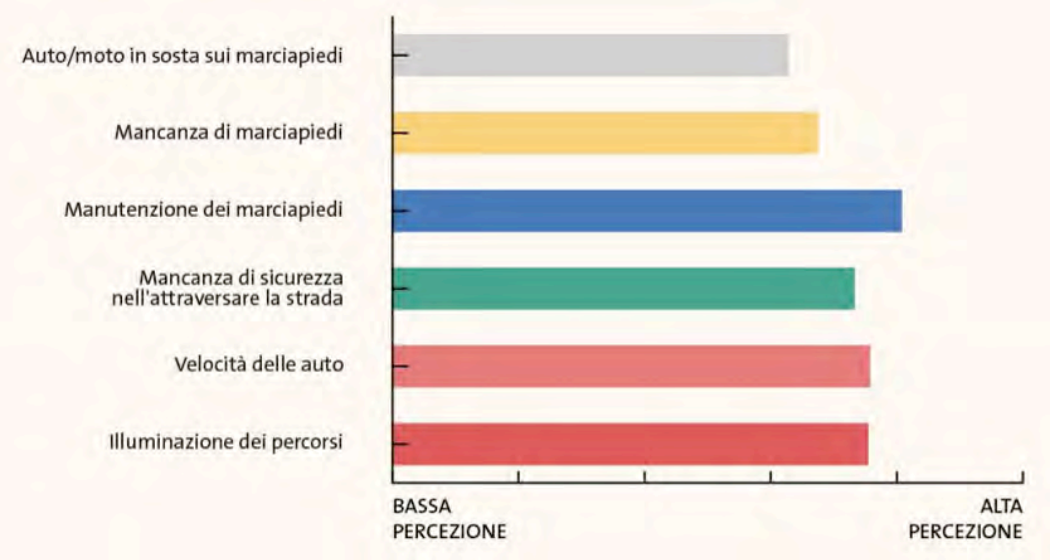


Figura 99 - Stima della percezione del livello di criticità di aspetti attinenti la pedonalità

Per quanto concerne l'offerta ciclabile esistente, al momento non sono presenti a San Vito dei Normanni veri e propri percorsi ciclabili intesi come itinerari che presentano una fruibilità continua e sicura, ma è possibile individuare tratti di piste ciclabili, non sempre tra loco connessi. Insieme ad essi, sono presenti lungo strade extraurbane degli itinerari cicloturistici di particolare interesse che necessitano di un potenziamento ed ampliamento.

In Figura 100 si rappresentano le piste ciclabili esistenti e quelle in stato progettuale più avanzato.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

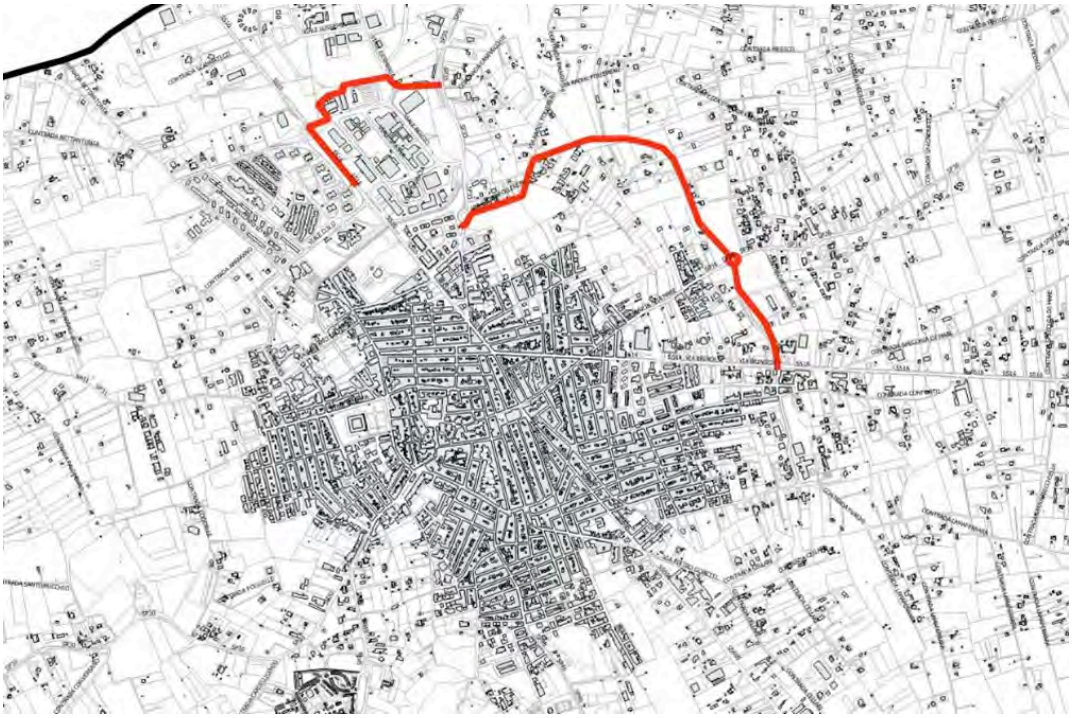


Figura 100 - Piste ciclabili esistenti e quelle in stato progettuale più avanzato

Rispetto all'uso della bicicletta sono l'assenza di piste e di ciclopostegi a scoraggiare l'utenza, insieme al problema della sicurezza su strada.

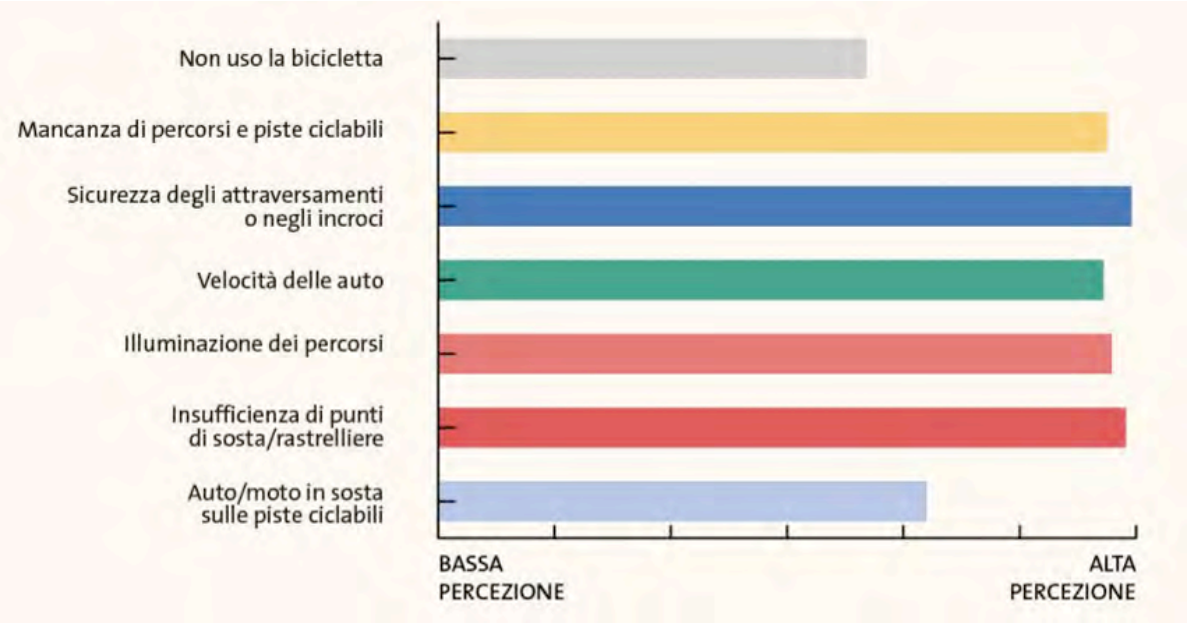


Figura 101 - Stima della percezione del livello di criticità di aspetti attinenti la ciclabilità

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

6.3 Il sistema del Trasporto Pubblico Locale

I servizi pubblici legati ai trasporti urbani ed extraurbani che interessano la città di San Vito dei Normanni sono solo su gomma e sono gestiti dalla Società STP Brindisi. Nonostante l'esistenza di una stazione ferroviaria a servizio del territorio comunale a circa 10 km dal centro abitato e situata tra Brindisi e San Vito, essa rimane sotto utilizzata e non fornisce di fatto alcun servizio alla città.

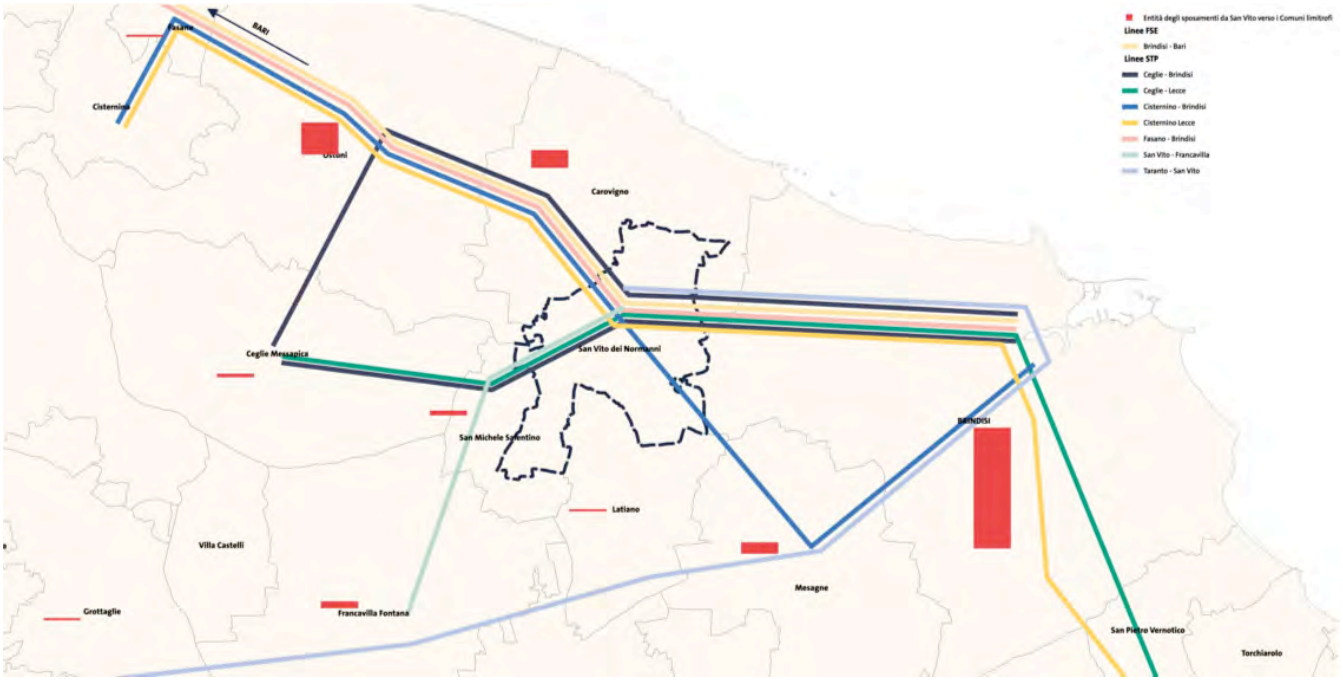


Figura 102 - Linee Extraurbane del TPL

Il collegamento maggiormente servito ed utilizzato è quello con Brindisi. Ostuni, Carovigno e Mesagne seguono a breve distanza.

Il TPL non è molto utlizzato, come emerge anche dalle risposte sulla percezione dell'interesse da parte della popolazione. Le maggiori criticità percepite sono la difficoltà a reperire informazioni, la percepita scarsa affidabilità legata alla bassa frequenza.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

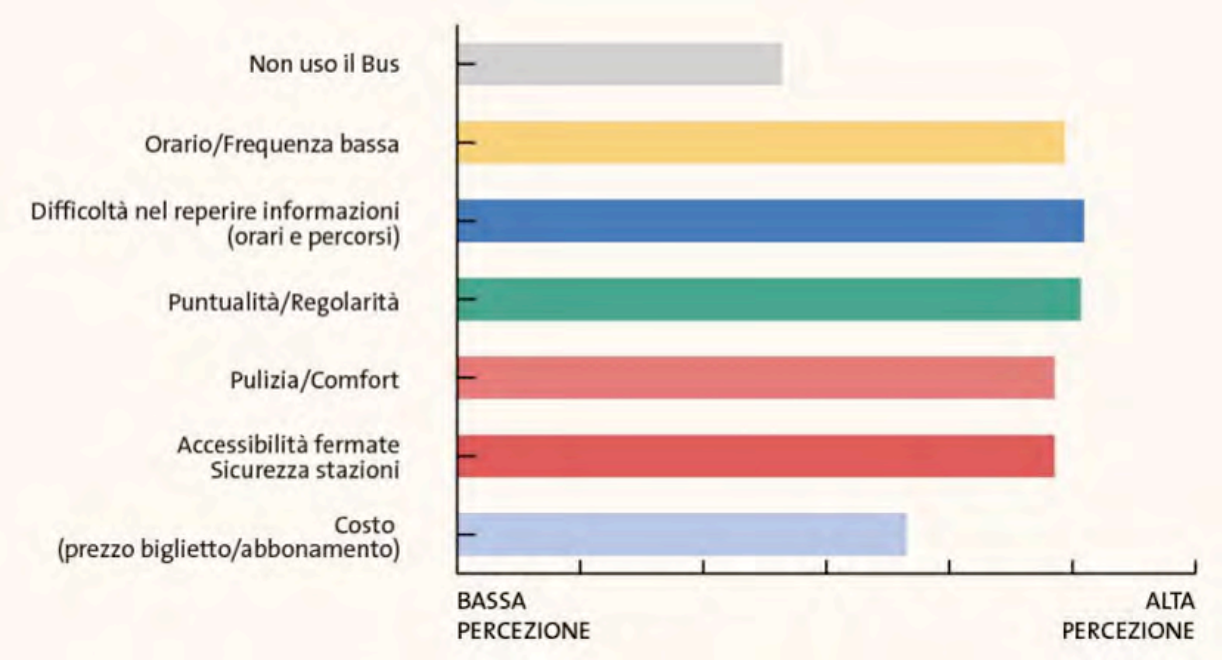


Figura 103 - Stima della percezione del livello di criticità di aspetti attinenti il TPL

Gli orari delle linee sono riportati di seguito.

- Ceglie Messapica che collega Brindisi

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

stpbrindisi

AUTOLINEA CEGLIE M.CA - OSTUNI - CAROVIGNO - S.VITO DEI N.NNI - BRINDISI stabilimento Leonardo (Ex I.A.M.)

ORARI IN VIGORE DAL 1 APRILE 2017

ANDATA	Annuale L/V		
Ceglie	06:00		
Ostuni (V.le Sport)	06:20		
Carovigno	06:30		
S.Vito	06:40		
Brindisi Via N. Brandi	07:00		
Brindisi Stab. Leonardo	07:05		

Fermate in Ceglie:	Via E.Notte -Via A.Moro - Via Don Minzoni -V.le A.Moro -Via Prov. Montevicoli - P.za De Gasperi -Via Petracca - Via Martina - L.go Amendola - Via Francavilla;
Fermate in Ostuni	V.le Sport - Via Verona
Fermate in Carovigno	C.so Umbero - Via S.Vito
Fermate in S.Vito:	Via Carovigno - Via Brindisi
Fermate in Brindisi:	Via prov. S.Vito - Via N.Brandi + stabilimento "Leonardo" (ex I.A.M.)

RITORNO	Annuale L/V		
Brindisi Stab. Leonardo	16:25		
Brindisi Via N.Brandi	16.30		
S.Vito	16:50		
Carovigno	17:00		
Ostuni	17:10		
Ceglie	17:35		

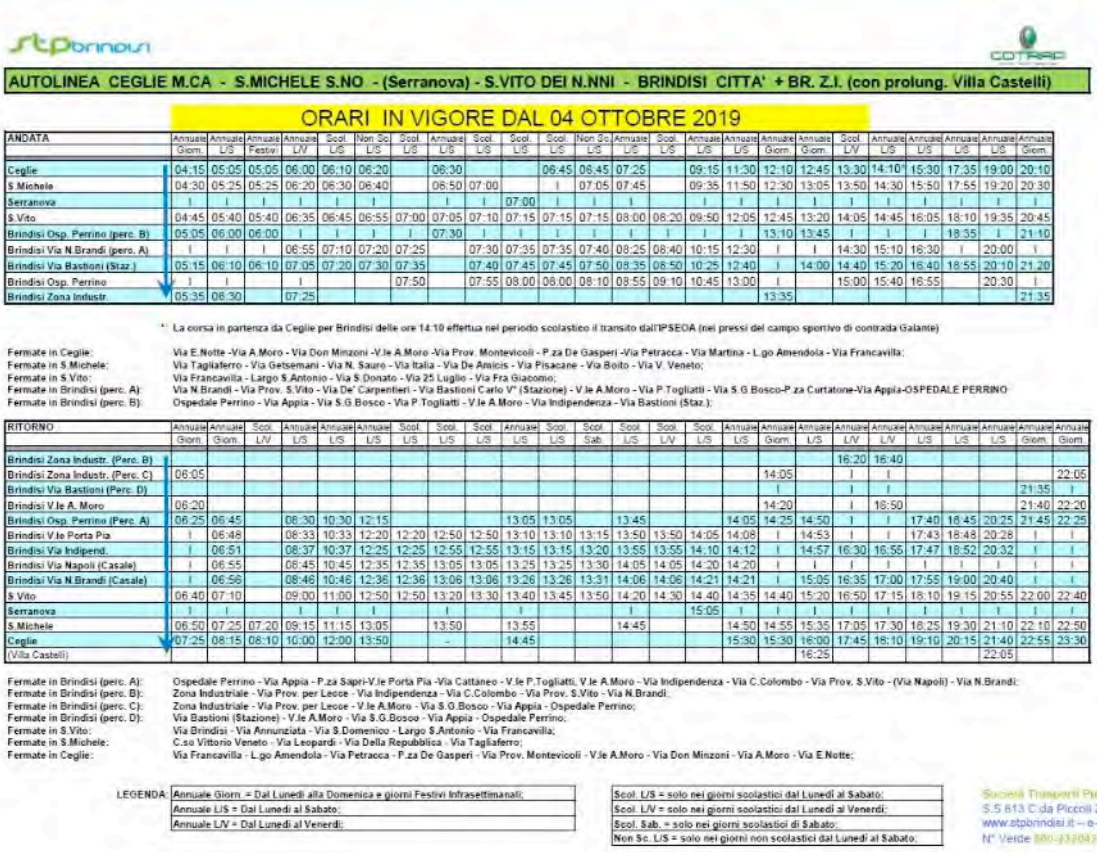
Fermate in Brindisi:	Stabilimento "Leonardo (Ex I.A.M.) - Via N.Brandi - Via prov. S.Vito;
Fermate in S.Vito:	Via Brindisi - Via Carovigno;
Fermate in Carovigno	Via S.Vito - Via Carovigno;
Fermate in Ostuni:	Via Verona - V.le dello Sport;
Fermate in Ceglie:	Via Francavilla - L.go Amendola - Via Petracca - P.za De Gasperi - Via Prov. Montevicoli - V.le A.Moro - Via Don Minzoni - Via A.Moro - Via E.Notte;

LEGENDA: Annuale L/V = Dal Lunedi al Venerdi;

Societa Trasporti Pubblici Brindisi S.p.A.
S.S 613 C.da Piccoli Z.I. n. 246 – 72100 Brindisi
www.stpbrindisi.it – e-mail: info@stpbrindisi.it
N° Verde 800-232042

-

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari



stpbrindisi

COTRAP

AUTOLINEA CEGLIE M.CA - S.MICHELE S.NO - (Serranova) - S.VITO DEI N.NNI - BRINDISI CITTA' + BR. Z.I. (con prolung. Villa Castelli)

ORARI IN VIGORE DAL 04 OTTOBRE 2019

ANDATA	Annuale Giorn.	Annuale L/S	Annuale Festiv.	Annuale L/V	Scol. L/S	Non Sc. L/S	Scol. L/S	Annuale L/S	Scol. L/S	Scol. L/S	Scol. L/S	Non Sc. L/S	Annuale L/S	Scol. L/S	Annuale L/S	Annuale Giorn.	Annuale Giorn.	Scol. L/V	Annuale L/S	Annuale L/S	Annuale L/S	Annuale L/S	Annuale Giorn.
Ceglie	04:15	05:05	05:05	06:00	06:10	06:20		06:30			06:45	06:45	07:25		09:15	11:30	12:10	12:45	13:30	14:10*	15:30	17:35	19:00	20:10
S.Michele	04:30	05:25	05:25	06:20	06:30	06:40		06:50	07:00		|	07:05	07:45		09:35	11:50	12:30	13:05	13:50	14:30	15:50	17:55	19:20	20:30
Serranova	|	|	|	|	|	|		|	|	07:00	|	|	|		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
S.Vito	04:45	05:40	05:40	06:35	06:45	06:55	07:00	07:05	07:10	07:15	07:15	07:15	08:00	08:20	09:50	12:05	12:45	13:20	14:05	14:45	16:05	18:10	19:35	20:45
Brindisi Osp. Perrino (perc. B)	05:05	06:00	06:00	|	|	|	|	07:30	|	|	|	|	|	|	|	|	13:10	13:45	|	|	|	18:35	|	21:10
Brindisi Via N.Brandi (perc. A)	|	|	|	06:55	07:10	07:20	07:25		07:30	07:35	07:35	07:40	08:25	08:40	10:15	12:30	|	|	14:30	15:10	16:30	|	20:00	|
Brindisi Via Bastioni (Staz.)	05:15	06:10	06:10	07:05	07:20	07:30	07:35		07:40	07:45	07:45	07:50	08:35	08:50	10:25	12:40	|	14:00	14:40	15:20	16:40	18:55	20:10	21:20
Brindisi Osp. Perrino	|	|		|			07:50		07:55	08:00	08:00	08:10	08:55	09:10	10:45	13:00	|		15:00	15:40	16:55		20:30	|
Brindisi Zona Industr.	05:35	06:30		07:25													13:35							21:35

* La corsa in partenza da Ceglie per Brindisi delle ore 14:10 effettua nel periodo scolastico il transito dall'IPSEOA (nei pressi del campo sportivo di contrada Galante)

Fermate in Ceglie: Via E.Notte -Via A.Moro - Via Don Minzoni -V.le A.Moro -Via Prov. Montevicoli - P.za De Gasperi -Via Petracca - Via Martina - L.go Amendola - Via Francavilla;
Fermate in S.Michele: Via Tagliaferro - Via Getsemani - Via N. Sauro - Via Italia - Via De Amicis - Via Pisacane - Via Boito - Via V. Veneto;
Fermate in S.Vito: Via Francavilla - Largo S.Antonio - Via S.Donato - Via 25 Luglio - Via Fra Giacomo;
Fermate in Brindisi (perc. A): Via N.Brandi - Via Prov. S.Vito - Via De' Carpentieri - Via Bastioni Carlo V° (Stazione) - V.le A.Moro - Via P.Togliatti - Via S.G.Bosco-P.za Curtatone-Via Appia-OSPEDALE PERRINO
Fermate in Brindisi (perc. B): Ospedale Perrino - Via Appia - Via S.G.Bosco - Via P.Togliatti - V.le A.Moro - Via Indipendenza - Via Bastioni (Staz.);

RITORNO	Annuale Giorn.	Annuale Giorn.	Scol. L/V	Annuale L/S	Annuale L/S	Annuale L/S	Scol. L/S	Scol. L/S	Scol. L/S	Annuale L/S	Scol. L/S	Scol. Sab.	Scol. L/S	Scol. L/V	Scol. L/S	Annuale L/S	Annuale Giorn.	Annuale L/S	Annuale L/V	Annuale L/V	Annuale L/S	Annuale L/S	Annuale L/S	Annuale Giorn.	Annuale Giorn.
Brindisi Zona Industr. (Perc. B)																			16:20	16:40					
Brindisi Zona Industr. (Perc. C)	06:05																14:05		|	|					22:05
Brindisi Via Bastioni (Perc. D)																	|		|	|			21:35	|
Brindisi V.le A. Moro	06:20																14:20		|	16:50				21:40	22:20
Brindisi Osp. Perrino (Perc. A)	06:25	06:45		08:30	10:30	12:15				13:05	13:05		13:45			14:05	14:25	14:50	|	|	17:40	18:45	20:25	21:45	22:25
Brindisi V.le Porta Pia	|	06:48		08:33	10:33	12:20	12:20	12:50	12:50	13:10	13:10	13:15	13:50	13:50	14:05	14:08	|	14:53	|	|	17:43	18:48	20:28	|	|
Brindisi Via Indipend.	|	06:51		08:37	10:37	12:25	12:25	12:55	12:55	13:15	13:15	13:20	13:55	13:55	14:10	14:12	|	14:57	16:30	16:55	17:47	18:52	20:32	|	|
Brindisi Via Napoli (Casale)	|	06:55		08:45	10:45	12:35	12:35	13:05	13:05	13:25	13:25	13:30	14:05	14:05	14:20	14:20	|	|	|	|	|	|	|	|	|
Brindisi Via N.Brandi (Casale)	|	06:56		08:46	10:46	12:36	12:36	13:06	13:06	13:26	13:26	13:31	14:06	14:06	14:21	14:21	|	15:05	16:35	17:00	17:55	19:00	20:40	|	|
S.Vito	06:40	07:10		09:00	11:00	12:50	12:50	13:20	13:30	13:40	13:45	13:50	14:20	14:30	14:40	14:35	14:40	15:20	16:50	17:15	18:10	19:15	20:55	22:00	22:40
Serranova	|	|		|	|	|		|		|			|		15:05	|	|	|	|	|	|	|	|	|
S.Michele	06:50	07:25	07:20	09:15	11:15	13:05		13:50		13:55			14:45			14:50	14:55	15:35	17:05	17:30	18:25	19:30	21:10	22:10	22:50
Ceglie	07:25	08:15	08:10	10:00	12:00	13:50		-		14:45						15:30	15:30	16:00	17:45	18:10	19:10	20:15	21:40	22:55	23:30
(Villa Castelli)																		16:25					22:05		

Fermate in Brindisi (perc. A): Ospedale Perrino - Via Appia - P.za Sapri-V.le Porta Pia -Via Cattaneo - V.le P.Togliatti, V.le A.Moro - Via Indipendenza - Via C.Colombo - Via Prov. S.Vito - (Via Napoli) - Via N.Brandi;
Fermate in Brindisi (perc. B): Zona Industriale - Via Prov. per Lecce - Via Indipendenza - Via C.Colombo - Via Prov. S.Vito - Via N.Brandi;
Fermate in Brindisi (perc. C): Zona Industriale - Via Prov. per Lecce - V.le A.Moro - Via S.G.Bosco - Via Appia - Ospedale Perrino;
Fermate in Brindisi (perc. D): Via Bastioni (Stazione) - V.le A.Moro - Via S.G.Bosco - Via Appia - Ospedale Perrino;
Fermate in S.Vito: Via Brindisi - Via Annunziata - Via S.Domenico - Largo S.Antonio - Via Francavilla;
Fermate in S.Michele: C.so Vittorio Veneto - Via Leopardi - Via Della Repubblica - Via Tagliaferro;
Fermate in Ceglie: Via Francavilla - L.go Amendola - Via Petracca - P.za De Gasperi - Via Prov. Montevicoli - V.le A.Moro - Via Don Minzoni - Via A.Moro - Via E.Notte;

LEGENDA:

Annuale Giorn. = Dal Lunedì alla Domenica e giorni Festivi Infrasettimanali;	Scol. L/S = solo nei giorni scolastici dal Lunedì al Sabato;
Annuale L/S = Dal Lunedì al Sabato;	Scol. L/V = solo nei giorni scolastici dal Lunedì al Venerdì;
Annuale L/V = Dal Lunedì al Venerdì;	Scol. Sab. = solo nei giorni scolastici di Sabato;
	Non Sc. L/S = solo nei giorni non scolastici dal Lunedì al Sabato;

Società Trasporti Pubblici Brindisi S.p.A.
S.S.613 C.da Piccoli Z.I. n. 246 – 72100 Brindisi
www.stpbrindisi.it – e-mail: info@stpbrindisi.it
N° Verde 800-232042

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- Ceglie Messapica che collega con Lecce

stpbrindisi COTRAP

collegamento CEGLIE M.CA - S.MICHELE S.NO - S.VITO - BRINDISI con LECCE ecotekne

ORARI IN VIGORE DAL 04 OTTOBRE 2019

ANDATA	Univer.	Univer.	dal 12 giugno al 30 giugno		(*) dal 1 al 31 luglio e dal 1 al 15 settembre	(*)				
	L/S	L/V	L/S	L/V	L/S	L/V				
Ceglie M.ca	06:10	12:45	06:20	12:45	06:20	12:45				
S.Michele S.no	06:30	13:05	06:40	13:05	06:40	13:05				
S.Vito (Via Francavilla)	06:45	13:20	06:55	13:20	06:55	13:20				
Brindisi (Via N. Brandi)	07:10	|	07:20	|	07:20	|				
Brindisi (Via Bastioni Carlo V°)	07:20	14:00	07:30	14:00	07:30	14:00				
Tuturano	|	14:20	|	14:20	07:50	14:20				
S.Pietro (L.go Madonna dei Fiori)	|	14:30	|	14:30	08:00	14:30				
S.Pietro (Stazione F.S.)	|	14:40	|	14:40	08:10	14:40				
Lecce (V.le Porta D'Europa)	08:05	15:00	08:15	15:00	08:30	15:00				
Lecce(Ecotekne)	08:35	15:20	08:45	15:20	08:50	15:20				

Fermate in Ceglie:	Via E.Notte -Via A.Moro - Via Don Minzoni -V.le A.Moro -Via Prov. Monteviccli - P.za De Gasperi -Via Petracca - Via Martina - L.go Amendola - Via Francavilla;
Fermate in S.Michele:	Via Tagliaferro - Via Risorgimento - Via Europa - Via Mascagni - Via de Amicis - Via Carlo Pisacane - Via Bolio - C.so Vittorio Veneto;
Fermate in S.Vito:	Via Francavilla - Largo S.Antonio - Via S.Donato - Via 25 Luglio - Via Fra Giacomo;
Fermate in Brindisi:	Via N.Brandi - Via Prov. S.Vito - Via Bastioni Carlo V° (Stazione) - V.le A.Moro - Via S.G.Bosco- Via Magenta - Via Appia - Via Martini;
Fermate in Tuturano:	Via V. Emanuele
Fermate in S.Pietro:	L.go Madonna dei Fiori - Via Brindisi (consorzio) - Via Mesagne - Via P.G. Rizzo - V.le degli Studi - Via Lecce - Via P.Amedeo - P.za Stazione;
Fermate in Lecce per Ecotekne:	V.le Porta d'Europa Hotel Tiziano – V.le della Repubblica (fermata) – Piazzale Rudiae (distributore Agip) - Università (Ecotekne);

RITORNO	Univer.	Univer.	Univer.	Univer.	Univer.	Univer.	(*) dal 12 giugno al 31 luglio e dal 1 al 15 settembre			
	L/V	L/V	L/S	L/V	L/V	L/V	L/S	L/V	L/V	L/V
Lecce(Ecotekne)	13:05		13:45	17:20	19:00		13:45	17:20	19:00	
Lecce (V.le Porta D'Europa)	13:20		14:00	17:35	19:15		14:00	17:35	19:15	
S.Pietro (Stazione F.S.)	|		14:20	17:55	19:35		14:20	17:55	19:35	
Tuturano	|		14:40	18:20	19:55		14:40	18:20	19:55	
Brindisi (ospedale Perrino) arrivo	14:05		14:50	18:45	20:10		14:50	18:45	20:10	
Brindisi (ospedale Perrino) partenza	cambio	14:05	14:50	18:45	cambio	20:25	14:50	18:45	cambio	20:25
Brindisi (via Indipendenza)		14:12	14:57	18:52		20:32	14:57	18:52		20:32
Brindisi Via N.Brandi (Casale)		14:21	15:06	19:00		20:40	15:06	19:00		20:40
S.Vito dei N.nni (Via Brindisi)		14:35	15:20	19:15		20:55	15:20	19:15		20:55
S.Michele		14:50	15:35	19:30		21:10	15:35	19:30		21:10
Ceglie		15:30	16:00	20:15		21:40	16:00	20:15		21:40

Fermate in Lecce (Ecotekne):	Via per Monteroni – Via G. Massaglia - Viale della Repubblica - Viale Porta d'Europa di fronte Hotel Tiziano;
Fermate in S.Pietro:	P.le Stazione - Via Principe Amedo - Via Lecce - Circonvallazione per Brindisi - Via brindisi (consorzio) - P.le Madonna dei Fiori;
Fermate in Tuturano:	Via Stazione - Via Verdi - Via Regina Elena - Via Bellini - Via Vittorio Emanuele;
Fermate in Brindisi:	Ospedale Perrino - Via Appia -V.le Porta Pia -Via Cattaneo - V.le A.Moro - Via Indipendenza - Via C.Colombo - Via Prov. S.Vito - Via N.Brandi;
Fermate in S.Vito:	Via Brindisi - Via Annunziata - Via S.Domenico - Largo S.Antonio - Via Francavilla;
Fermate in S.Michele:	C.so Vittorio Veneto - Via Leopardi - Via Della Repubblica - Via Tagliaferro;
Fermate in Ceglie:	Via Francavilla - L.go Amendola - Via Petracca - P.za De Gasperi - Via Prov. Monteviccli - V.le A.Moro - Via Don Minzoni - Via A.Moro - Via E.Notte;

N.B.: (*) (sospesa nel mese di agosto)

LEGENDA:
Univer.= si effettua nei giorni di frequenza universitaria;
L/S: si effettua dal Lunedì al Sabato
L/V = si effettua dal Lunedì al Venerdì

Società Trasporti Pubblici Brindisi S.p.A.
S.S 613 C.da Piccoli Z.I. n. 246 – 72100 Brindisi
www.stpbrindisi.it – e-mail: info@stpbrindisi.it
N° Verde [illegible]

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- Cisternino - Brindisi

AUTOLINEA: CISTERNINO - (Speziale - Montalbano) - OSTUNI - CAROVIGNO - S.VITO - (Latiano - Mesagne - Cittadella) - BRINDISI + Z. I.

ORARI IN VIGORE DAL 7 OTTOBRE 2019

	Annuale Giorn.	(*) Annuale L/V	Annuale L/S	(**) Annuale L/V	(**) Non Scol. L/V	(**) Annuale L/V	Annuale sab	Scol. L/S	Scol. L/S	Scol. L/S	Non Scol. L/S	Annuale L/S	Scol. L/S	Annuale L/S	Scol. L/S	Annuale L/S	Scol. L/S	Annuale L/S	Scol. L/V	Scol. L/S
Cisternino (P.za Navigatori)	4:10	5:05		6:05						6:20	6:20	6:35	6:35					7:20		8:15
Cisternino (Ist. Pedagogico)	|	|		|						|	|	|	|					|		|
Casalini	4:20	5:15		6:15						|	|	6:45	6:45					7:30		8:25
Carenna	|	|		|	|					6:30	6:30	|	|					|		|
Speziale	|	|		|	|					6:40	6:40	|	|					|		|
Montalbano	|	|		|	|					6:45	6:45	|	|					|		|
Ostuni (V.le A.Moro)	|	|		|	|					|	|	|	|					|		|
Ostuni (V.le dello Sport) (perc. A)	|	|	5:40	|	|	6:25	6:25	6:55		|	|	|	|			7:35		|	7:45	|
Ostuni (V.le A.Moro)	|	|	5:42	|	|	6:27	6:27	6:57		|	|	|	|			7:37		|	7:47	|
Ostuni (P.za Italia) (perc. B)	4:35	5:30	5:45	6:30	6:30	6:30	6:30	7:00	7.00	7:00	7:00	7:00	7:00			7:40	7:40	7:45	7:50	8:45
Carovigno (Via Extr. S.Sabina) (perc.A)	|	|	|	|	|	6:40	6:40	|	|	|	|	|	|	7:00	7:00	|	|	|	|	
Carovigno (C.so Umberto) (perc.B)	4:45	5:40	5:55	6:40	6:40	|	|	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:05	7:05	7:50	7:50	7:55	8:00	
S.Vito dei N.ni (Via Carovigno) (perc.A)	4:50	5:45	6:05	6:50	6:50	6:55	6:55	7:20	7:20	7:20	7:20	7:20	7:20	7:15	7:15	8:00	8:05	8:10	8.10	
S.Vito dei N.ni (Via Francavilla) (perc. B)	|		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	8:10	|	|	|	
S.Vito dei N.mi (Via Mesagne) (perc. C)	|		6:07	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|		|	|	8:12	
Latiano	|		|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|		|	|	|	
Mesagne	|		6:20	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|		|	|	8.25	
Latiano	|		6:30	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|		|	|	|	
Cittadella della Ricerca	|			|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|		|	|	8.35	
Brindisi Osp. Perrino (perc. B)	|			|	|	|	|	|	|	|	7:45	|	7:45	|	7:40		|	|		
Brindisi Via Indipendenza	|			|	|	|	|	|	|	|	7:55	|	7:55	|	7:50		|	|		
Brindisi Via N.Brandi	5:10			7:10	7:10	7:15	7:15	7:40	7:40	7.40	8:05	7:40	|	7:35	|		8.25	8:30		
Brindisi Via Bastioni (Staz.)	5:20			7:20	7:20	7:25	7:25	7:50	7:50	7:50		7:50	8:00	7:45	8:00		8.40	8:45		
Brindisi Osp. Perrino (perc. A)	|				7:30	|	7:40	8:00	8:00	8:00		8:05		8:00			8:55	9:05		
Brindisi Zona Industriale (perc. C)	5:40					7:35														

	Annuale L/S	Annuale L/S	Scol. L/S	Annuale Giorn.	Scol. L-Me-Ve	Scol. L/S	Scol. L/S	Annuale L/S	Annuale L/S	Scol. L/V	Scol. L/V	Scol. L/V	Scol. L/V	Scol. L/V	Scol. L/S	Annuale L/V	Scol. Sab.	Scol. L/S	Annuale L/S	Annuale L/S	Annuale L/S	Annuale Giorn.
Cisternino (P.za Navigatori)	9:35			12:05					12.55							14:05		14:40		15.45	17.15	20:10
Cisternino (Ist. Pedagogico)	|			|	13:00				13:05	13:00	13:00	13:55	13:55			|		|		|	|	|
Casalini	9:45			12:15	13:10				13:10	13:10	13:10	14:05	14:05			14:15		14:55		15.55	17.25	20:20
Carenna	|			|	|				|	|	|	|	|			|				|	|	|
Speziale	|			|	|				|	|	|	|	|			|				|	|	|
Montalbano	|			|	|				|	|	|	|	|			|				|	|	|
Ostuni (V.le A.Moro)	|		12:10	|	|	13:05	13:05		|	|	|	|	|	14:05	14:05	|				|	|	|
Ostuni (V.le dello Sport) (perc. A)	|	12:10	12:12	|	|	13:10	13:10	13:15		13:25	13:25	14:20	14:20	14:07	14:07	|			14:55	|	|	|
Ostuni (V.le A.Moro)	|	12:12	|	|	|	|	|	13:17	|	|	|	|	|	|	|	|			14:57	|	|	|
Ostuni (P.za Italia) (perc. B)	10:00	12:15		12:30	13:25	|	|	13:20	13:20	|	13:30	14:25	|	|	|	14:30	14:30		15:00	16.10	17.40	20:35
Carovigno (Via Extr. S.Sabina) (perc.A)	|	|	12:25	|	13:35	13:20	13:20	|	|	13:35			14:30	14:20	14:20	|	14:40		|	|	|	|
Carovigno (C.so Umberto) (perc.B)	10:10	12.25	|	12:40	13:50	13:25	|	13.30	13.30	|			|	14:25	|	14:40	14:45		15.10	16.20	17.50	20:45
S.Vito dei N.ni (Via Carovigno) (perc.A)	10.20	12:35	12:35	12:50	14:00		13:30	13:40	13:40	13:50			14:45		14:30	14:50			15:20	16:30	18:00	20:50
S.Vito dei N.ni (Via Francavilla) (perc. B)	|	12:45	12:45	|			13:40	|	|	14:00			14:55		14:40	|			|	|	|	|
S.Vito dei N.mi (Via Mesagne) (perc. C)	|			|				13:42	|							14:52			|	|	|	|
Latiano	|			|				|	|							15:05			|	|	|	|
Mesagne	|			|				13:55	|							15:15			|	|	|	|
Latiano	|			|				14:10	|							|			|	|	|	|
Cittadella della Ricerca	|			|					14:00							|			|	|	|	|
Brindisi Osp. Perrino (perc. B)	|			|					14:10							15:35			|	|	|	|
Brindisi Via Indipendenza	|			|					14:20							15:45			|	|	|	|
Brindisi Via N.Brandi	10:40			13.10					14:35							16:05			15:40	16:50	18.20	21:10
Brindisi Via Bastioni (Staz.)	10:55			13:20															15:50	17.00	18.30	21:20
Brindisi Osp. Perrino (perc. A)	11:10			|															16:00	17.15	18.45	|
Brindisi Zona Industriale (perc. C)				13:40																		21:40

(*): effettua coincidenza a S.Vito (fermata Via Brindisi, di fronte supermercato Penny) con l'autobus proveniente da Ceglie;
(**): effettua coincidenza a Brindisi (fermata Via Bastioni Carlo V° - stazione F.S.) con l'autobus proveniente da Ostuni per i viaggiatori diretti alla Zona Industriale;

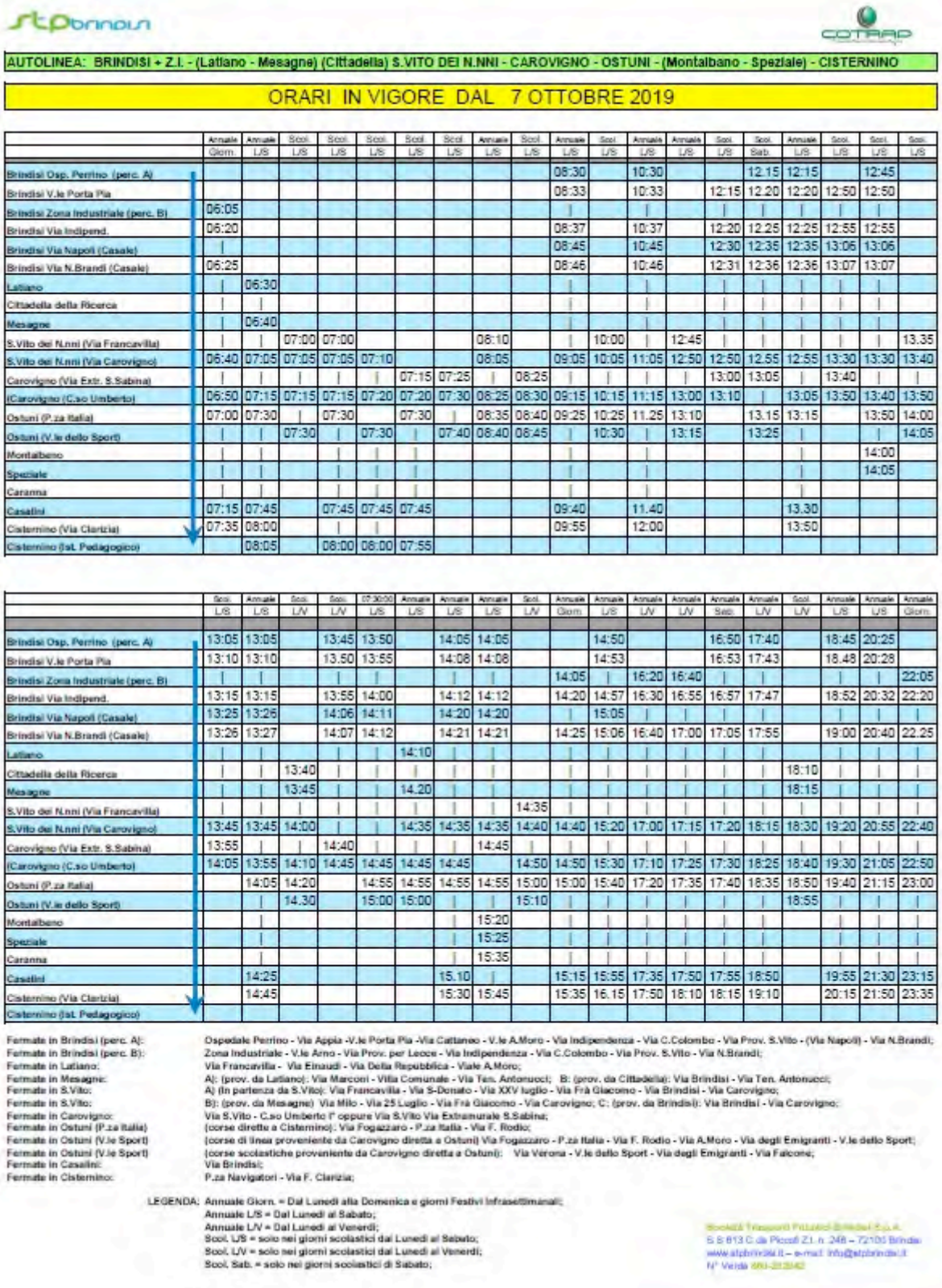
Fermate in Cisternino: P.za Navigatore - Via Clarizia
Fermate in Casalini: Via Brindisi
Fermate in Carenna: Via L. da Vinci - Via Libertà;
Fermate in Speziale: Via Roma
Fermate in Montalbano: SS.16 per Ostuni - Via Teano- Via Calatafimi - Via XXIV Maggio - SS.16 per Ostuni;
Fermate in Ostuni: (perc. A) V.le dello Sport - Via degli Emigranti - Largo Falcone - Via F. Rodio - Viale Pola - P.za Italia - Via Fogazzaro;
Fermate in Ostuni: (perc. B) Via F. Rodio - Viale Pola - P.za Italia - Via Fogazzaro;
Fermate in Carovigno: A): Circumvallazione Via Torre S.Sabina - Via S.Vito; B): C.so Umberto - Via S.Vito;
Fermate in S.Vito: A): Via Carovigno - Via Brindisi - SS.16; B): Via Carovigno - Via Annunziata - Via Francavilla; C): Via Carovigno - Via Mesagne;
Fermate in Latiano: A): (in partenza da Latiano o proveniente da Via S.Vito) - Via Francavilla - Via Einaudi - Via Della Repubblica - Viale A.Moro;
Fermate in Latiano: B): (proveniente da Mesagne): V.le A.Moro - Via Della Repubblica - Via Francavilla
Fermate in Mesagne: A) (proveniente da Latiano per Brindisi): Via Marconi - Via Brindisi; B) (proveniente da Latiano per S.Vito): Via Marconi - Villa Comunale - Via T. Antonucci;
Fermate in Mesagne: C:)(proveniente da S.Vito per Cittadella): Via Carmine - Villa Comunale - Via Brindisi;
Fermate in Brindisi (perc. A): A) Via N.Brandi - Via Prov. S.Vito - Via Bastioni Carlo V° (Stazione) - V.le A.Moro - Via S.G.Bosco-P.za Curtatone-Via Appia-OSPEDALE PERRINO
Fermate in Brindisi (perc. B): B) Ospedale Perrino - Via Appia - Via S.G.Bosco - Via P.Togliatti - V.le A.Moro - Via Indipendenza - Via Bastioni (Staz.);
Fermate in Brindisi (perc. B): C) Via N.Brandi - Via Prov. S.Vito - Via De' Carpentieri - Via Bastioni Carlo V° (Stazione) - Via Porta lecce - V.le Arno - Zona Industriale

LEGENDA:
Annuale Giorn. = Dal Lunedì alla Domenica e giorni Festivi infrasettimanali;
Annuale L/S = Dal Lunedì al Sabato;
Annuale L/V = Dal Lunedì al Venerdì;
NON SCOL. = si effettua tutto l'anno nei giorni non a frequenza scolastica;
Scol. L/S = solo nei giorni scolastici dal Lunedì al Sabato;
Scol. L/V = solo nei giorni scolastici dal Lunedì al Venerdì;
Scol. Sab. = solo nei giorni scolastici di Sabato;

Scol. Sab. = solo nei giorni scolastici di Sabato;

Società Trasporti Pubblici Brindisi S.p.A.
S.S 613 C.da Piccoli Z.I. n. 246 – 72100 Brindisi
N° Verde 800-232042

N° Verde 800-232042



AUTOLINEA: BRINDISI + Z.I. - (Latiano - Mesagne) (Cittadella) S.VITO DEI N.NNI - CAROVIGNO - OSTUNI - (Montalbano - Speziale) - CISTERNINO

ORARI IN VIGORE DAL 7 OTTOBRE 2019

	Annuale Giorn.	Annuale L/S	Scol. L/S	Scol. L/S	Scol. L/S	Scol. L/S	Scol. L/S	Annuale L/S	Scol. L/S	Annuale L/S	Scol. L/S	Annuale L/S	Annuale L/S	Scol. L/S	Scol. Sab.	Annuale L/S	Scol. L/S	Scol. L/S	Scol. L/S
Brindisi Osp. Perrino (perc. A)										08:30		10:30			12:15	12:15		12:45	
Brindisi V.le Porta Pia										08:33		10:33		12:15	12:20	12:20	12:50	12:50	
Brindisi Zona Industriale (perc. B)	06:05									|		|		|	|	|	|	
Brindisi Via Indipend.	06:20									08:37		10:37		12:20	12:25	12:25	12:55	12:55	
Brindisi Via Napoli (Casale)	|									08:45		10:45		12:30	12:35	12:35	13:06	13:06	
Brindisi Via N.Brandi (Casale)	06:25									08:46		10:46		12:31	12:36	12:36	13:07	13:07	
Latiano	|	06:30								|		|		|	|	|	|	
Cittadella della Ricerca	|	|								|		|		|	|	|	
Mesagne	|	06:40								|		|		|	|	|	
S.Vito dei N.nni (Via Francavilla)	|	|	07:00	07:00				08:10		|	10:00	|	12:45	|	|	|	|	13.35
S.Vito dei N.nni (Via Carovigno)	06:40	07:05	07:05	07:05	07:10			08:05		09:05	10:05	11:05	12:50	12:50	12.55	12:55	13:30	13:30	13:40
Carovigno (Via Extr. S.Sabina)	|	|	|	|	|	07:15	07:25	|	08:25	|	|	|	|	13:00	13:05	|	13:40	|	|
(Carovigno (C.so Umberto)	06:50	07:15	07:15	07:15	07:20	07:20	07:30	08:25	08:30	09:15	10:15	11:15	13:00	13:10	|	13:05	13:50	13:40	13:50
Ostuni (P.za Italia)	07:00	07:30	|	07:30		07:30	|	08:35	08:40	09:25	10:25	11.25	13:10		13.15	13:15		13:50	14:00
Ostuni (V.le dello Sport)	|	|	07:30	|	07:30	|	07:40	08:40	08:45	|	10:30	|	13:15		13:25	|	|	|	14:05
Montalbano	|	|		|	|	|				|		|				|	14:00	
Speziale	|	|		|	|	|				|		|				|	14:05	
Caranna	|	|		|	|	|				|		|				|		
Casalini	07:15	07:45		07:45	07:45	07:45				09:40		11.40				13.30			
Cisternino (Via Clarizia)	07:35	08:00		|	|				09:55		12:00				13:50			
Cisternino (Ist. Pedagogico)		08:05		08:00	08:00	07:55													

	Scol. L/S	Annuale L/S	Scol. L/V	Scol. L/V	07:30:00	Annuale L/S	Annuale L/S	Annuale L/S	Scol. L/V	Annuale Giorn.	Annuale L/S	Annuale L/V	Annuale L/V	Annuale Sab.	Annuale L/V	Scol. L/V	Annuale L/S	Annuale L/S	Annuale Giorn.
Brindisi Osp. Perrino (perc. A)	13:05	13:05		13:45	13:50		14:05	14:05			14:50			16:50	17:40		18:45	20:25	
Brindisi V.le Porta Pia	13:10	13:10		13.50	13:55		14:08	14:08			14:53			16:53	17:43		18.48	20:28	
Brindisi Zona Industriale (perc. B)	|	|		|	|		|	|		14:05	|	16:20	16:40	|	|	|	|	22:05
Brindisi Via Indipend.	13:15	13:15		13:55	14:00		14:12	14:12		14:20	14:57	16:30	16:55	16:57	17:47		18:52	20:32	22:20
Brindisi Via Napoli (Casale)	13:25	13:26		14:06	14:11		14:20	14:20		|	15:05	|	|	|	|		|	|	|
Brindisi Via N.Brandi (Casale)	13:26	13:27		14:07	14:12		14:21	14:21		14:25	15:06	16:40	17:00	17:05	17:55		19:00	20:40	22.25
Latiano	|	|		|	|	14:10	|	|		|	|	|	|	|	|		|	|	|
Cittadella della Ricerca	|	|	13:40	|	|	|	|	|		|	|	|	|	|	|	18:10	|	|	|
Mesagne	|	|	13:45	|	|	14.20	|	|		|	|	|	|	|	|	18:15	|	|	|
S.Vito dei N.nni (Via Francavilla)	|	|	|	|	|	|	|	|	14:35	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
S.Vito dei N.nni (Via Carovigno)	13:45	13:45	14:00	|	|	14:35	14:35	14:35	14:40	14:40	15:20	17:00	17:15	17:20	18:15	18:30	19:20	20:55	22:40
Carovigno (Via Extr. S.Sabina)	13:55	|	|	14:40	|	|	|	14:45	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|	|
(Carovigno (C.so Umberto)	14:05	13:55	14:10	14:45	14:45	14:45	14:45		14:50	14:50	15:30	17:10	17:25	17:30	18:25	18:40	19:30	21:05	22:50
Ostuni (P.za Italia)		14:05	14:20		14:55	14:55	14:55	14:55	15:00	15:00	15:40	17:20	17:35	17:40	18:35	18:50	19:40	21:15	23:00
Ostuni (V.le dello Sport)		|	14.30		15:00	15:00	|	|	15:10	|	|	|	|	|	|	18:55	|	|	|
Montalbano		|					|	15:20		|	|	|	|	|	|		|	|	|
Speziale		|					|	15:25		|	|	|	|	|	|		|	|	|
Caranna		|					|	15:35		|	|	|	|	|	|		|	|	|
Casalini		14:25					15.10	|		15:15	15:55	17:35	17:50	17:55	18:50		19:55	21:30	23:15
Cisternino (Via Clarizia)		14:45					15:30	15:45		15:35	16.15	17:50	18:10	18:15	19:10		20:15	21:50	23:35
Cisternino (Ist. Pedagogico)																			

Fermate in Brindisi (perc. A): Ospedale Perrino - Via Appia -V.le Porta Pia -Via Cattaneo - V.le A.Moro - Via Indipendenza - Via C.Colombo - Via Prov. S.Vito - (Via Napoli) - Via N.Brandi;
Fermate in Brindisi (perc. B): Zona Industriale - V.le Arno - Via Prov. per Lecce - Via Indipendenza - Via C.Colombo - Via Prov. S.Vito - Via N.Brandi;
Fermate in Latiano: Via Francavilla - Via Einaudi - Via Della Repubblica - Viale A.Moro;
Fermate in Mesagne: A): (prov. da Latiano): Via Marconi - Villa Comunale - Via Ten. Antonucci; B: (prov. da Cittadella): Via Brindisi - Via Ten. Antonucci;
Fermate in S.Vito: A) (In partenza da S.Vito): Via Francavilla - Via S-Donato - Via XXV luglio - Via Frà Giacomo - Via Brindisi - Via Carovigno;
Fermate in S.Vito: B): (prov. da Mesagne) Via Milo - Via 25 Luglio - Via Frà Giacomo - Via Carovigno; C: (prov. da Brindisi): Via Brindisi - Via Carovigno;
Fermate in Carovigno: Via S.Vito - C.so Umberto I° oppure Via S.Vito Via Extramurale S.Sabina;
Fermate in Ostuni (P.za Italia) (corse dirette a Cisternino): Via Fogazzaro - P.za Italia - Via F. Rodio;
Fermate in Ostuni (V.le Sport) (corse di linea provenienti da Carovigno dirette a Ostuni) Via Fogazzaro - P.za Italia - Via F. Rodio - Via A.Moro - Via degli Emigranti - V.le dello Sport;
Fermate in Ostuni (V.le Sport) (corse scolastiche provenienti da Carovigno dirette a Ostuni): Via Verona - V.le dello Sport - Via degli Emigranti - Via Falcone;
Fermate in Casalini: Via Brindisi;
Fermate in Cisternino: P.za Navigatori - Via F. Clarizia;

LEGENDA: Annuale Giorn. = Dal Lunedì alla Domenica e giorni Festivi Infrasettimanali;
Annuale L/S = Dal Lunedì al Sabato;
Annuale L/V = Dal Lunedì al Venerdì;
Scol. L/S = solo nei giorni scolastici dal Lunedì al Sabato;
Scol. L/V = solo nei giorni scolastici dal Lunedì al Venerdì;
Scol. Sab. = solo nei giorni scolastici di Sabato;

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- Cisternino - Lecce

stpbrindisi COTRAP

collegamento CISTERNINO - OSTUNI - CAROVIGNO - S.VITO - BRINDISI con LECCE ecotekne

ORARI IN VIGORE DAL 07 OTTOBRE 2019

ANDATA	Univer.	Univer.	Univer.	dal 12 giugno al 30 giugno			(*) dal 1 al 31 luglio e dal 1 al 15 settembre	(*)	(*)				
	L/V	L/S	L/S	L/V	L/S	L/S	L/V	L/S	L/S				
Cisternino (P.za Navigatori)	06:05			06:10			06:10						
Casalini (Via Brindisi)	06:15			06:20			06:20						
Ostuni (V.le Sport)	I	06:25		I	06:25		I	06:25					
Ostuni (P.za Italia)	06:30	06:30		06:35	06:30		06:35	06:30					
Carovigno (C.so Umberto)	06:40	I		06:45	I		06:45	I					
Carovigno (Via Extr. S.Sabina)	I	06:40		I	06:40		I	06:40					
S.Vito (Via Carovigno)	06:50	06:55		06:55	06:55		06:55	06:55					
S.Vito (Via Brindisi)	06:53	06:58		06:58	06:58		06:58	06:58					
Brindisi (Via N. Brandi)	07:10	07:15		07:15	07:15		07:15	07:15					
Brindisi Stazione (Via Bast. Carlo V°)	07:20	07:25		07:25	07:25		07:25	07:25					
Brindisi Stazione (Via Bast. Carlo V°)	07:20	cambio	07:30	cambio	cambio	07:30	cambio	cambio	07:30				
Tuturano	I		I			I			07:50				
S.Pietro (L.go Madonna dei Fiori)	I		I			I			08:00				
S.Pietro (Stazione F.S.)	I		I			I			08:10				
Lecce (V.le Porta D'Europa)	08:05		08:15			08:15			08:30				
Lecce(Ecotekne)	08:35		08:45			08:45			08:50				

Fermate in Cisternino: P.za Navigatore - Via Clarizia
Fermate in Casalini: Via Brindisi
Fermate in Ostuni: (V.le Sport): V.le dello Sport - Via degli Emigranti - Largo Falcone - Via F. Rodio - Viale Pola - P.za Italia - Via Fogazzaro;
Fermate in Ostuni: (P.za Italia): Via F. Rodio - Viale Pola - P.za Italia - Via Fogazzaro;
Carovigno (C.so Umberto): C.so Umberto - Via S.Vito;
Carovigno (Via Extr. S.Sabina): Circumvalazione Via Torre S.Sabina - Via S.Vito;
Fermate in S.Vito: Via Carovigno - Via Brindisi - SS.16;
Fermate in Brindisi: Via N.Brandi - Via Prov. S.Vito - Via Bastioni Carlo V° (Stazione) - V.le A.Moro - Via S.G.Bosco- Via Magenta - Via Appia - Via Martini;
Fermate in Tuturano: Via V. Emanuele
Fermate in S.Pietro: L.go Madonna dei Fiori - Via Brindisi (consorzio) - Via Mesagne - Via P.G. Rizzo - V.le degli Studi - Via Lecce - Via P.Amedeo - P.za Stazione;
Fermate in Lecce per Ecotekne): V.le Porta d'Europa Hotel Tiziano – V.le della Repubblica (fermata) – Piazzale Rudiae (distributore Agip) - Università (Ecotekne);

RITORNO	Univer.	Univer.	Univer.	Univer.	Univer.	Univer.	Univer.	(*) dal 12 giugno al 31 luglio e dal 1 al 15 settembre		(*)		(*)	
	L/V	L/S	L/S	L/V	L/V	L/V	L/V	L/S	L/S	L/V	L/V	L/V	L/V
Lecce(Ecotekne)	13:05	13:45		17:20		19:00		13:45		17:20		19:00	
Lecce (V.le Porta D'Europa)	13:20	14:00		17:35		19:15		14:00		17:35		19:15	
S.Pietro (Stazione F.S.)	I	14:20		17:55		19:35		14:20		17:55		19:35	
Tuturano	I	14:40		18:20		19:55		14:40		18:20		19:55	
Brindisi (ospedale Perrino)	14:05	14:50		18:45		20:10		14:50		18:45		20:10	
Brindisi (ospedale Perrino)	I	cambio	14:50	cambio	18:45	cambio	20:25	cambio	14:50	cambio	18:45	cambio	20:25
Brindisi (via Indipendenza)	14:12		14:57		18:52		20:32		14:57		18:52		20:32
Brindisi Via N.Brandi (Casale)	14:21		15:06		19:00		20:40		15:06		19:00		20:40
S.Vito dei N.ni (Via Carovigno)	14:35		15:20		19:20		20:55		15:20		19:20		20:55
(Carovigno (C.so Umberto)	14:45		15:30		19:30		21:05		15:30		19:30		21:05
Ostuni (P.za Italia)	14:55		15:40		19:40		21.15		15:40		19:40		21.15
Casalini (Via Brindisi)	15:10		15:55		19:55		21:30		15:55		19:55		21:30
Cisternino (Via Clarizia)	15:30		16:15		20:15		21.50		16:15		20:15		21.50

Fermate in Lecce (Ecotekne): Via per Monteroni – Via G. Massaglia - Piazzale Rudiae (fermata distributore Agip) - Viale della Repubblica - Viale Porta d'Europa di fronte Hotel Tiziano;
Fermate in S.Pietro: P.le Stazione - Via Principe Amedo - Via Lecce - Circonvallazione per Brindisi - Via brindisi (consorzio) - P.le Madonna dei Fiori;
Fermate in Tuturano: Via Stazione - Via Verdi - Via Regina Elena - Via Bellini - Via Vittorio Emanuele;
Fermate in Brindisi: Ospedale Perrino - Via Appia -V.le Porta Pia -Via Cattaneo - V.le A.Moro - Via Indipendenza - Via C.Colombo - Via Prov. S.Vito - Via N.Brandi;
Fermate in S.Vito: Via Brindisi - Via Carovigno;
Fermate in Carovigno: Via S.Vito - C.so Umberto;
Fermate in Ostuni: Via Fogazzaro - P.za Italia - Via F. Rodio;
Fermate in Casalini: Via Brindisi;
Fermate in Cisternino: P.za Navigatori - Via F. Clarizia;

N.B.: (*) (sospesa nel mese di agosto)

LEGENDA:
Univer.= si effettua nei giorni di frequenza universitaria;
L/S: si effettua dal Lunedì al Sabato
L/V = si effettua dal Lunedì al Venerdì
Sab = si effettua nei giorni di Sabato;

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- San Vito - Francavilla

stpbrindisi COTRAP

AUTOLINEA: S.VITO - S.MICHELE S.NO - FRANCAVILLA F.

ORARI IN VIGORE DAL 15 GENNAIO 2018

	(*) (C)	(A)	(B)		(B)	(*) (C)	(D)	(D)	(*) (C)			
ANDATA	Annuale	Annuale	Annuale	Scolast.	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale			
	Giorn.	L/V	L/S	L/S	L/S	Giorn.	L/S	L/S	Giorn.			
S.VITO del N.NNI (Via Francavilla)	04:20	04:56				12:00			20:16			
S.VITO del N.NNI (Via Frà Giacomo)	04:25	05:00	06:55		11.10	12:05			20:20			
S.VITO del N.NNI (V.le ONU)	I	I	07:05		I	I			I			
S.VITO del N.NNI (Via Francavilla)	I	05:05	07:10		11.20	I	13:05	17:30	I			
S.MICHELE S.NO (Cimitero)	I	05:15	07:20		11:30	I	13:15	17:40	I			
S.MICHELE S.NO (Via Pisacane)	I	I	I	07:15	I	I	I	I	I			
FRANCAVILLA F. (Via Carlo Alberto Della Chiesa)	I	05:40	I	I	I	I	I	I	I			
FRANCAVILLA F. (Via S.Francesco - direz. Grottaglie)	05:40		07:45	07:45	11:55	13:40	13:40	18:00	21:40			
FRANCAVILLA F. (Via Settembrini)			07:50	07:50	12:00		13:50	18:05				
FRANCAVILLA F. (Ospedale)			07:55	07:55	12:06		13:55	18:10				

(*): corse dirette a Brindisi - Mesagne - Latiano- Francavilla - Taranto Z.I.

Fermate in S.Vito (percorso A) Via Francavilla-Via S.Donato-Via Frà Giacomo-Via Brindisi-Via Annunziata-Via S.Domenico-Via Francavilla;
Fermate in S.Vito (percorso (B) Via Frà Giacomo-Via Brindisi - Via Annunziata -Via S.Domenico-Via Francavilla;
Fermate in S.Vito (percorso (C) Via Francavilla-Via S.Donato-Via Frà Giacomo-SS.16 per Brindisi
Fermate in S.Vito (percorso (D) Via Francavilla
Fermate in S.Michele S.no: Via Leopardi - Via della Repubblica - Via Gebemani - Via N.Sauro - Via Italia - Via De Amicis - Via Duca D'Aosta;
Fermate in Francavilla F. (percorso A) Via N.De Reggio - Via C.A. Della Chiesa (zona 167) - Via S.Lorenzo - Via Forleo -
Fermate in Francavilla F. (percorso B-D) Via N. De Reggio - Via S.Francesco - Via Settembrini - Via R. Imperiali - Via Villa C.-Via Monsignor A. Franco Ospedale Civile
Fermate in Francavilla F. (percorso C) Via N.De Reggio - Via S.Francesco;

	(B)	(A) (D)	(A) (D)	(A) (E)	(A) (D)	(A) (E)	(A) (D)	(B)	(C)	(B)	(A) (D)	(B)
RITORNO	Annuale	Annuale	Annuale	Scolast.	Scolast.	Scolast.	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale	Annuale
	Giorn.	L/S	L/S	L/Me/G/S	L/S	Ma/Ve	L/S	Giorn.	L/V	L/V	L/S	Giorn.
FRANCAVILLA F. (Ospedale)		08:10	12:10	13.10	13:10	14:05	14:05				19:35	
FRANCAVILLA F. (Via Di Vagno)		08:12	12:12	13:12	13:12	14:07	14:07				19:37	
FRANCAVILLA F. (Via S.Francesco - direz. Latiano)	08:00	08:15	12.15	13:15	13.15	14:10	14:10	16:00		17:00	19:40	00:00
FRANCAVILLA F. (Via S.Vito)	I	08:20	12:20	13:20	13:20	14.15	14.15	I	17.10	I	19:45	I
S.MICHELE S.NO (Via Duca D'Aosta)	I	08:35	12:35	13:35	13:35	14:30	14:30	I	17:20	I	20:00	I
S.MICHELE S.NO (Via De Amicis)	I	I	I	13:45	I	14:40	I	I	I	I		I
S.VITO del N.NNI (Via Francavilla)	09:30	08:50	12:50		13:50		14:45	17:30	17:35	18:30	20:15	01:30
S.VITO del N.NNI (Via Fra Giacomo)		08:55	12:55		13:55		14.50		17:40		20:20	
S.VITO del N.NNI (Via Carovigno)		09:05			14:00		14:55		17:50			
S.VITO del N.NNI (Viale ONU)					14:05		15:00					

(**) corse provenienti da taranto e dirette a Latiano - Mesagne - Brindisi - S.Vito;

Fermate in Francavilla F. (percorso A) Via Monsignor A. Franco (Ospedale) - Via Di Vagno - Via S.Francesco - Via Cap. Di Castri - Via Baracca - Via S.Vito;
Fermate in Francavilla F. (percorso B) Via S.Francesco - Via N. De Reggio;
Fermate in Francavilla F. (percorso C) Via N.De Reggio - Via Carlo Alberto della Chiesa - Via S.Lorenzo - Via S.Vito;
Fermate in S.Michele S.no: (Percorso D) Via Duca D'Aosta 110- Via Gramsci- Via Bolto- Via V.Veneto;
Fermate in S.Michele S.no: (Percorso E) Via Duca D'Aosta - Via Gramsci - Via Bolto - Via Leopardi - Via Della Repubblica - Via Gebemani -Via Italia - Via De Amicis;
Fermate in S.Vito del N.nni: Via Francavilla - Largo S.Antonio-Via S.Donato-Via 25 Luglio-Via Frà Giacomo-Via Carovigno - V.le ONU;
Fermate in S.Vito del N.nni (percorso B) Via Brindisi - Via Annunziata - Via Francavilla;

Legenda: Annuale Giorn. = Dal Lunedì alla Domenica e giorni Festivi Infrasettimanali;
Annuale L/S = Dal Lunedì al Sabato;
Annuale L/V = Dal Lunedì al Venerdì;
Scol. L/S = solo nei giorni scolastici dal Lunedì al Sabato;
Scol. L/Me/G/S = solo nei giorni scolastici indicati;
Scol. Ma/Ve. = solo nei giorni scolastici indicati;

Società Trasporti Pubblici Brindisi S.p.A.
S.S 613 C.da Piccoli Z.I. n. 245 – 72100 Brindisi
www.stpbrindisi.it – e-mail: info@stpbrindisi.it
N° Verde 800-232042

- San Vito - Taranto Z.I.

stpbrindisi COTRAP

AUTOLINEA S.VITO - TARANTO ZONA INDUSTRIALE

Autolinea: S.Vito dei Normanni - Brindisi - Latiano - Francavilla Fontana - Taranto Z.I.
(con diramazione S.Vito - S.Michele S.no - Francavilla F. - Taranto Z.I. e Latiano - Oria - Francavilla - Taranto Z.I.)

ORARI IN VIGORE DAL 08 OTTOBRE 2018

ANDATA	Annuale Giorn.	Annuale L/V	Annuale L/V	Annuale L/V	Annuale L/V	Annuale Sabato	Annuale Giorn.	Annuale Giorn.
S.Vito dei Normanni	04:20	04:55					12:10	20:15
S.Michele S.no	I	05:05					I	I
Brindisi (Via N. Brandi)	04:40	I					12:35	20:35
Brindisi (Stazione - Via Bastioni Carlo V°)	04:45	I					12:45	20:45
Brindisi (Ospedale)	04:55	I					12:55	20:55
Mesagne	05:10	I					13:10	21:10
Latiano (Via S.Vito)	I	I	05:10				I	I
Latiano (Via Aldo Moro)	05:20	I	I	05:10			13:20	21.20
Oria (Via Latiano)	I	I	05:20	05:20			I	I
Oria (Via Francavilla)	I	I	I	05:25			I	I
Oria (P.za Loroh)	I	I	05:25	I			I	I
Francavilla (Via C. A. Della Chiesa)	I	05:35	I	I	05:35		I	I
Francavilla (Via S.Francesco)	05:40	I	05:40	05:40	05:40	05:40	13.40	21:40
Taranto Z.I. (Piazza del Gesù)	I	06:05	06:05	06:05	I	I	I	I
Taranto Z.I. (Portineria A)	06:10	06:10	06:10	06:10	06:10	06:10	14:10	22.10
Taranto Z.I. (Via Statte)	06:25	06:25	06:25	06:25	06:25	06:25	14:25	22:25
Taranto Z.I. (Piazza del Gesù) (*):	06:30			06:30	06:30	06:30	14.30	22.30
Taranto Z.I. (Porto Mercantile)	06:35						14:35	22.35

Fermate a S.Vito con trancito da Brindisi: Via Francavilla - Largo S.Antonio - Via S.Donato - Via 25 Luglio - Via Fra Giacomo;
Fermate a S.Vito con trancito da S.Michele: Via S.Donato-Via Frà Giacomo-Via Brindisi-Via Annunziata-Via S.Domenico-Via Francavilla;
Fermate a S.Michele: Via Vittorio Veneto - Via Leopardi - Via della Repubblica - Via Getsamani - Via Italia - Via De Amicis - Via Duca D'Aosta;
Fermate in Brindisi: Via N.Brandi - Via Prov. S.Vito - Via De Carpentieri - Stazione F.S. - V.le A.Moro - Via S.G.Bosco - Via Appia - Ospedale Perrino;
Fermate in Mesagne: Via Brindisi - Via Marconi;
Fermate in Latiano con partenza da via S.Vito: Via Martin Luter King -Via Papa Giovanni XXIII -Via Francavilla -Via Oria;
Fermate in Latiano proveniente da Mesagne: V.le A.Moro - Via Della Repubblica - Via Berlinguer - Via Francavilla;
Fermate in Oria (Via Francavilla): Via Latiano - P.za Lama - Via D'Oria - Via Francavilla;
Fermate in Oria (P.za Loroh): Via Latiano - P.za Lama - Via D'Oria - Via D.Bonifacio - P.za Loroh - Via Torre S.S.;
Fermate in Francavilla (proveniente da S.Michele): Via Carlo A. della Chiesa - Via S.Lorenzo - Via Forleo - Via Cegile;
Fermate in Francavilla (corsa in partenza da Francavilla): Via C. A. della Chiesa - Via Abbadessa - Via N. De Reggio - Via S.Francesco;
Fermate in Francavilla (proveniente da Oria o da Latiano): Via S.Francesco;
Fermate in Taranto Z.I.: Portineria "A" - Nuova Direzione - Port."D" - Port. Imprese - Tubificio - Ex Belleli - P.za del Gesù
(*): effettuata coincidenza a P.za del Gesù con l'autobus proveniente da Torchiarolo per gli utenti diretti alla "Vestas";

RITORNO	Annuale Giorn.	Annuale Giorn.	Annuale L/V	Annuale Sabato	Annuale L/V	Annuale L/V	Annuale Giorn.
Taranto Z.I. (Porto Mercantile)	07:20	15:20			16:20		23:20
Taranto Z.I. (Vestas)	07:25	15:25			16:25		
Taranto Z.I. (Portineria A) (*)	07:30	15:30	15:30	15:30	16:30	16:30	23:30
Taranto Z.I. (Piazza del Gesù)	07:40	15:40	15:40	15:40	16:40	16:40	23:40
Francavilla Fontana (Via S.Francesco)	08:00	16:00	16:00	16:00	17:00	I	00:00
Francavilla F. (Via C.A. della Chiesa)	I	I	16:10		I	17:05	I
S.Michele S.no	I	I			I	17:25	I
Latiano	08:15	16:15			17.15	I	00:15
Mesagne	08:25	16:25			17:25	I	00:25
Brindisi (Ospedale Perrino)	08:40	16:40			17:40	I	00:35
Brindisi (Via Indipendenza)	08:46	16:46			17:46	I	00:40
Brindisi (Via Nicola Brandi)	08:55	16:55			17:55	I	00:45
S.Vito (Via Francavilla)	09:30	17:30			18:30	17:40	01:20
S.Vito (Via Carovigno)						17:50	

Fermate in Taranto Z.I.: Portineria "A" - Nuova Direzione - Port."D" - Port. Imprese - Tubificio - Ex Belleli - P.za del Gesù
Fermate in Francavilla: Via S. Francesco - Via N. De Reggio;
Fermate in Francavilla (corsa con prosieguo per S.Michele): Via C. A. della Chiesa - Via S.Lorenzo - Via S.Vito;
Fermate in Latiano: Via Francavilla - Via Berlinguer - Via Einaudi - Via Della Repubblica - Viale A.Moro;
Fermate in Mesagne: Via Marconi - Via Brindisi;
Fermate in Brindisi: Ospedale Perrino - Via Appia - Via S.G.Bosco - V.le A.Moro - Via Indipendenza - Via C.Colombo - Via Pr. S.Vito - Via Brandi;
Fermate in S.Michele: Via Duca D'Aosta - Via Gramsci - Via Bolto - Via V. Veneto;
Fermate in S.Vito: Via Brindisi - Via Annunziata - Via S.Domenico - Largo S.Antonio - Via Francavilla;
Fermate in S.Vito proveniente da S.Michele: Via Francavilla - L.go S.Antonio-Via S.Donato-Via 25 Luglio-Via Frà Giacomo-Via Brindisi - Via Carovigno;

LEGENDA:
Giorn.: si effettua dal Lunedì alla Domenica e Festivi infrasettimanali;
L/V = si effettua dal Lunedì al Venerdì
Sabato: si effettua nel solo giorno di Sabato

Società Trasporti Pubblici Brindisi S.p.A.
S.S 613 C.da Piccoli Z.I. n. 245 – 72100 Brindisi
www.stpbrindisi.it – e-mail: info@stpbrindisi.it
N° Verde 800-232042

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Una linea che connette Brindisi a Bari passa da San Vito due volte al giorno in andata e due in ritorno. La linea è operata da FSE ed interessa le città di Brindisi, San Vito, Carovigno, Ostuni, Montalbano, Speziale, Pezze di Greco Fasano, Monopoli, Polignano, Cozze, Mola di Bari, Bari. Le fermate in San Vito dei Normanni sono situate in Via Carovigno nei pressi della stazione AGIP e in Via Brindisi.

Non vi è un servizio di trasporto urbano, in quanto le forme di servizio urbano attive fino al 2015 sono state abolite perché costose e poco utilizzate dall'utenza. Il servizio, erogato sempre da STP Brindisi, prevedeva una linea per il trasporto alunni verso e da scuole elementari e medie realizzata in una sola corsa per andata e una per il ritorno dal lunedì al sabato.

stp brindisi

AUTOSERVIZIO URBANO COMUNE DI S.VITO DEI NORMANNI

SERVIZIO TRASPORTO ALUNNI ELEMENTARI E MEDIE

Partenza andata ore 7,25 dal Lunedì al Sabato;

Vle ONU - Via Carovigno – Via Roma – Via Boemondo Normanno – Via Mare – Via 1° maggio – inversione – Via Petrarca – Via Brindisi – Via Frà Giacomo - Via Einaudi – Via D.Di Vittorio – Via Mesagne – Via Milo – Via D'Annunzio – Via Alfieri – Via A.Negri – Via Q.Ennio – Via P.Bronte – Via B.Longo – Via Francavilla – Via Genova – Via Boito - Via Benedetto Croce – SCUOLE (arrivo ore 8,00)

Partenza ritorno ore 13,10 dal Lunedì al Sabato;

Via Kennedy – Via Salvemini – Via Mazzini --V.le ONU – V.le della Libertà – V.le Vittime del Lavoro - Via Carovigno – Via Roma – Via Boemondo Normanno – Via Mare – Via 1° Maggio – inversione – Via Petrarca – Via Brindisi – Via Frà Giacomo – Via XXV Luglio – Via Einaudi – Via D.Di Vittorio – Via Mesagne – Via Milo – Via D'Annunzio – Via Alfieri – Via A.Negri – Via Q.Ennio – Via P.Bronte – Via B.Longo – L.go S.Antonio;

Corsa aggiuntiva partenza ritorno ore 14,10 Lunedì - Mercoledì - Venerdì;

Via Kennedy – Via Salvemini – Via Mazzini --V.le ONU – V.le della Libertà – V.le Vittime del Lavoro - Via Carovigno – Via Roma – Via Boemondo Normanno – Via Mare – Via 1° Maggio – inversione – Via Petrarca – Via Brindisi – Via Frà Giacomo – Via XXV Luglio – Via Einaudi – Via D.Di Vittorio – Via Mesagne – Via Milo – Via D'Annunzio – Via Alfieri – Via A.Negri – Via Q.Ennio – Via P.Bronte – Via B.Longo – L.go S.Antonio;

Una seconda linea era attiva solo il lunedì per il mercato settimanale e prevedeva 6 corse:

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

COLLEGAMENTO MERCATO SETTIMANALE (Lunedì)

ORARI DELLE CORSE CON PARTENZA DA VIALE DELLA LIBERTA'

8.00 - 8,45 - 9,30 - 10,15 - 11,00 - 11,45

PERCORSO:

Viale della Libertà – Viale Vittime del Lavoro – Via Carovigno – Via Roma – Via Boemondo Normanno – Via Brindisi – Via Frà Giacomo – Via XXV Luglio – Via Einaudi – Via G.Di Vittorio – Via Mesagne - Via Milo – Via D'Annunzio – Via Alfieri – Via A.Negri – Via Q.Ennio – Via P.Bronte – Via B.Longo – Via Francavilla – Via Genova – Via Boito –Via Benedetto Croce – Via Salvemini – Via Mazzini – Via Don Milani – V.le ONU - V.le Della Libertà;

1 gennaio 2015

Infine il giovedì e la domenica era effettuato il collegamento verso il Cimitero

COLLEGAMENTO CIMITERO (Giovedì e Domenica)

PARTENZA ANDATA ORE 8,30

PERCORSO:

Via Boito – Via B.Croce – Via Salvemini – Via Mazzini - Via Don Milani – Viale ONU - Viale della Libertà – Viale Vittime del Lavoro - Via Carovigno – Via Roma – Via Boemondo Normanno – Via Brindisi – Via Frà Giacomo – Via XXV Luglio – Via Einaudi – Via G.Di Vittorio – Via Mesagne – Via Milo – Via D'Annunzio – Via Alfieri – Via A.Negri – Via Q.Ennio – Via P.Bronte – Via B.Longo – Via Francavilla – CIMITERO;

PARTENZA RITORNO ORE 9,30

PERCORSO:

CIMITERO – Via Francavilla – Via S.Antonio – Via S.Donato – Via XXV Luglio – Via Frà Giacomo – Via Brindisi – Via Annunziata – Via A.Sardelli – Via Carovigno – V.le Onu – Viale della Libertà - ;

1 gennaio 2015

7. LA DOMANDA DI MOBILITA

7.1 Fonti di dati: Censimento ISTAT, DEMOISTAT e Dati ASSET 2019.

Per caratterizzare la mobilità nel comune di San Vito dei Normanni, è importante valutare le sue componenti: l'uso del trasporto privato rispetto a quello collettivo e le scelte di mobilità dolce (piedi o bicicletta).

Il PUMS approfondisce tale aspetto attraverso una adeguata attualizzazione dei dati ISTAT, raccolti durante il censimento delle Popolazioni e delle Abitazioni (9 ottobre 2011) e finora unici dati di riferimento ufficiali per le amministrazioni rispetto ai comportamenti di pendolarismo.

La fotografia che i dati forniscono è di seguito attualizzata rispetto ad eventuali cambiamenti registrati sul territorio e valutata sulla base dell'evoluzione di indicatori specifici.

Per quanto riguarda gli spostamenti intercomunali, assieme ai dati ISTAT si sono considerati i dati e le elaborazioni sulla domanda di mobilità sistematica disegnata dall'indagine effettuata dall'ASSET Puglia nel 2018.

Infatti, a supporto della programmazione, ASSET ha commissionato tre indagini conoscitive, condotte con obiettivi e metodologie complementari tra loro: una basata su interviste compiute su un campione rappresentativo di cittadini pugliesi e riguardante domanda esistente e potenziale di mobilità; l'altra che ha riguardato la rilevazione dei flussi di traffico veicolare (matrici origine-destinazione) sulle strade extraurbane sviluppato con oderni sistemi di rilevazione GPS anche grazie al supporto fornito dalla Direzione del Compartimento Puglia-Basilicata dell'ANAS; una terza che ha verificato il grado di soddisfazione dei viaggiatori che utilizzano il sistema di trasporto pubblico regionale.

Come emerge dai diversi documenti a ciascuno correlati, le informazioni raccolte attraverso campioni non particolarmente numerosi forniscono risultati coerenti con le gerarchie individuate dall'analisi dei dati di controllo forniti da ANAS, motivo per cui alle stesse si fa riferimento nel confronto con i dati ISTAT 2011.

7.2 La localizzazione degli attrattori

Oltre all'analisi dei dati, è utile a capire le dinamiche di mobilità interna l'individuazione degli attrattori, ovvero i luoghi della città che rappresentano dei poli di attrazione per la cittadinanza. Sulla base di quanto emerso dal confronto con i cittadini e dell'analisi del

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

territorio, si è cercato di individuare tutti i poli a maggiore domanda potenziale, ovvero anche quelli che si intende valorizzare nella strategia generale della città.

La classificazione di questi permette di proporre soluzioni di mobilità mirate a seconda della domanda caratterizzante.

Ad esempio, secondo una elaborazione degli ultimi dati ISTAT disponibili da parte di Confartigianato[4], negli ultimi 5 anni l'uso della bici per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro è cresciuto del 17,9%, in particolare tra gli under 35 dove questa percentuale sale al 52,5%.

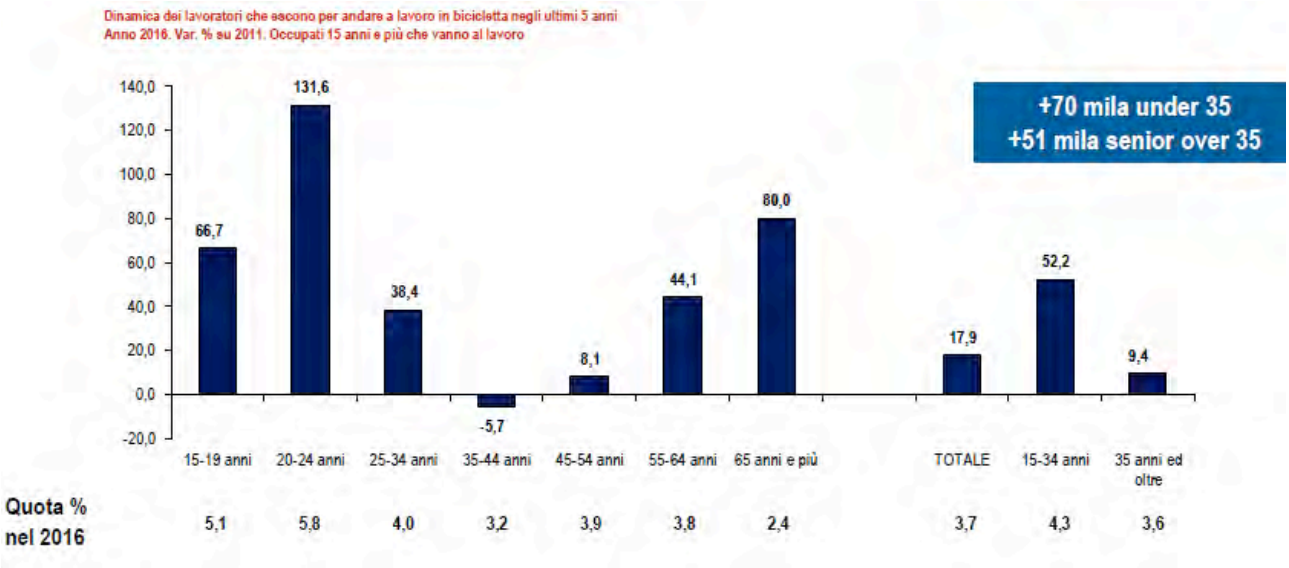


Figura 104 - Analisi dati ISTAT sull'uso della Bicicletta per età (Artibici 2018)

Ai fini delle proposte per la ciclabilità, quindi, sono significativi tutti quei poli con maggiore attrattiva per i giovani (per San Vito ad esempio il **Laboratorio Urbano ExFadda**), e in particolare quelle strutture o aree con finalità ricreative o sportive. Nello specifico a San Vito dei Normanni si individuano le scuole (di ogni ordine e grado), i parchi cittadini e le attrezzature sportive (es. il Campo Sportivo).

Accanto a questi non possono mancare i principali attrattori di domanda: gli uffici pubblici e altri servizi di pubblica utilità (compresi i nodi del TPL). In Figura 105 si riporta la mappa dei centri di interesse.

[4] Rapporto Artibici 2018, Artigianato e filiera della bicicletta, The bicyclereinassance – Triennale di Milano

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 105 - Attrattori San Vito dei Normanni

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

La localizzazione degli attrattori è stata definita a partire dai dati forniti dal SIT puglia, individuando le aree di interesse storico culturale, i luoghi di culto, le aree cimiteriali, le aree dei servizi pubblici e privati, le aree sportive e le aree verdi urbane, gli insediamenti commerciali. Queste aree sono state poi confrontate ed incorporate alle aree individuate nel Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana di San Vito dei Normanni, a sua volta costruito dai partecipanti durante gli incontri previsti.

All'interno del centro storico spicca il Castello Dentice di Frasso, il Municipio ed alcuni luoghi di culto. Dal centro storico si ha facile accesso alla villa comunale che ospita un istituto scolastico e, dalla parte opposta alla Basilica Santa Maria della Vittoria la cui piazza è un luogo di aggregazione per la popolazione sanvitese. A Nord Ovest si trova il Palazzetto dello sport ed una serie di plessi scolastici. Su alcune diramazioni di via Carovigno si trovano gli edifici dell'ASL Brindisi ed un centro per anziani oltre alla zona industriale ed insediamenti commerciali. Ad est si trova il plesso ExFadda ed una serie di edifici scolastici. A sud ritroviamo l'area archeologica ed il cimitero.

7.3 La domanda sistematica interna disegnata da ISTAT

Rispetto alle sezioni di censimento, utilizzate per descrivere la situazione demografica, ai fini delle analisi della domanda di mobilità è più significativo aggregare tra loro le sezioni (e dunque il numero di spostamenti ad esse associati), costruendo delle zone omogenee per tipologia di insediamento e popolazione, coerenti con la forma della rete viaria e opportunamente coerenti con gli ambiti individuati dal DPRU.

Il risultato di tale zonizzazione è mostrato in Figura 106.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

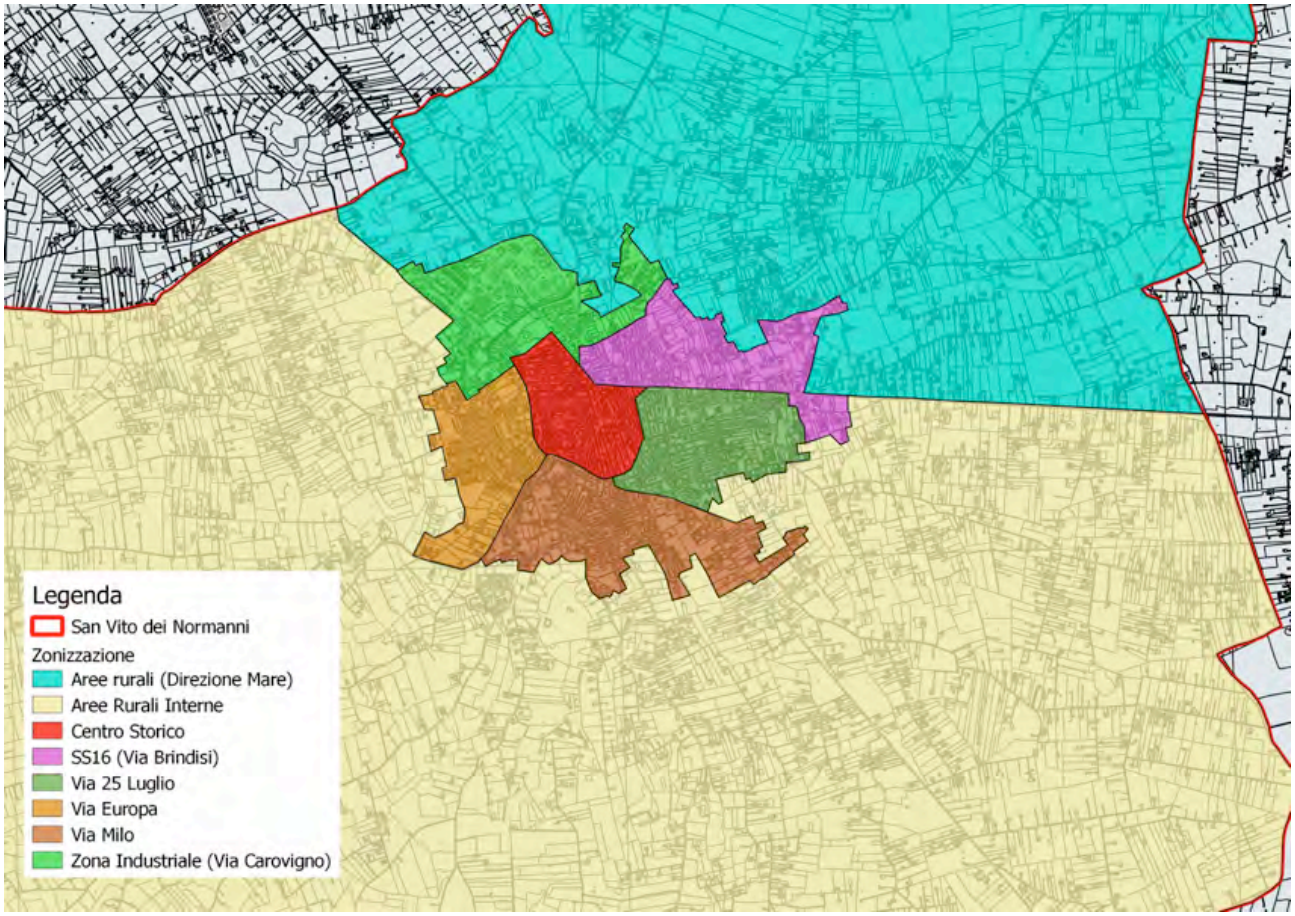


Figura 106 – Zonizzazione del territorio di San Vito dei Normanni

La classificazione delle zone in analisi per densità di popolazione è riportata in Figura 107.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

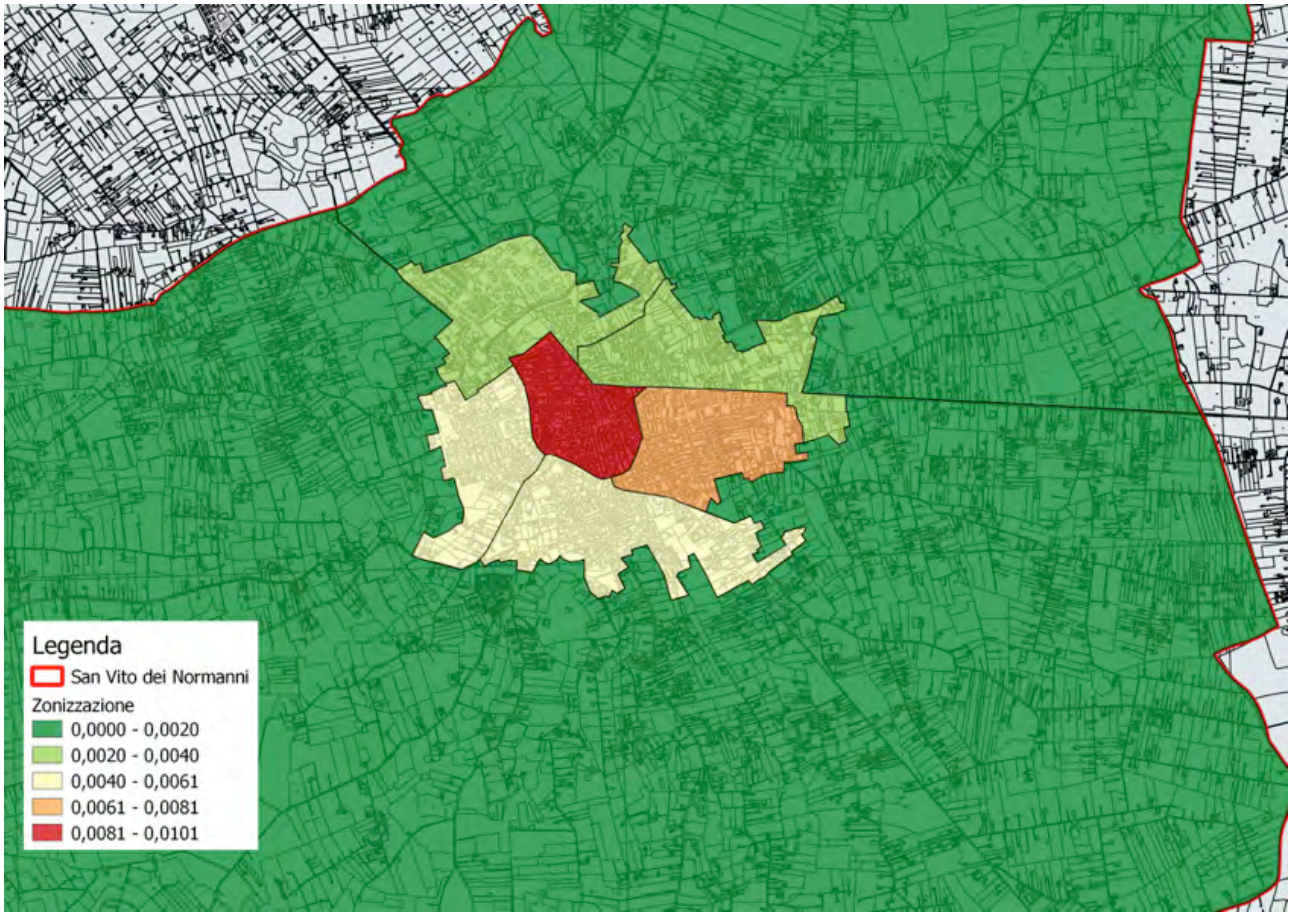


Figura 107 – Classificazione per densità di popolazione delle zone di San Vito dei Normanni

Definite le zone, ad esse è stata attribuita una capacità generativa e attrattiva, basandosi sul numero delle persone che quotidianamente di spostano per studio o per lavoro da ciascuna zona e sul numero degli addetti (descritti dal censimento ISTAT 2011).

I risultati sono graficizzati nel diagramma generazione/attrazione (Figura 108), che assegna a ciascuna zona un potere attrattivo e generativo (rappresentato rispettivamente dalle colonnine rossa e verde), ossia il numero di persone che si muovono quotidianamente dalla zona e il numero di addetti delle imprese presenti nella stessa.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

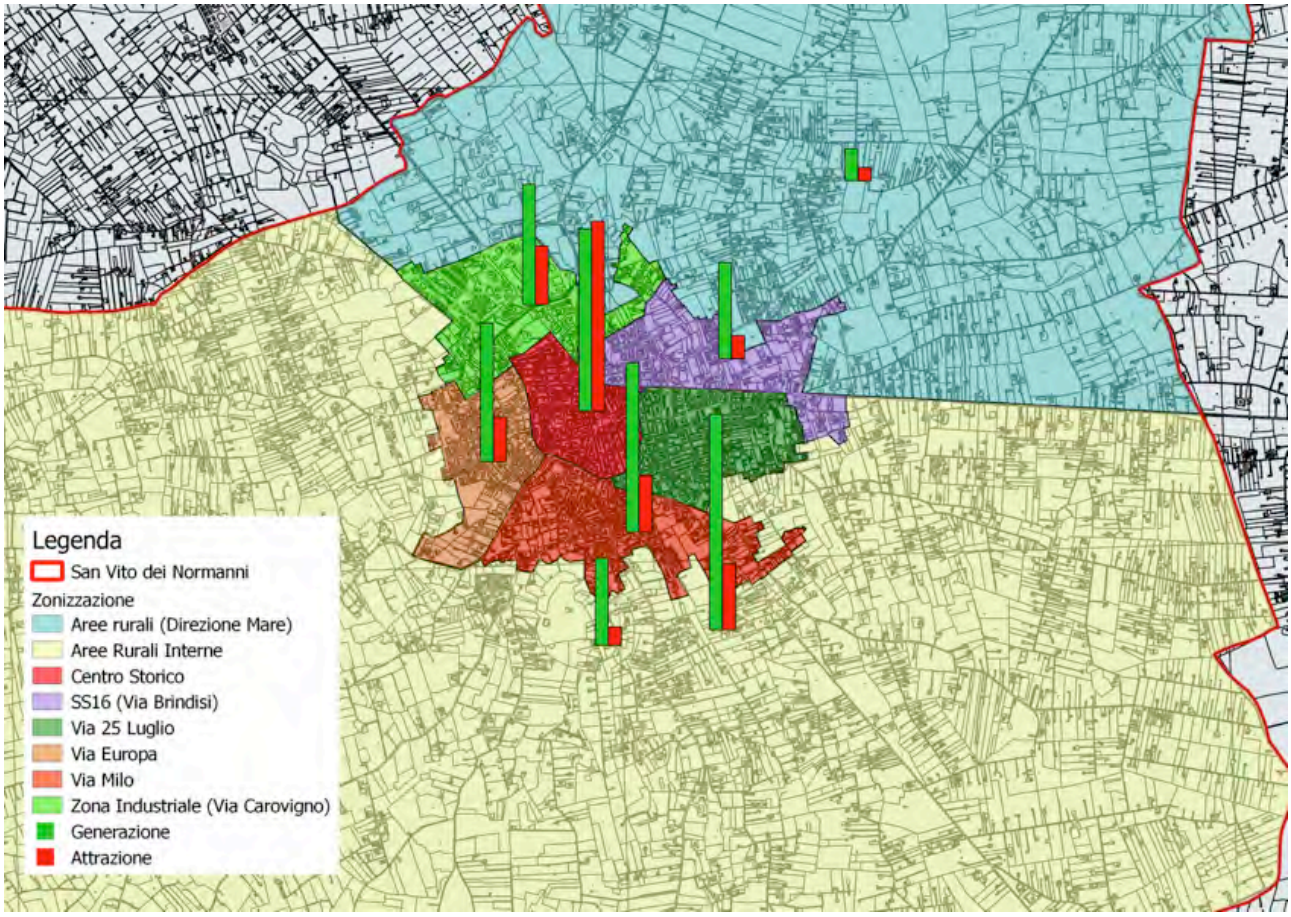


Figura 108 – Diagramma Generazione - Attrazione

Il diagramma mostra come la zona più attrattiva è quella denominata “Centro Storico” cioè quella centrale dove risiedono le principali attività lavorative. Tutte le altre zone, come si può notare, sono caratterizzate solo da potere generativo a dimostrazione del fatto che il flusso in uscita da San Vito dei Normanni è superiore a quello in entrata.

La Tabella 10 mostra i valori numerici rappresentati nel grafico.

Tabella 10 – Dati Istat relativi alla generazione/attrazione di ogni zona

Nome Zona	**Popolazione**	**Generazione (Persone che si spostano)**	**Attrazione (addetti)**
Zona Industriale (Via Carovigno)	2242	886	436
SS16 (Via Brindisi)	1797	710	436
Aree Ruraliinterne	1570	642	135
Aree Rurali Direzione Mare	597	239	97
Via 25 Luglio	3855	1590	487

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Centro Storico	3774	1345	1402
Via Milo	3180	1247	422
Via Europa	2605	1021	331

Note queste caratteristiche di ciascuna zona, è altrettanto importante comprendere come avvengano gli spostamenti generati da tali caratteristiche. L'informazione si evince, ancora una volta, dalla matrice di pendolarismo ISTAT.

I dati ci dicono che una componente pari al 33,24% degli spostamenti avviene a piedi, una percentuale inferiore alla media dei comuni pugliesi, anche per le maggiori dimensioni cittadine, oltre che per l'orografia del territorio. Gli spostamenti in bici sono pari all'1,3%.

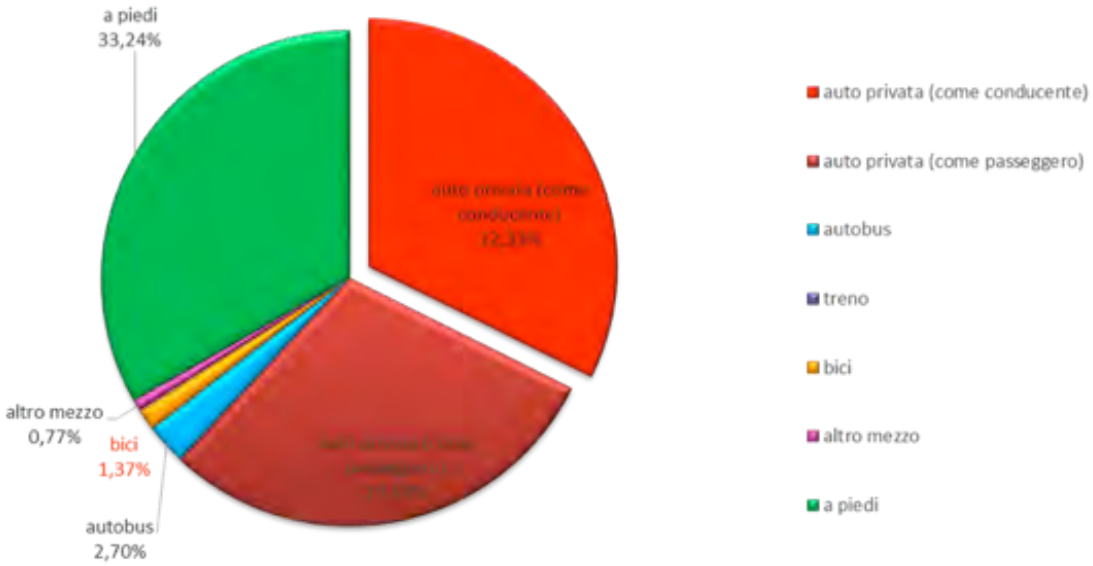


Figura 109 – Ripartizione modale degli spostamenti all'interno di San Vito dei Normanni per studio e/o lavoro

Il dato è ancora più significativo se si separano gli spostamenti per motivi di studio da quelli per motivi di lavoro: in questo caso, infatti, si vede che la media degli spostamenti a piedi è fortemente condizionata dagli studenti, anche perché impossibilitati a guidare un mezzo proprio, mentre gli spostamenti per lavoro avvengono in auto per circa il 67% tra chi usa l'auto come conducente e chi come passeggero.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

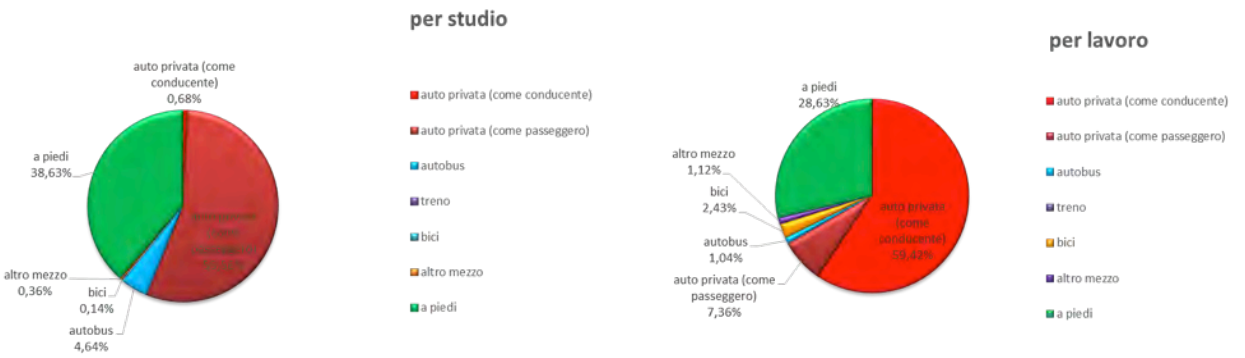


Figura 110 – Share modale degli spostamenti organizzati per studio e lavoro

La sola osservazione del tasso di motorizzazione (dati ACI) evidenzia la necessità di invertire un trend di crescita del possesso dell'auto. Rispetto al dato nazionale (Figura 111), nel comune di San Vito dei Normanni, il numero di auto ogni mille abitanti è addirittura superiore: il dato mette in evidenza come sia abitudine ormai diffusa prediligere l'uso dell'auto privata per i propri spostamenti, siano questi urbani ed extraurbani. Il problema è sicuramente culturale, ma non bisogna sottovalutare la mancaza di solide ed efficienti alternative di trasporto.

La percentuale di persone (Figura 113) che quotidianamente si sposta per motivi di studio o lavoro è aumentata negli ultimi dieci anni (dal 44,8% della popolazione nel 2001, si è passati al 49,8% nel 2011). A tale aumento non è seguito un proporzionale miglioramento dei servizi di trasporto sia per la mobilità interna che per quella extraurbana.

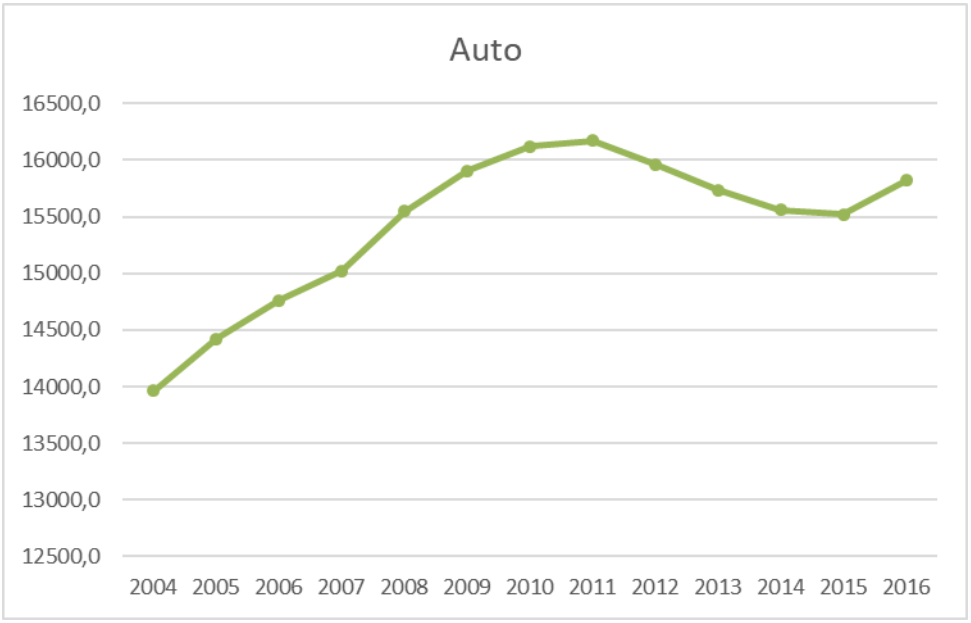


Figura 111 - Tasso di motorizzazione a San Vito dei Normanni tra il 2004 e il 2016 (ACI)

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

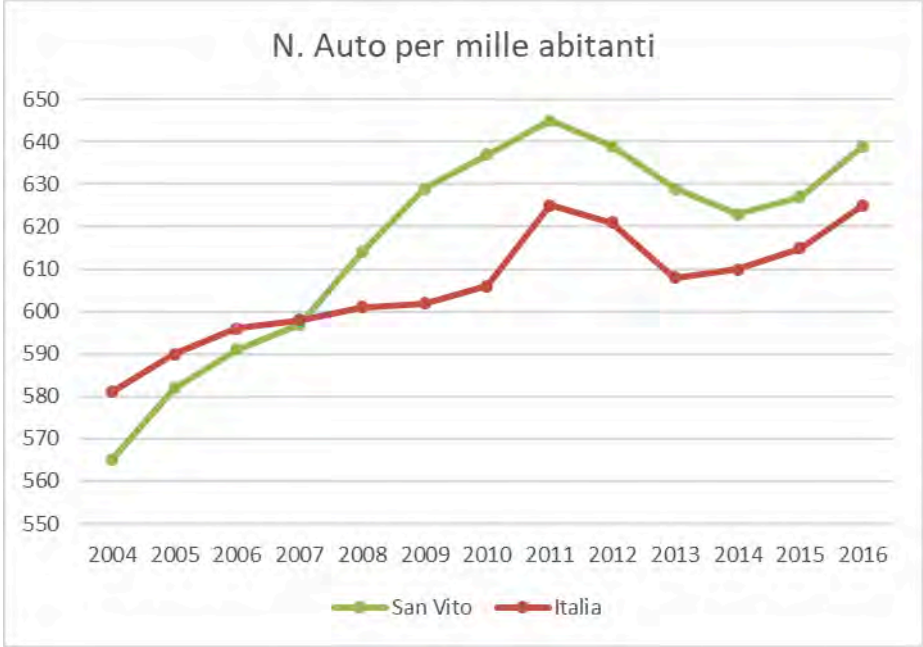


Figura 112 – Numero di auto per mille abitanti, il confronto del dato tra San Vito dei Normanni e le stime nazionali

Quanto detto è dimostrato dal fatto che all'aumento del numero di spostamenti è seguito un incremento dell'uso del mezzo privato per muoversi: si è passati dal 35,2% del 1991 al 64,2% della popolazione che abitualmente si reca al luogo di studio o di lavoro ed addirittua più di 2 sanvitesi su 3 utilizzano il mezzo privato per spostarsi (Figura 114).

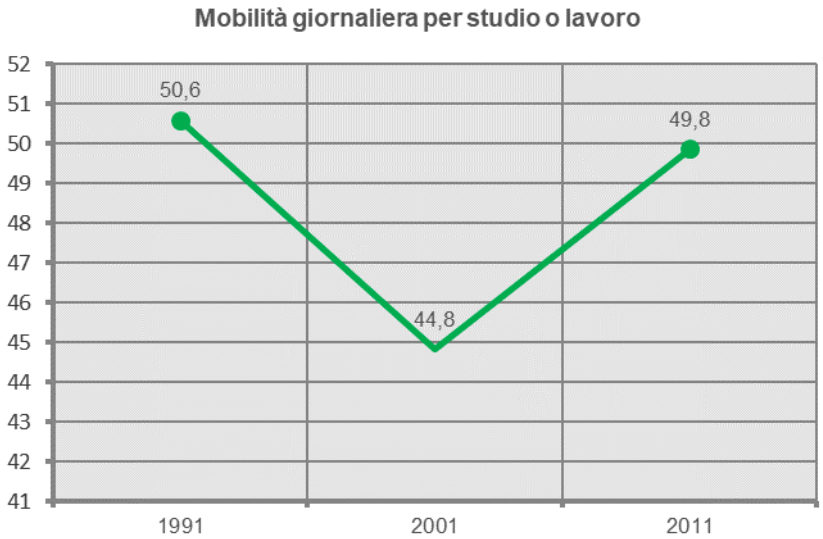


Figura 113 - Percentuali di popolazione attiva (confronto 1991, 2001, 2011 http://ottomilacensus.istat.it/)

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

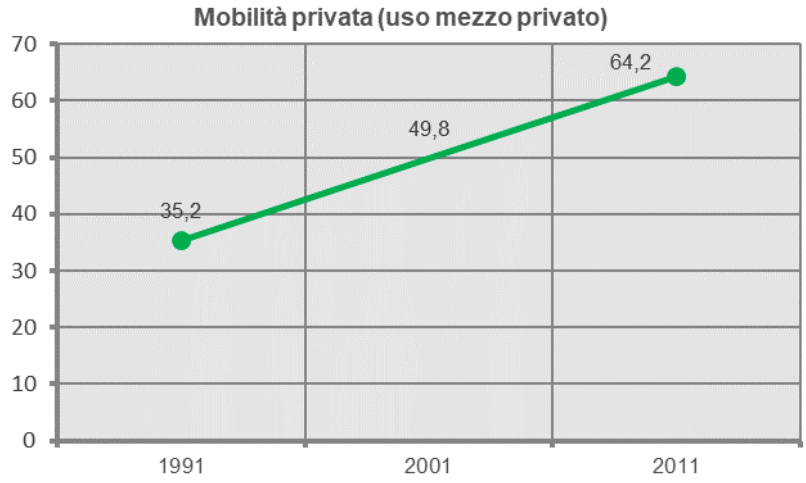


Figura 114 – Percentuale di utilizzo del mezzo privato (confronto 1991, 2001, 2011 http://ottomilacensus.istat.it/)

Rapportando il dato a quello nazionale e quello regionale, si può osservare che San Vito dei Normanni la scelta dell'auto sia pressocchè uguale: il 64,2 % in confronto rispettivamete al 60% e al 64,3%. La scelta dei mezzi di trasporto pubblico è inferiore rispetto a quanto avviene nel resto della Puglia e in Italia (Figura 115), sono invece molti coloro i quali si spostano a piedi oppure in bici: questo fa pensare che gli spostamenti interni al tessuto urbano ricoprono un ruolo significativo.

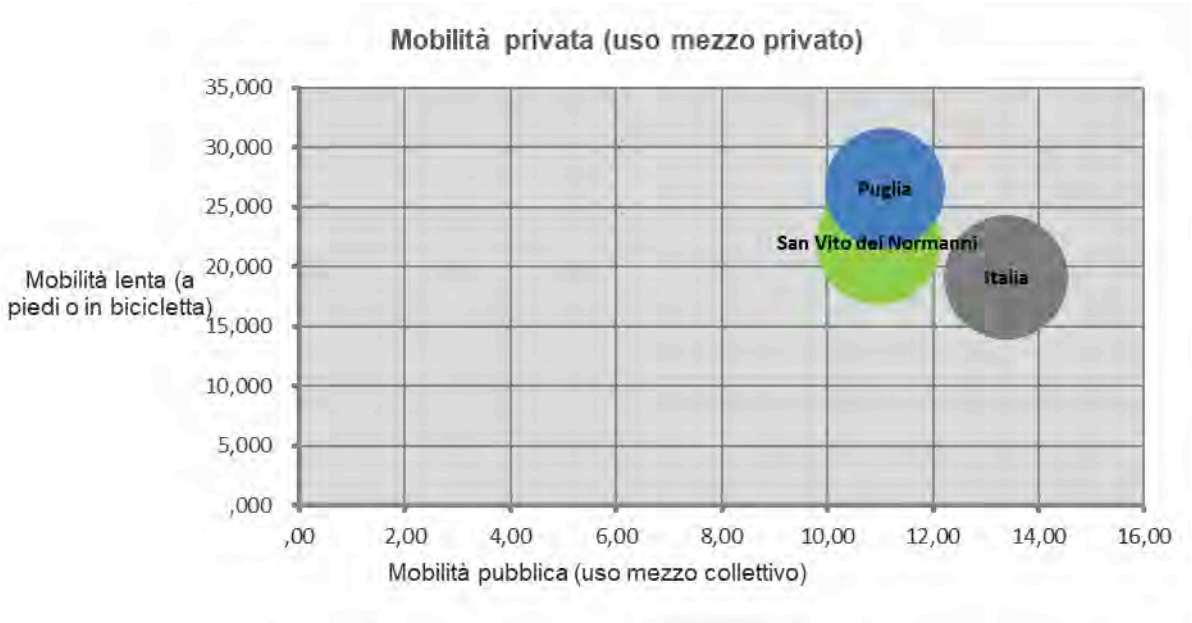


Figura 115 – Rapporto tra Mobilità sostenibile e non (http://ottomilacensus.istat.it/)

Il PUMS ha dunque l'importante compito di formulare delle strategie per modificare gli attuali spostamenti in auto su altre modalità: all'interno della città gli spostamenti

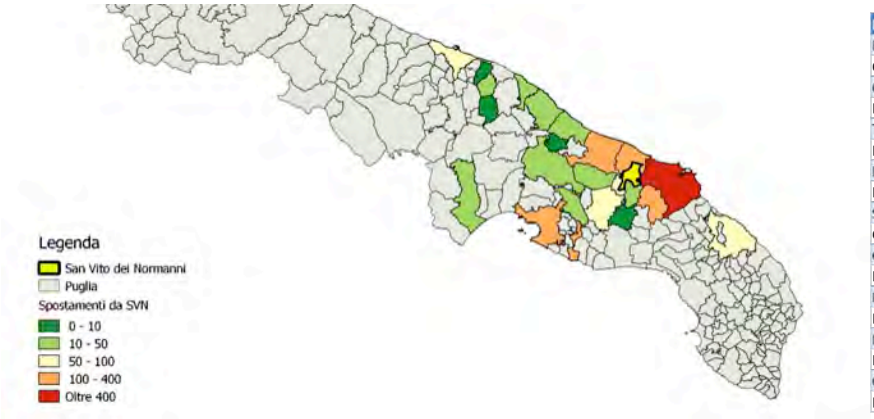
Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

dovrebbero avvenire prevalentemente a piedi e in bici, in quanto le distanze sono compatibili con tali modalità. Se questo può avvenire in sicurezza e comfort, allora anche gli spostamenti verso l'esterno ne gioveranno, non essendo necessaria l'auto per il primo (o ultimo) "miglio".

7.4 La domanda di mobilità sistematica da e verso l'esterno per i dati ISTAT 2011

7.4.1 Gli spostamenti verso l'esterno: Destinazione e share modale

I dati di mobilità verso l'esterno mostrano un'importante interazione con i comuni confinanti, in particolare il maggior numero di spostamenti avviene nei confronti del capoluogo di Provincia, Brindisi, verso il quale si spostano 1446 unità, prevalentemente per lavoro. Gli altri poli attrattori sono rappresentati (come si evince in Figura 116) dai comuni limitrofi di Ostuni, Carovigno e Mesagne.



Destinazione	Studio	Lavoro	Totale
Brindisi	356	1090	1446
Ostuni	216	166	382
Carovigno	48	162	210
Mesagne	26	107	133
Taranto	5	100	105
Lecce	49	33	82
Francavilla Fontana	19	61	80
Bari	20	39	59
San Michele Salentino	0	54	54
Ceglie Messapica	8	31	39
Grottaglie	0	23	23
Latiano	0	23	23
Polignano a Mare	0	22	22
Fasano	0	21	21
Martina Franca	0	21	21
Monopoli	0	17	17
Castellaneta	0	14	14
Rutigliano	0	13	13

Figura 116–Spostamenti Globali da San Vito dei Normanni verso l'esterno

L'analisi dello share modale di questi spostamenti per studio o lavoro mostra che la maggior parte di questi avviene in automobile, come conducente (59,33%) o come passeggero (8,64%). La restante parte utilizza prevalentemente il Trasporto Pubblico Locale.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

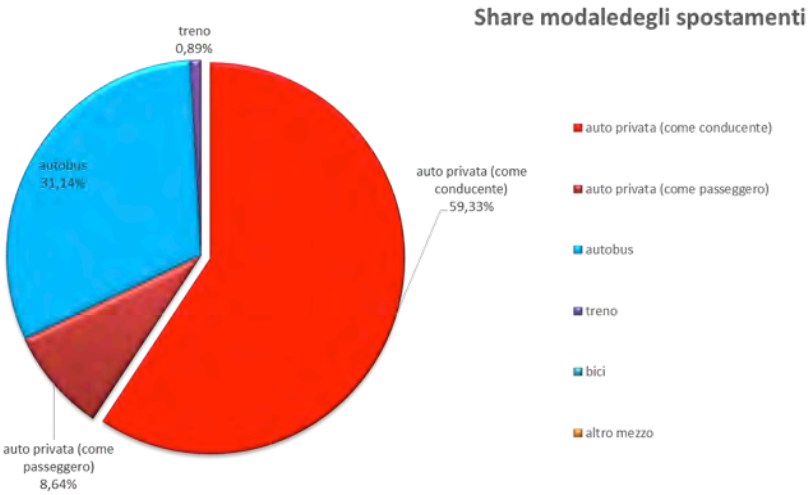


Figura 117 – Share modale degli spostamenti da San Vito dei Normanni verso l'esterno, per studio e/o lavoro

Anche in questo caso, approfondendo le analisi con la separazione delle motivazioni dello spostamento, si può notate come sia la popolazione studentesca ad incidere sulla media di uso di autobus e treno.

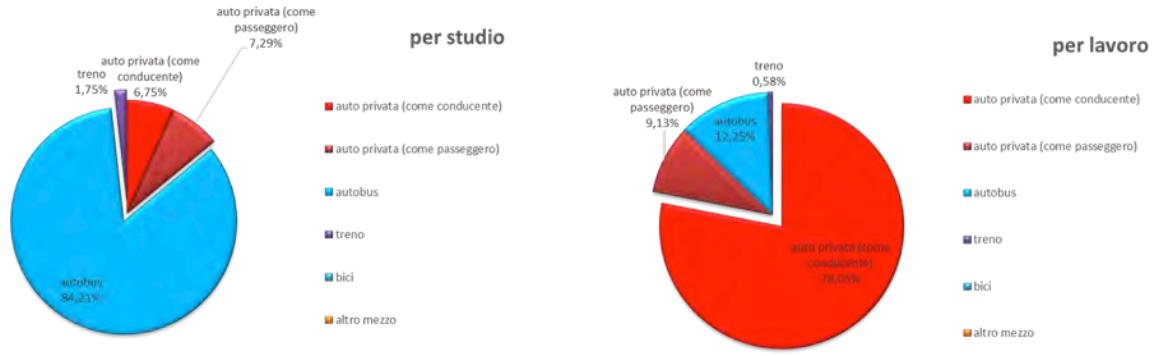
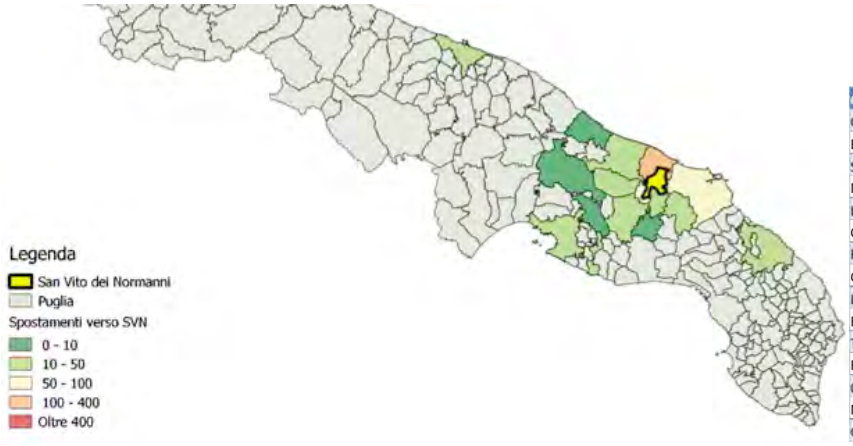


Figura 118 - Share modale degli spostamenti verso l'esterno, organizzati per studio e lavoro

7.4.2 Gli spostamenti verso San vito: Origine e share modale



Origine	Studio	Lavoro	Totale
Carovigno	72	117	189
Brindisi	8	83,46	91,46
San Michele Salentino	17	49	66
Mesagne	0	48,56	48,56
Latiano	0	33	33
Ostuni	0	31	31
Francavilla Fontana	7,17	15,26	22,43
Ceglie Messapica	1	19,08	20,08
Lecce	0	15,74	15,74
Bari	0	14,43	14,43
Taranto	0	12,63	12,63
Fasano	0	8,03	8,03
Oria	0	6	6
Martina Franca	0	5,83	5,83
Grottaglie	0	2,84	2,84

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 119 – Spostamenti verso San Vito dei Normanni

Rispetto ai comuni minori del territorio pugliese, gli spostamenti in ingresso sono inferiori rispetto a quelli in uscita. Il territorio risente molto della vicina presenza del capoluogo di Provincia.

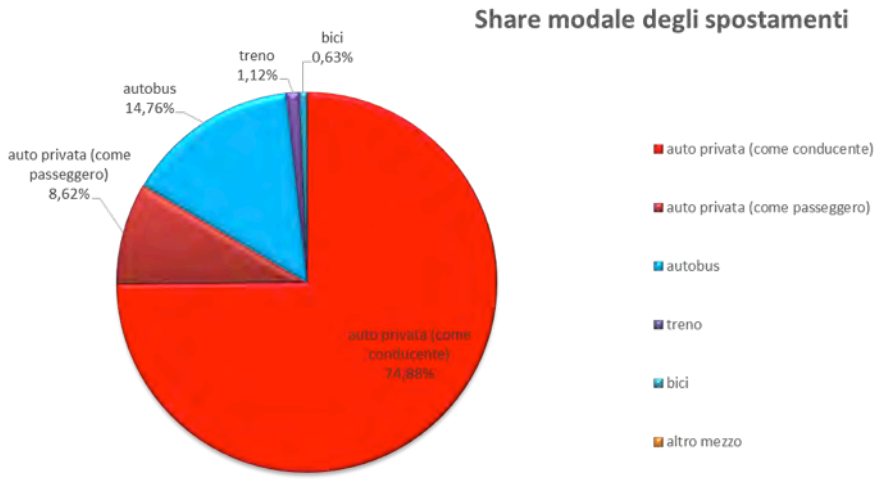


Figura 120 - Share modale degli spostamenti verso San Vito dei Normanni per studio e/o lavoro

Oltre il 70 % avviene con mezzo privato motorizzato. Per motivi di studio continuano a farla da padrone autobus e treno: il 72,16% si muove con bus (aziendali o scolastici, urbani o extraurbani) o treno. Poco più di un decimo arriva con l'auto privata.

La situazione si capovolge radicalmente se analizziamo le modalità di spostamento di coloro che giungono a San Vito dei Normanni per motivi di lavoro: in questo caso (Fig. 123) ben l'88,4% delle persone sceglie l'automobile. Questo è un dato quanto mai critico che mostra un ampio margine di miglioramento per i servizi di trasporto pubblico rivolti ai lavoratori.

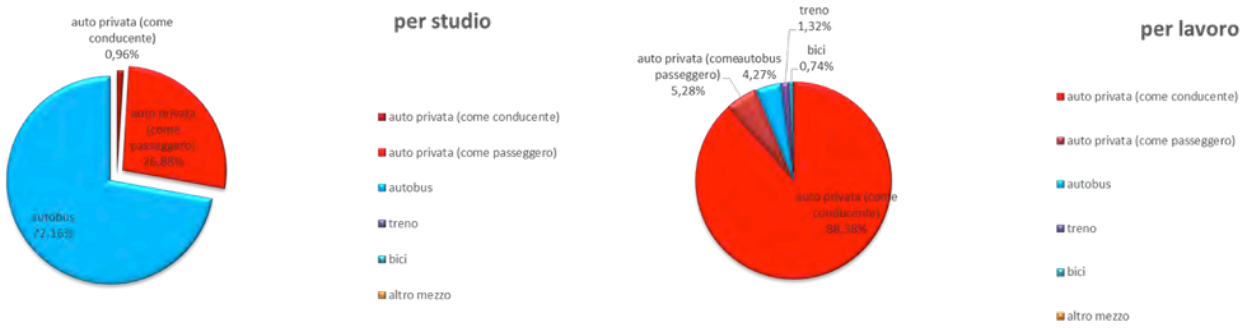


Figura 121 - Share modale degli spostamenti organizzati verso San Vito dei Normanni per studio e lavoro

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

7.5 Analisi ASSET

7.5.1 Indagine flussi di traffico veicolare

Come detto, in supporto alla programmazione delle azioni da intraprendere ASSET ha commissionato tre indagini conoscitive, tra le quali una rilevazione dei flussi di traffico veicolare (matrici origine-destinazione) sulle strade extraurbane sviluppato.

Allo scopo di verificare e aggiornare le tendenze misurate da ISTAT durante il censimento, si sono verificati i risultati dell'analisi.

In supporto alle analisi svolte mediante i dati ISTAT, può essere utile incrociare i dati con quelli dell'indagine sulla mobilità promossa da ASSET nel maggio 2018. Se l'ISTAT infatti misura gli spostamenti di pendolarismo per studio e lavoro, i dati ASSET associano agli spostamenti anche quelli di altra natura. Allo scopo di verificare e aggiornare le tendenze misurate da ISTAT durante il censimento, si sono verificati i risultati dell'analisi, in particolare, sui flussi veicolari. Dalle analisi che seguono è possibile confrontare i risultati ottenuti a conferma o meno del comportamento descritto dai dati ISTAT.

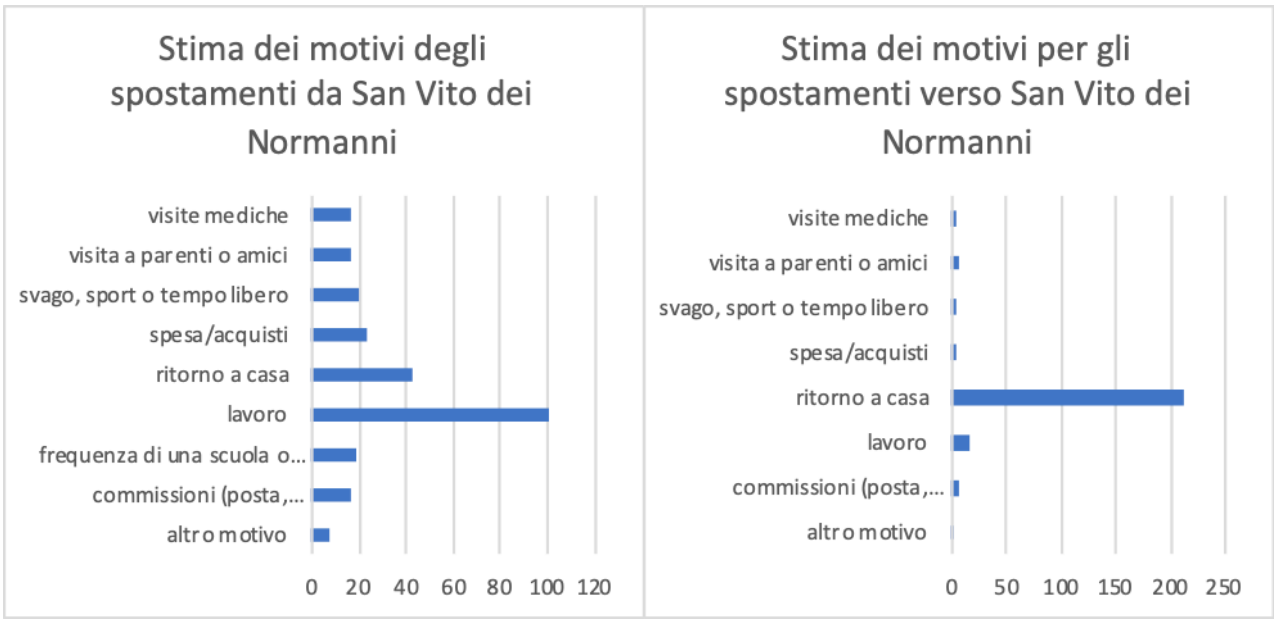


Figura 122 - Motivazione degli spostamenti da e verso San Vito dei Normanni

I grafici riportati mostrano il numero di spostamenti da e verso San Vito dei Normanni per visite mediche, visita a parenti o amici, svago sport e tempo libero, spesa o acquisti, ritorno a casa, lavoro, frequenza di una scuola, commissioni o altro motivo. Si può notare che la maggiorparte degli spostamenti è dovuta al lavoro, in conferma di ciò che è emerso dalle analisi ISTAT. Tuttavia i dati ASSET ci forniscono un quadro diversificato dei motivi

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

dello spostamento. È importante specificare che le indagini ASSET sono di diversa natura e sono basate: le prime su interviste compiute a campione rappresentativo dei cittadini pugliesi riguardante la domanda esistente e potenziale di mobilità; le altre hanno riguardato la rilevazione dei flussi di traffico veicolare sulle strade extraurbane. Pertanto la diversa tipologia di reperimento dei dati può portare ad alcune differenze nei risultati, soprattutto considerando che i dati hanno rilevanza a scala regionale piuttosto che locale. Tuttavia l'analisi dei risultati e la loro interpretazione e contestualizzazione può far emergere una serie di criticità o problematiche che è opportuno segnare e confrontare con i dati di altra natura per ottenere un quadro esaustivo del contesto e della domanda di mobilità.

Nei paragrafi che seguono si analizzano i flussi verso l'esterno e verso l'interno del comune oltre a tutta una serie di dati sugli spostamenti nel territorio di San Vito.

7.5.1.1 I flussi veicolari verso l'esterno

Nel documento "Stima delle matrici OD per la regione Puglia - Inquadramento generale, metodologia di stima, risultati" è possibile approfondire la metodologia di studio, in cui si mostra che anche se il numero di flussi misurati è inferiore a quello reale, tuttavia è coerente con le gerarchie individuate dall'analisi dei dati ANAS.

In particolare emerge come tale coerenza sia maggiore se il dato originario è riportato alla popolazione con coefficiente rip1, quello che dunque si considera in questa analisi, in particolare facendo riferimento ai flussi medi giornalieri di un giorno feriale F24h.

L'analisi di tale valore, nella matrice OD relativa a San Vito dei Normanni, per quanto riguarda i flussi veicolari in uscita è coerente con il dato ISTAT relativamente ai comuni destinatari principali dello spostamento, di cui si riporta l'elenco oltre le 10 unità. La diversa posizione in classifica rispetto alla scelta dell'automobile ci può fornire una idea della facilità di raggiungimento in auto della destinazione.

Tabella 11 - Comuni verso i quali si registrano più di 10 spostamenti veicolari medi giornalieri

Comune destinazione	Flusso (rip1)
San Vito dei Normanni	75109
Carovigno	2407
Brindisi	1533,4
Ostuni	670,1

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Mesagne	494,1
Latiano	422,6
San Michele Salentino	312,5
Francavilla Fontana	233,2
Ceglie Messapica	108,8
Fasano	92,9
Taranto	86,1
Oria	85,4
Monopoli	42,1
Grottaglie	38,8
Bari	35,1
Villa Castelli	33,2
Lecce	29,8
Massafra	23,3
San Pancrazio Salentino	23,2
Cellino San Marco	18,1
Trepuzzi	11,6
San Pietro Vernotico	11,5

7.5.1.2 I flussi veicolari dall'esterno verso San Vito

Anche per quanto riguarda i flussi veicolari in entrata si verifica tale coerenza, come mostrato dal riepilogo dei flussi veicolari in ingresso da ciascun comune, superiori a 10 unità.

Anche in questo caso, dal diverso posizionamento possiamo trarre informazioni sull'accessibilità alternativa di San Vito dei Normanni da ciascun comune.

Tabella 12 - Comuni che registrano più di 10 spostamenti veicolari medi giornalieri verso San Vito.

Comune di origine	Flusso (rip1)
Carovigno	2373,6
Brindisi	1541,7
Ostuni	638,6
Mesagne	560,1
Latiano	387,1
San Michele Salentino	340,7
Francavilla Fontana	261,3
Ceglie Messapica	135,6
Oria	109
Fasano	92,8
Taranto	79,2

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Monopoli	61,8
Grottaglie	61,6
Lecce	42,6
Bari	33,1
Modugno	23,6
Monteiasi	21,6
San Pancrazio Salentino	17,4
Surbo	15,9
Villa Castelli	15,5
Torchiarolo	13,9
Martina Franca	13,6
Cellino San Marco	13,6
Torre Santa Susanna	13
Massafra	11,7
Manduria	11,5
Cisternino	11,5

7.5.2 Indagine statistica sulla domanda di mobilità realizzate tramite interviste

È utile confrontare i risultati emersi dall'analisi dei dati ISTAT con quelli ottenuti dallo studio dell'ASSET denominato "Indagine sulla mobilità dei cittadini residenti nel territorio regionale finalizzata allo studio della domanda di trasporto in Puglia". L'oggetto della ricerca è stato lo studio, l'analisi e l'elaborazione di dati di spostamento origine destinazione nell'ambito del territorio della Regione Puglia, al fine di aggiornare il modello di simulazione trasporti - territorio implementato dall'Agenzia nonché delle banche dati sulla mobilità, mediante un'indagine della domanda di trasporto che ricostruisca gli spostamenti tra i comuni pugliesi e la ripartizione modale. Il target dell'indagine è costitutito dalla popolazione residente in Puglia dai 15 ai 75 anni che effettua spostamenti al di fuori del proprio comune di residenza. La rilevazione è stata condotta in periodi che possono essere considerati standard, ovvero non affetti da particolarità in merito alla natura degli spostamenti, sia in termini di destinazioni, che di motivi di viaggio e mezzi utilizzati. Il modello concettuale della rilevazione si basa sul concetto delle finestre temporali mobili. In sostanza ogni residente/domiciliato è stato considerato in target se e solo se ha effettuato almeno uno spostamento extracomunale nel giorno predentente l'intervista o nei giorni precedenti, fino ad un massimo di 10 giorni antecedenti l'intervista. Durante l'intervista sono state registrate le seguenti informazioni:

- Destinazione

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- Orario di partenza
- Motivo dello spostamento
- Mezzi utilizzati per realizzare lo spostamento
- Mezzo prevalente tra quelli utilizzati
- Frequenza settimanale dello spostamento

Le interviste sono state realizzate in modalità CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing) tra ottobre 2018 e febbraio 2019 per un totale di 35.208 interviste. Da queste sono stati estratti 83.134 spostamenti.

Analizzando i dati ottenuti a livello regionale è possibile evidenziare che la maggiorparte degli spostamenti registrati durante i giorni feriali sono per lavoro o scuola ed in generale, interessano la fascia oraria tra le 7 e le 9 del mattino, mentre il rientro si distribuisce in maniera proporzionale nel pomeriggio, con alcuni picchi orari come ad esempio tra le 14 e le 15. Nei giorni festivi i pattern si modificano completamente: in base ai motivi degli spostamenti possiamo notare che gli spostamenti per svago iniziano di mattina tra le 10 e le 11 ma anche tra le 16 -17 del pomeriggio, il rientro a casa risulta traslato verso il medio tardo pomeriggio.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

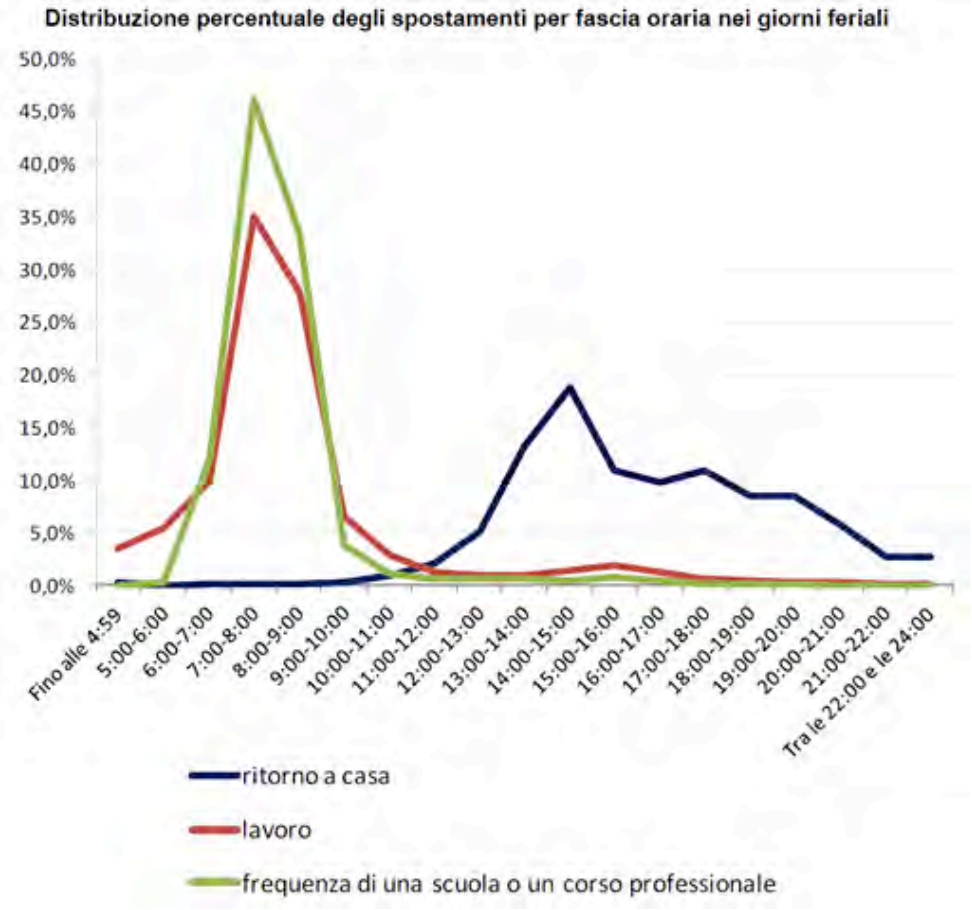


Figura 123 - Distribuzione percentuale degli spostamenti per fascia oraria nei giorni feriali

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

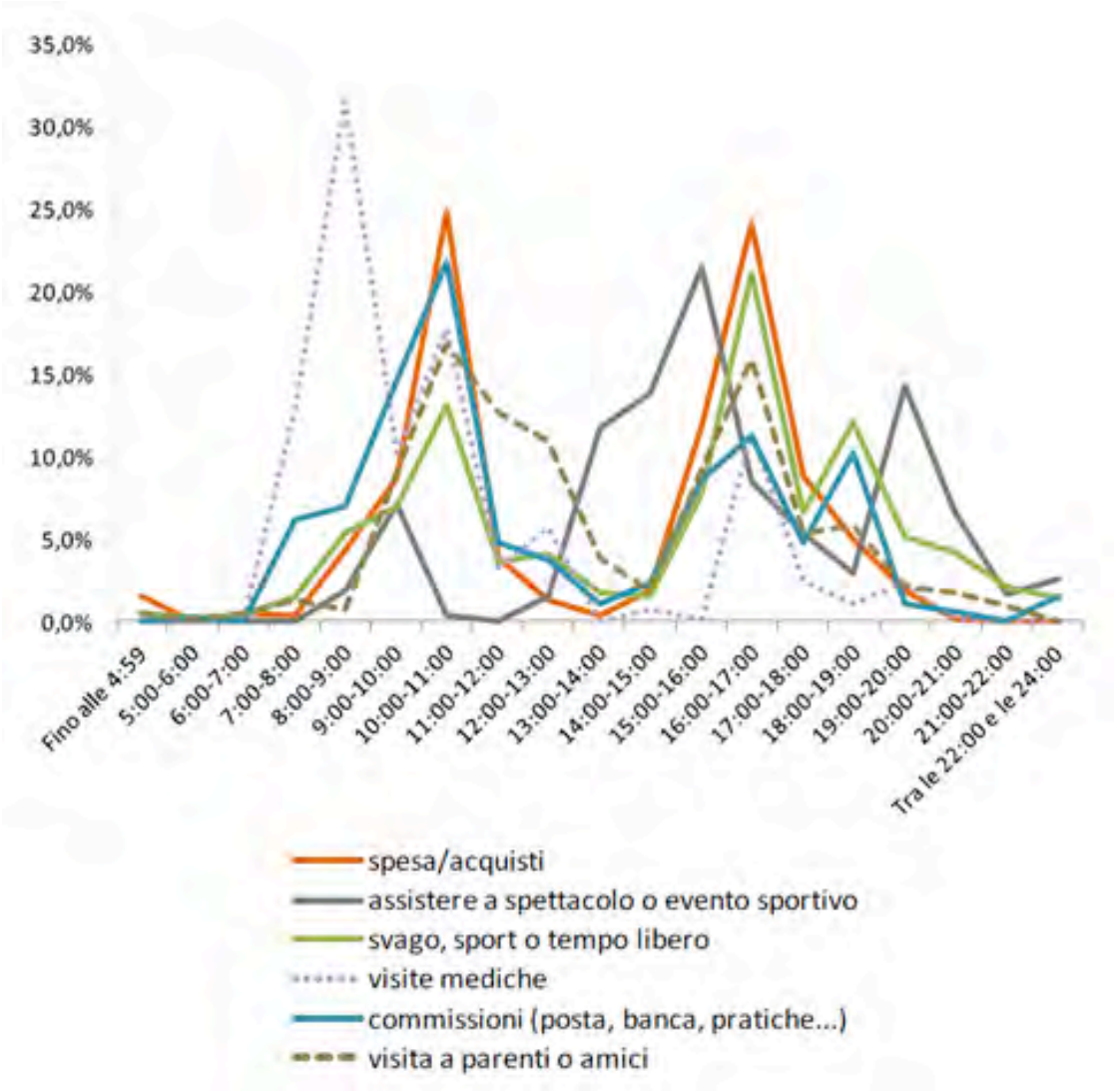


Figura 124 - Distribuzione percentuale degli spostamenti per fascia oraria differenziati per motivazioni diverse da studio e lavoro

Sempre riferendoci al quadro generale delle interviste è emerso che, a livello regionale, l'autovettura è il mezzo più utilizzato, con l'intervistato in veste di conducente. Segue l'uso di autobus di linea e del treno, soprattutto durante i giorni feriali e il sabato mentre durante i giorni festivi vi è una discesa percentuale consistente dell'uso di questi mezzi a favore dell'automobile. L'uso della bicicletta si attesta su valori percentuali molto bassi inferiori alla unità in percentuale durante i giorni feriali ed il sabato per poi abbassarsi ulteriormente durante i giorni festivi. La tabella sottostante ci mostra le percentuali di utilizzo dei mezzi per giorno tipo.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Tabella 13 - Spostamenti totali del giorno medio per mezzo prevalente e tipo giorno

Spostamenti totali del giorno medio per Mezzo prevalente e Tipo Giorno			
Mezzo prevalente/Tipo Giorno	FERIALE	SABATO	FESTIVO
Autovettura come conducente	72,4%	69,9%	71,1%
Autovettura come passeggero	6,2%	11,2%	22,4%
Bicicletta	0,2%	0,2%	0,0%
Motorino/moto	0,2%	0,1%	0,0%
Autobus di linea (pubblico)	10,9%	9,7%	2,6%
Autobus/pullman non di linea (società autonoleggio)	1,8%	1,5%	1,1%
Treno	8,1%	7,1%	2,3%
Altro	0,4%	0,2%	0,4%
TOTALE	**100%**	**100%**	**100%**

Tra i dati proposti dall'indagine ASSET vi sono i tassi di propensione allo spostamento extracomunale. Sono calcolati per tipologia di giorno e rappresentano la percentuale media dei residenti in età tra i 15 e 75 anni che si spostano verso destinazioni ubicate al di fuori del proprio comune di residenza nel giorno medio.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Tabella 14 - Tasso di propensione agli spostamenti extracomunali in provincia di Brindisi.

Codice Istat	comune	Feriale	Sabato	Festivo
74001	Brindisi (BR)	22%	12%	11%
74002	Carovigno (BR)	32%	15%	11%
74003	Ceglie Messapica (BR)	32%	9%	15%
74004	Cellino San Marco (BR)	33%	11%	10%
74005	Cisternino (BR)	34%	13%	20%
74006	Erchie (BR)	28%	11%	5%
74007	Fasano (BR)	27%	12%	16%
74008	Francavilla Fontana (BR)	28%	9%	19%
74009	Latiano (BR)	28%	7%	12%
74010	Mesagne (BR)	24%	13%	13%
74011	Oria (BR)	27%	12%	12%
74012	Ostuni (BR)	30%	15%	16%
74013	San Donaci (BR)	53%	12%	31%
74014	San Michele Salentino (BR)	37%	22%	24%
74015	San Pancrazio Salentino (BR)	44%	15%	11%
74016	San Pietro Vernotico (BR)	34%	13%	22%
74017	San Vito dei Normanni (BR)	40%	15%	24%
74018	Torchiarolo (BR)	52%	7%	20%
74019	Torre Santa Susanna (BR)	42%	15%	18%
74020	Villa Castelli (BR)	36%	5%	13%
	Provincia di Brindisi	**32%**	**12%**	**15%**

Dalla sola analisi qualitativa dei dati riguardanti i tassi di propensione allo spostamento extracomunale, è possibile osservare un relativamente elevato tasso di propensione agli spostamenti dei residenti sanvitesi rispetto agli altri comuni della provincia di Brindisi, questo mostra una generale tendenza dei residenti a spostarsi verso altri comuni per poter accedere ai luoghi di lavoro/scuola e servizi.

Dopo una breve analisi dei dati regionali, si passa ad analizzare quelli relativi al comune di San Vito, considerando che in totale i dati riportati si riferiscono ad un campione di 170 interviste. È possibile, sulla base delle risposte ricevute, analizzare le principali destinazioni degli spostamenti e il mezzo principale utilizzato sia in riferimento ai giorni feriali che al sabato e domenica.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

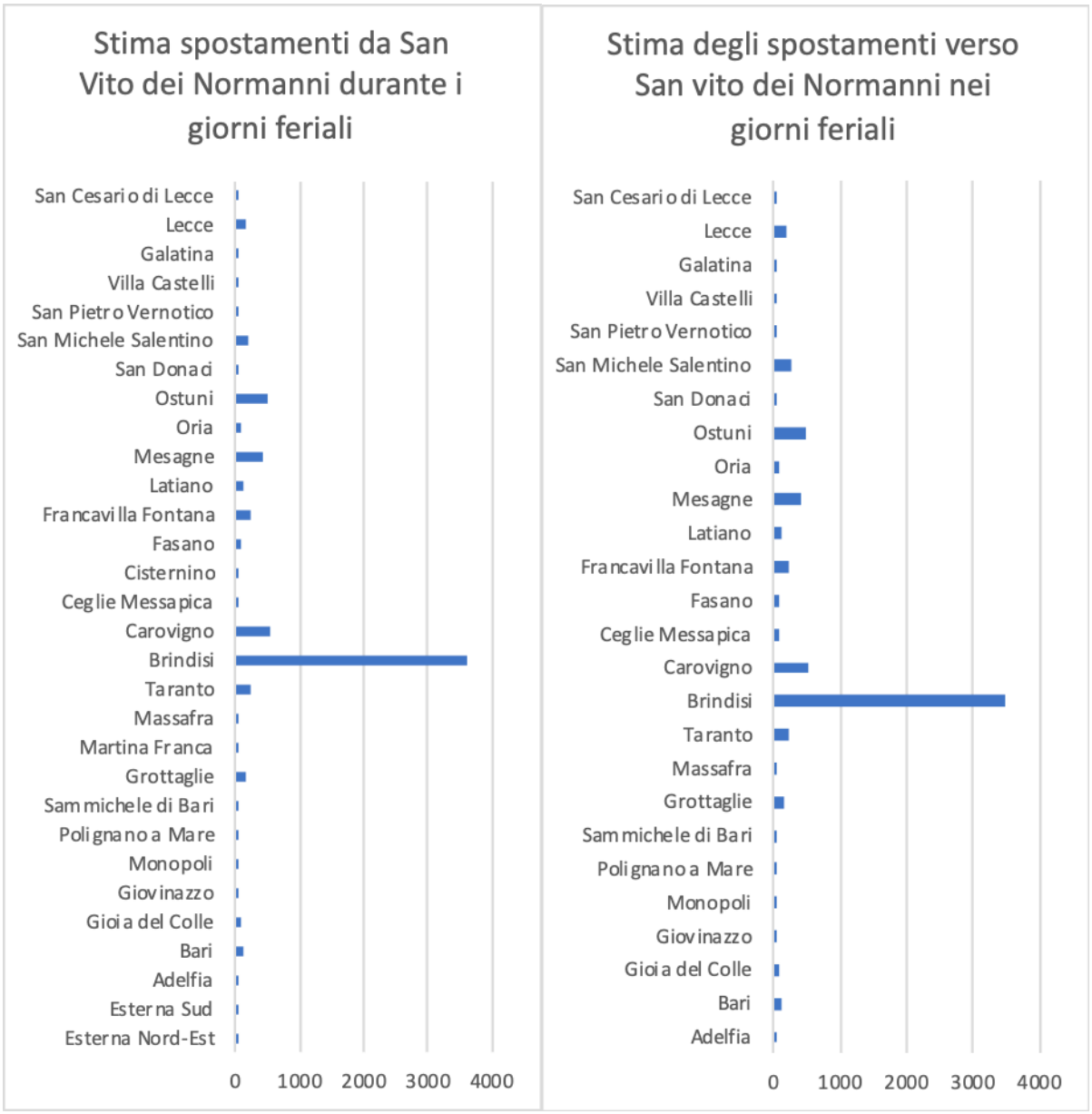


Figura 125 - Stima degli spostamenti da e verso San Vito dei Normanni nei giorni feriali

Dai grafici di stima degli spostamenti da e verso San Vito dei Normanni per numero di spostamenti, si rileva che, durante i giorni feriali, la maggiorparte degli spostamenti da e verso San Vito riguarda in prima battuta il comune di Brindisi, in generale la restante parte riguarda essenzialmente i comuni limitrofi o i capoluoghi di provincia. Questo dato risulta essere in leggero contrasto con i dati ASSET rilevati dall'indagine dei flussi proposta precedentemente, in cui è Carovigno la principale città che dialoga con San Vito. Questo, come rimarcato precedentemente, deriva dalla tipologia di indagine e dal campione di

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

popolazione/dati utilizzato. Possiamo comunque affermare che in generale, i principali flussi da e verso San Vito riguardano i comuni di Brindisi, Carovigno ed Ostuni.

L'automobile è il mezzo di trasporto utilizzato per effettuare la maggiorparte degli spostamenti durante i giorni feriali, seguita dall'autobus in percentuale minore. Il dato è coerente con le percentuali osservate a livello regionale e con i dati ISTAT. In questo caso è emersa la totale assenza dell'uso di altri mezzi per effettuare gli spostamenti.

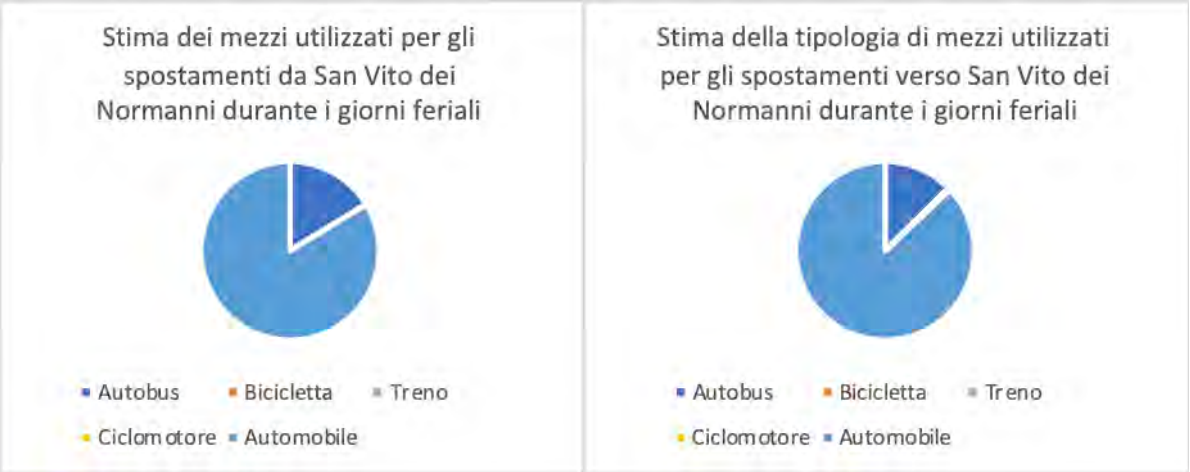


Figura 126 - Stima della tipologia di mezzi utilizzati per effettuare gli spostamenti da e verso San Vito dei Normanni durante i giorni feriali.

I dati che seguono si riferiscono alle giornate di sabato e domenica/festivi e confermano una tendenza simile a quella dei giorni feriali.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

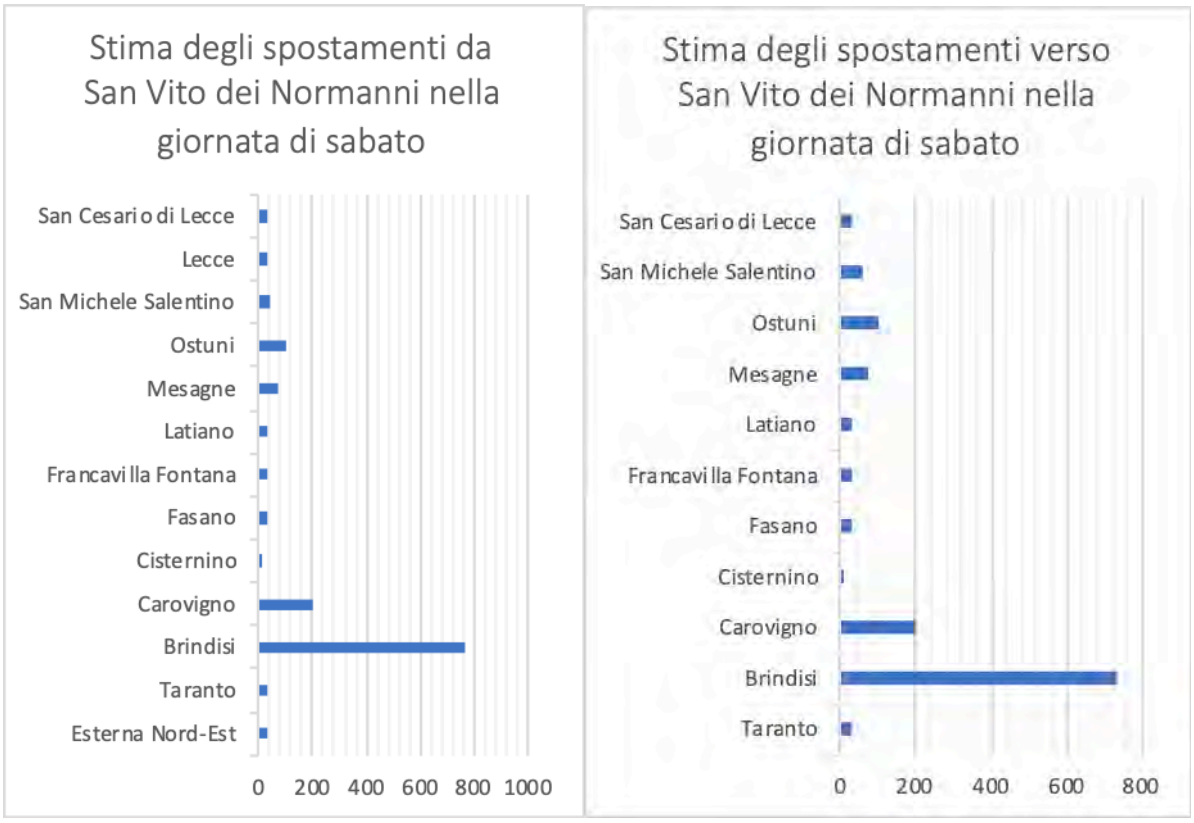


Figura 127 - Stima degli spostamenti da e verso San Vito dei Normanni nella giornata di sabato.

Anche durante la giornata di sabato gli spostamenti prevalenti sono verso e da Brindisi, quindi la vicinanza al capoluogo di provincia influenza in maniera preponderante le scelte di spostamento dei sanvitesi. Per quanto riguarda la tipologia di mezzi utilizzati osserviamo il prevalente uso dell'automobile, un uso minore dell'autobus e l'assenza di utilizzo di altri mezzi.

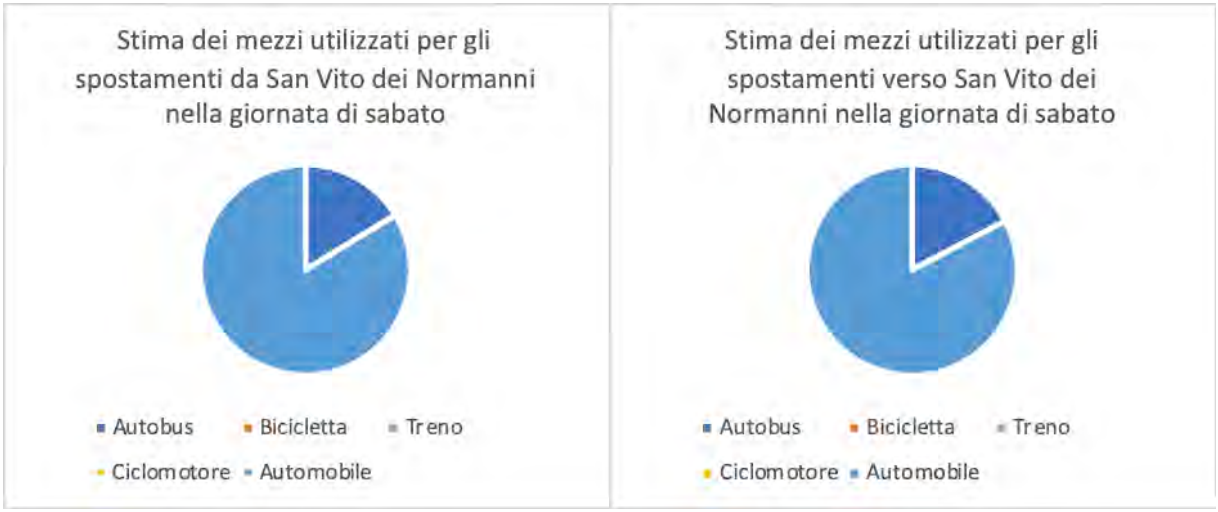


Figura 128 - Stima della tipologia di mezzi utilizzati per effettuare gli spostamenti da e verso San Vito dei Normanni nella giornata di sabato.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

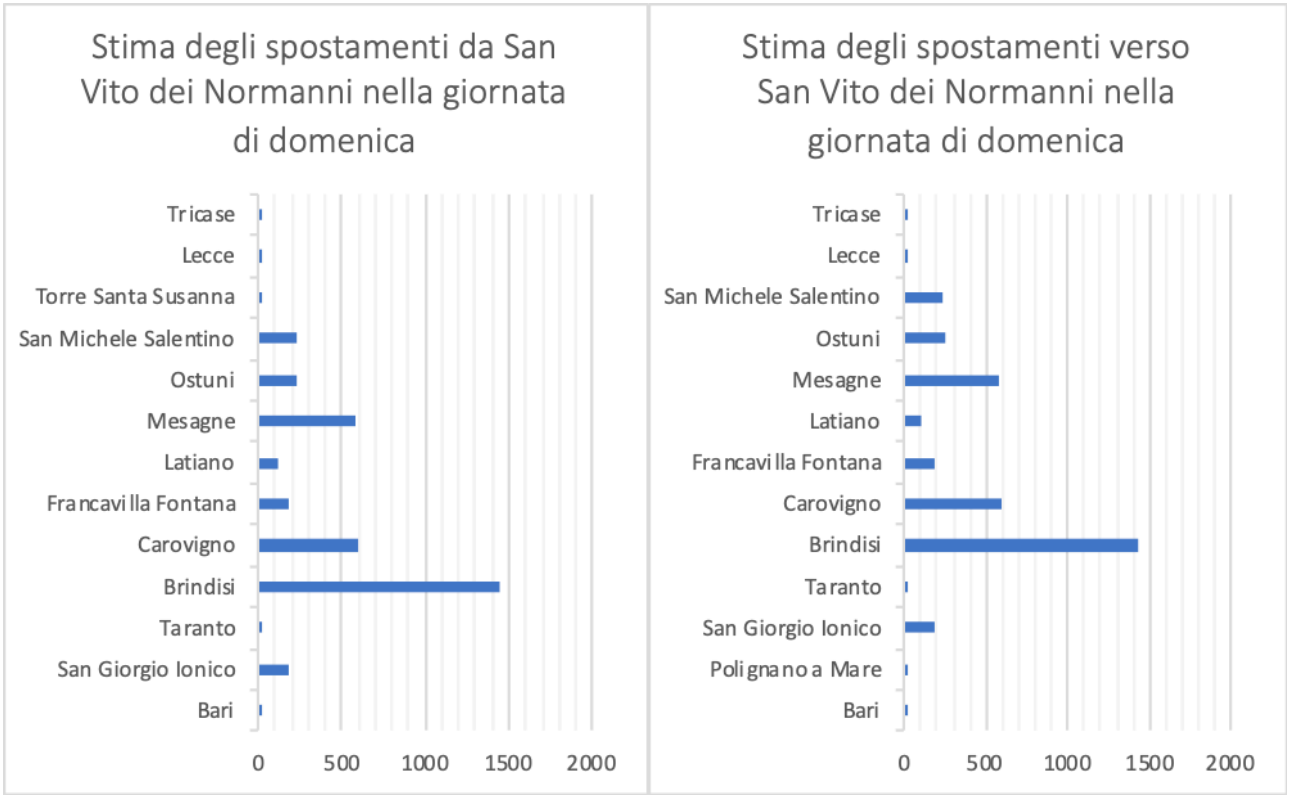


Figura 129 - Stima degli spostamenti da e verso San Vito dei Normanni nella giornata di domenica

Durante la giornata di domenica, aumentano in percentuale le destinazioni diverse da Brindisi ma si rileva un uso praticamente totale dell'auto come mezzo per effettuare gli spostamenti.

Figura 130 - Stima della tipologia di mezzi utilizzati per effettuare gli spostamenti da e verso San Vito dei Normanni nella giornata di domenica.

Incrociando i dati relativi alle motivazioni degli spostamenti, possiamo osservare che la maggiorparte degli spostamenti è effettuato per motivi di lavoro, seguito da spesa/acquisti,

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

svago, sport o tempo libero, visite mediche e frequenza di una scuola. I motivi dello spostamento verso San Vito sono essenzialmente legati al rientro a casa.

In generale, dai dati rilevati mediante l'utilizzo dei questionari si rileva la tendenza confermata degli intervistati ad usare l'automobile come mezzo principale per effettuare gli spostamenti. Tale dato è coerente con le percentuali rilevate su tutto il territorio pugliese caratterizzato dalla tendenza all'uso dell'automobile ed un uso minore dell'autobus nei giorni feriali e durante il sabato ed è coerente con i dati ISTAT analizzati precendentemente che mostrano un ampio uso dell'automobile per spostarsi. I dati di spostamento da San Vito verso i comuni sono coerenti con quanto registrato dall'ISTAT e mostrano delle tendenze di spostamento influenzate alla vicinanza del comune al capoluogo di provincia, dalla città di Carovigno e Ostuni utilizzato sia per motivi di lavoro/studio che per servizi di altra natura. Per quanto riguarda gli spostamenti verso San Vito, i dati ASSET mostrano sempre Brindisi e Carovigno come territori principali, mentre dai dati ISTAT si osserva un flusso prevalente dal comune di Carovigno. Tale discrasia può essere dovuta sia al campione degli intervistati sia alla modalità differente di gestione dei dati da parte dell'ISTAT e ASSET, tuttavia le differenze non sono significative e Brindisi rimane comunque, in percentuale, tra i comuni principali del flusso verso San Vito dei Normanni.

I dati mostrano la tendenza del comune di San Vito di essere una sorta di città i cui spostamenti sono essenzialmente legati alla vicinanza a Brindisi e a città che offrono più opportunità lavorative o maggiori servizi. **L'utilizzo prevalente dell'automobile può rappresentare il campanello di allarme sulla necessità di intervenire sul trasporto pubblico locale per poter garantire nei giorni feriali l'accesso ai luoghi di lavoro. Per i giorni festivi (che hanno registrato un uso praticamente totale dell'auto) una maggior attenzione verso le destinazioni e le motivazioni dello spostamento unitamente ad una strategia di potenziamento del TPL può rappresentare un cambio di tendenza verso una maggiore sostenibilità**.

7.6 Dati rilevati tramite questionari

Per completare le analisi, sono stati diffusi alla cittadinanza dei questionari sulla mobilità prevalentemente cittadina allo scopo di comprendere le abitudini di spostamento dei

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

cittadini per poter individuare proposte migliorative e soluzioni per la mobilità da attuare nei prossimi 10 anni.

Hanno risposto un totale di 150 intervistati, campione statisticamente appropriato stimando circa il 7% di errore con un livello di confidenza del 90%.

Il questionario, meglio descritto al paragrafo 5.4, ha indagato tra gli altri aspetti anche le scelte del mezzo in funzione delle motivazioni dello spostamento, riportate nei seguenti grafici. In particolare, i primi grafici che seguono riportano il mezzo utilizzato per spostarsi all'interno e all'esterno del comune per motivi di studio/lavoro, svago, acquisti, altre commissioni o per accompagnare i bambini a scuola.

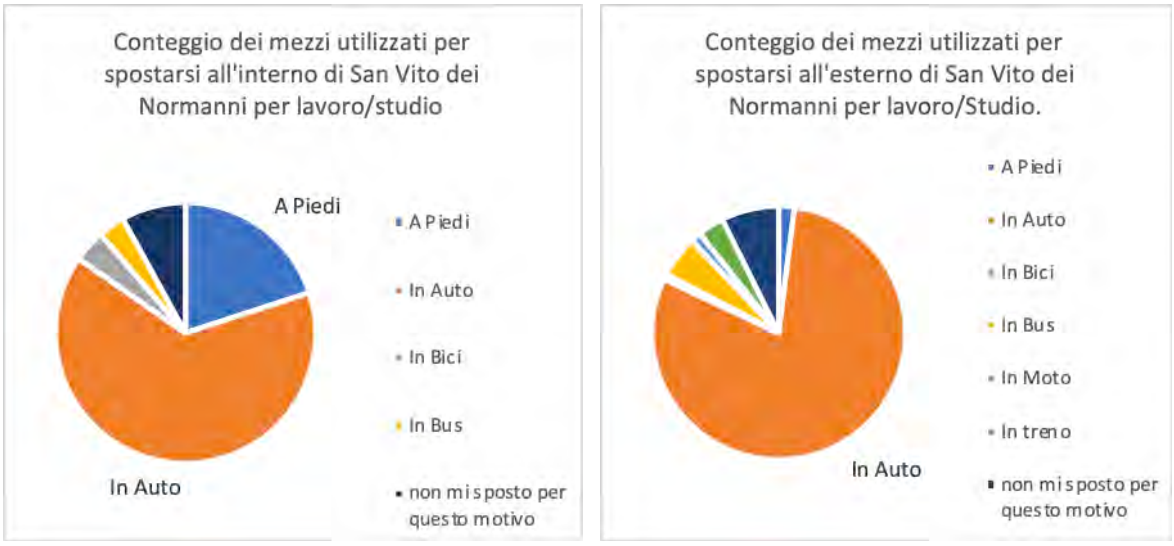


Figura 131 - Mezzi utilizzati per spostarsi all'interno e all'esterno di San Vito dei Normanni per motivi di studio/lavoro.

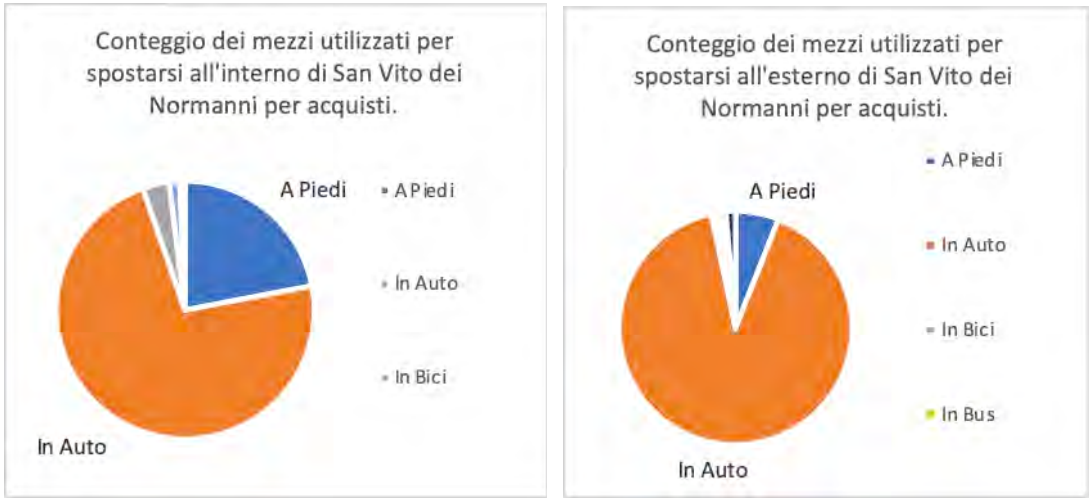


Figura 132 - Mezzi utilizzati per spostarsi all'interno e all'esterno di San Vito dei Normanni per acquisti.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

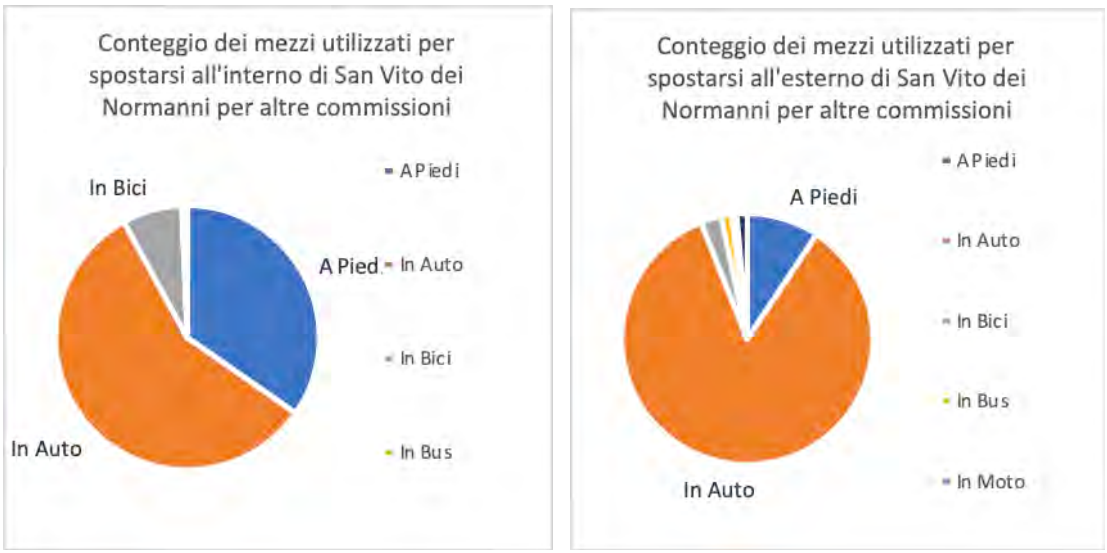


Figura 133 - Mezzi utilizzati per spostarsi all'interno e all'esterno di San Vito dei Normanni per altre commissioni.

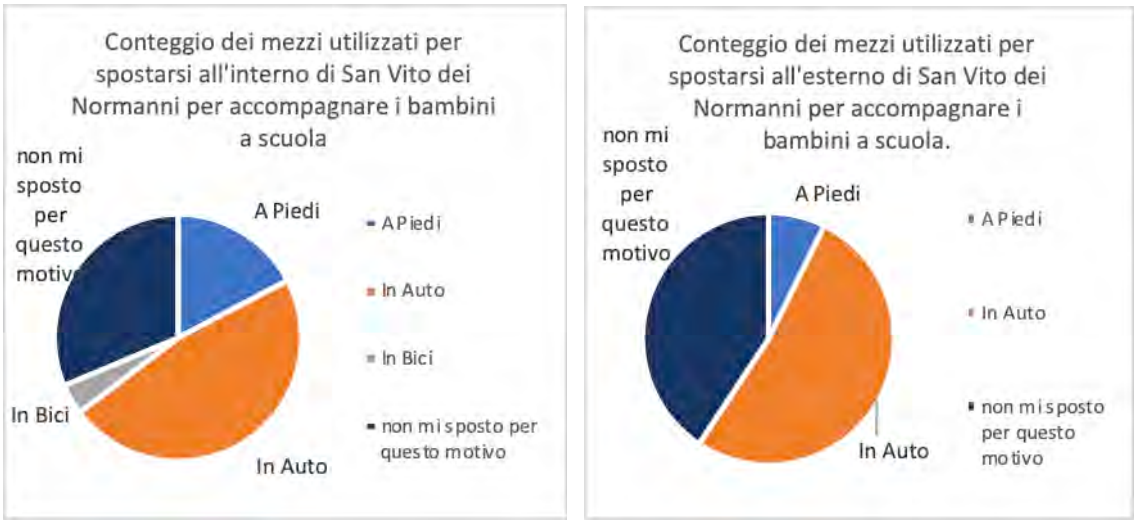


Figura 134 - Mezzi utilizzati per spostarsi all'interno e all'esterno di San Vito dei Normanni per accompagnare i bambini a scuola.

Dai grafici è possibile osservare che, in generale, vi è un largo uso dell'automobile rispetto agli altri mezzi di trasporto per qualsiasi motivo dello spostamento, a conferma di quanto rilevato precedentemente. Per motivi di lavoro/studio all'interno del comune, quasi i due terzi degli intervistati ha ammesso di utilizzare l'auto, segue una piccola percentuale che dichiara di recarsi a piedi verso i luoghi di lavoro o studio. Chi si sposta verso l'esterno per motivi di studio o lavoro, utilizza prevalentemente l'auto, segue l'uso di autobus e treno. Per motivi di svago all'interno del comune una quota consistente di intervistati si muove in auto e a piedi, segue l'uso della bici; all'esterno torna preponderante l'uso dell'automobile. È possibile osservare le stesse dinamiche per la motivazione di acquisti, altre commissioni e accompagnare i bambini a scuola, ovvero uso di automobile

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

prevalente e spostamento a piedi all'interno del comune mentre quasi per la totalità utilizzo dell'auto per spostarsi all'esterno del comune.

Rispetto alla frequenza di ciascuna motivazione di spostamento, si può osservare che, in generale, il lavoro o accompagnare i bambini a scuola sono le attività più sistematiche mentre acquisti, altre commissioni e svago sono, come ci si aspetterebbe, attività che riguardano alcuni giorni della settimana.

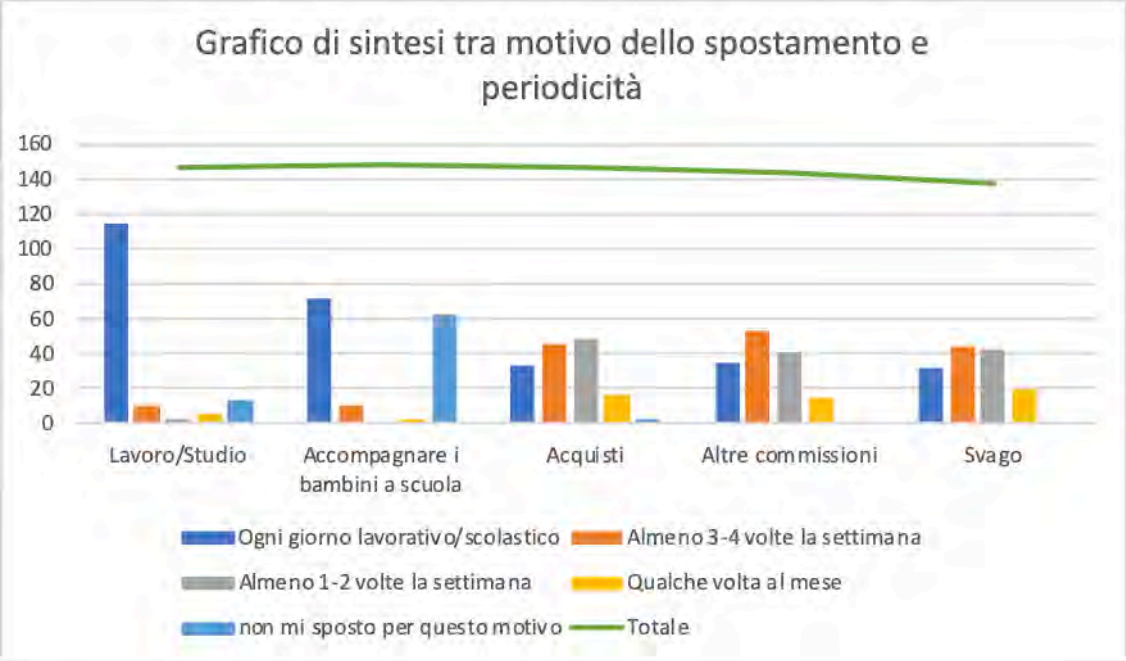


Figura 135 - Frequenza delle varie tipologie di spostamento.

Anche in questo caso, intrecciando i risultati con quelli dell'ISTAT e dell'ASSET, emerge un quadro abbastanza completo e chiaro sulle dinamiche territoriali legate alla mobilità.

7.7 La domanda turistica

7.7.1 I flussi turistici a San Vito dei Normanni

Dopo una crescita significativa nel triennio 2010-2012, il comune di San Vito dei Normanni vede oggi la domanda turistica variare ogni anno in maniera discontinua (Figura 136).

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

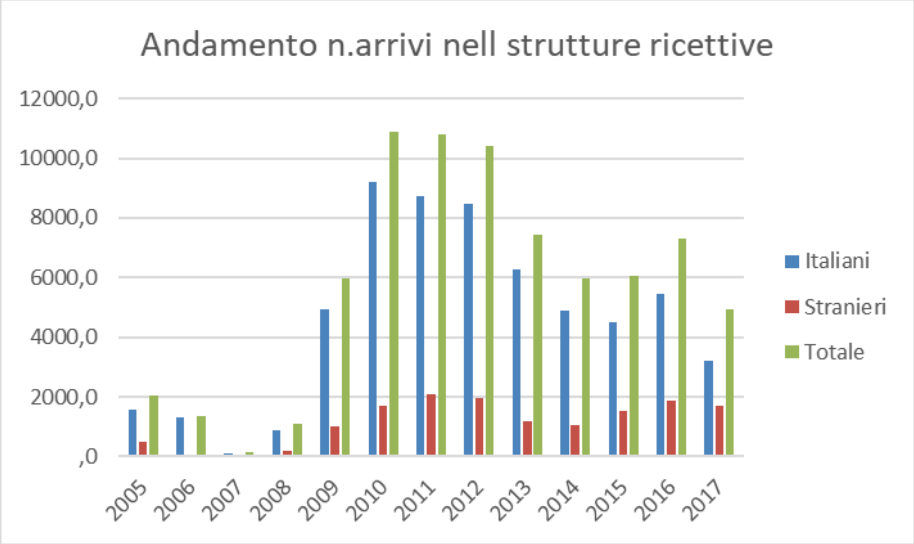


Figura 136 - Arrivi a San Vito dei Normanni 2005-2017 (pugliapromozione.it)

Anche dal punto di vista turistico, San Vito deve la sua attrattiva non solo alle peculiarià locali, come il Castello Dentice di Frasso o la cripta di San Biagio, ma soprattutto al suo ruolo di primo approdo verso il Salento o la Valle D'Itria una volta arrivati all'aeroporto di Brindisi (18 km). Inoltre, pur non essendo comune costiero, ha una disponibilità di numerose residenze di campagna vicine a località marine, quali Pilone o il sito di interesse nazionale di **Torre Guaceto**.

Figura 137 – Castello Dentice di Frasso (San Vito dei Normanni)

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Al momento, in base ai dati Ipres 2016, si annoverano nel comune 25 strutture recettive, tra affittacamere, B&B, campeggi ecc. con un numero complessivo di 558 posti letto, **esiste tuttavia un substrato di accoglienza informale non intercettata dalle statistiche**.

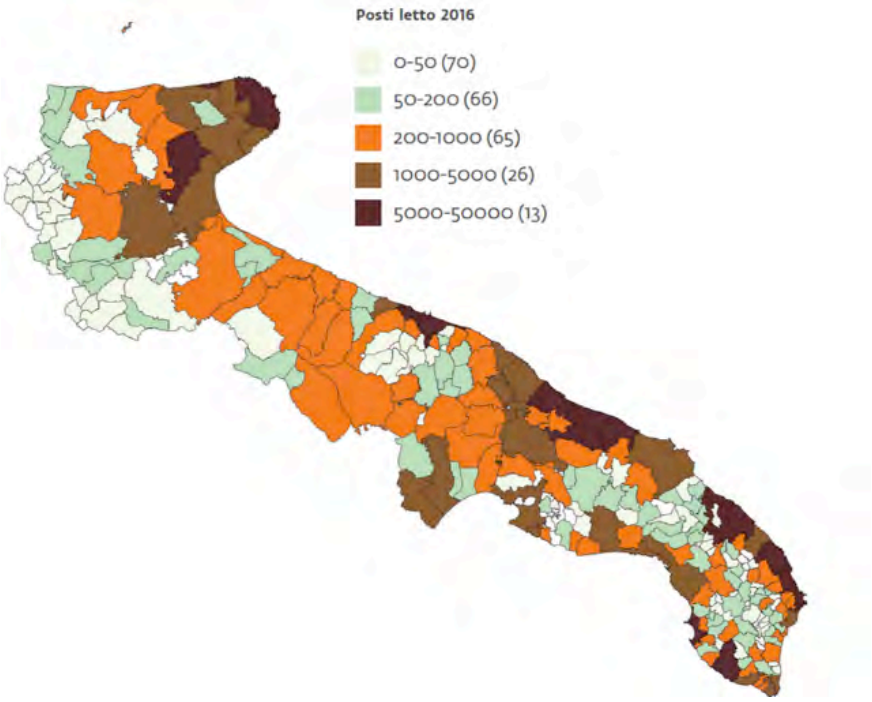
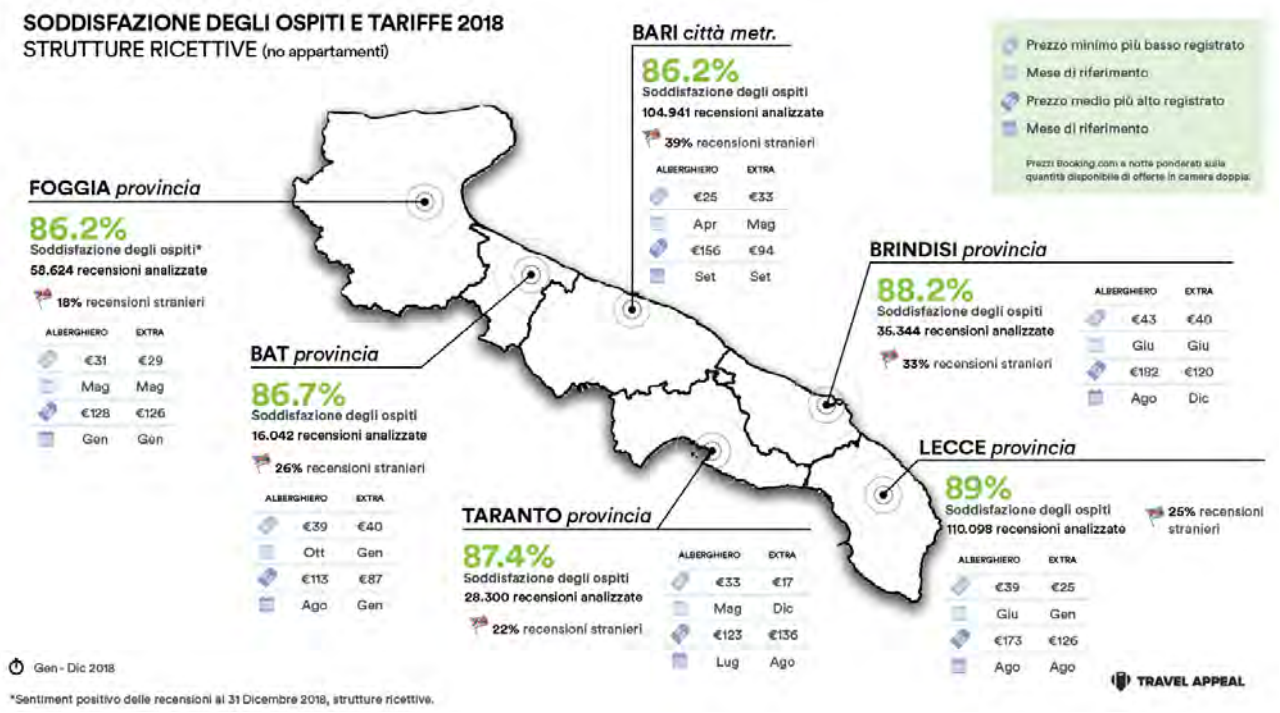


Figura 138 - N. di strutture recettive (Osservatorio del Turismo Regione Puglia, report 2016)

Un aspetto particolare legato al turismo sanvitese è la presenza su tutto il territorio di seconde case, di chi soprattutto nei periodi estivi si trasferisce nel territorio per godere le bellezze e la quiete del paesaggio. Inoltre numerose sono le abitazioni possedute da turisti stranieri. Questi danno luogo anche ad una forma di turismo fuori stagione in quanto si verificano alcuni arrivi anche nei periodi autunnali-invernali.

Il gradimento per le strutture del territorio è tra i più elevati della Regione evidenziando un buon livello di competitività a livello regionale sia sull'ambito "tariffe" che su quello del "gradimento per la ristorazione".

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari



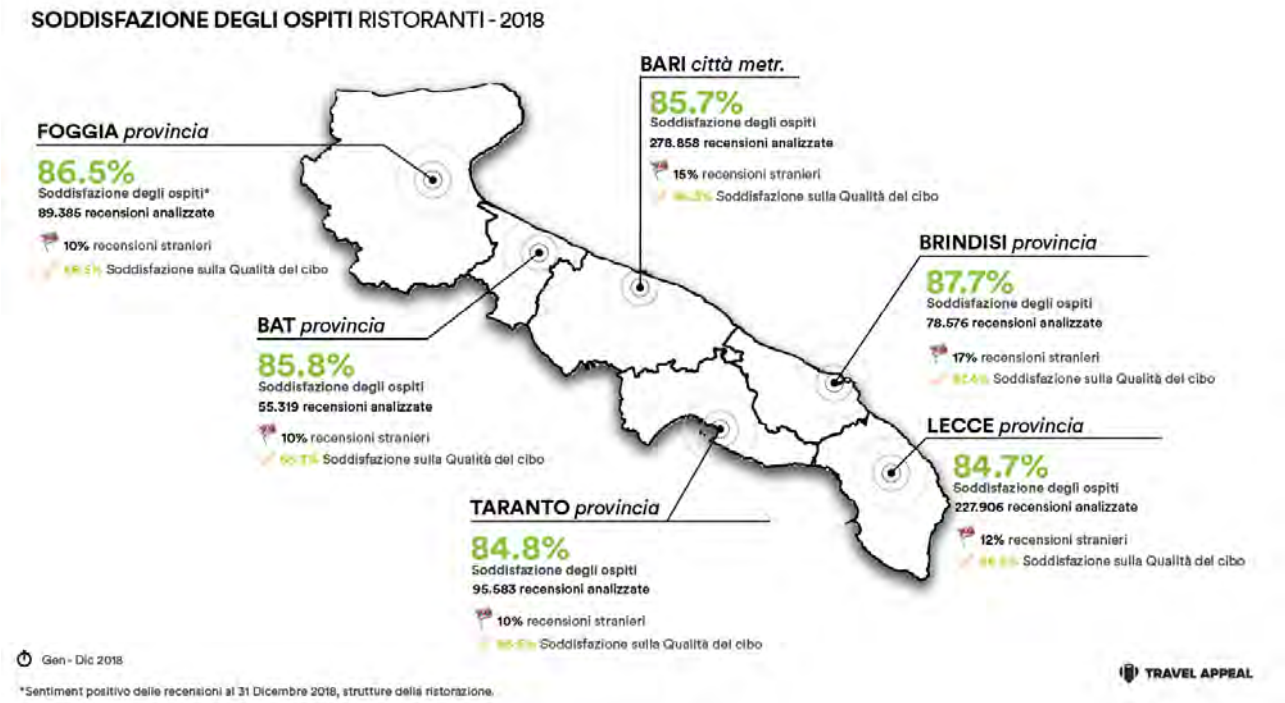


Figura 139 - Analisi del Gradimento delle strutture pugliesi per provincia (Travel Appeal, Report Osservatorio del Turismo della Regione Puglia 2019)

Al momento la domanda è fortemente concentrata nel periodo Giu-Set (Figura 140).

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

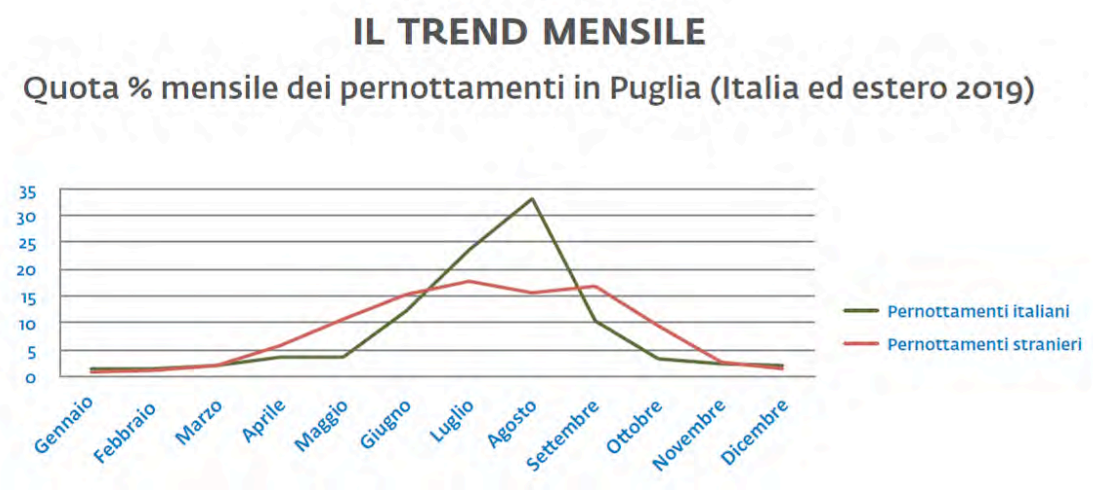


Figura 140 - Presenze Turistiche Giu-Ago per provincia rispetto alle presenze annuali (Osservatorio del Turismo Regione Puglia, report 2020)

Tuttavia, si possono leggere trend favorevoli alla destagionalizzazione, quale l'aumento del numero dei turisti stranieri, i cui periodi di permanenza sono più distribuiti durante l'anno (Figura 141).

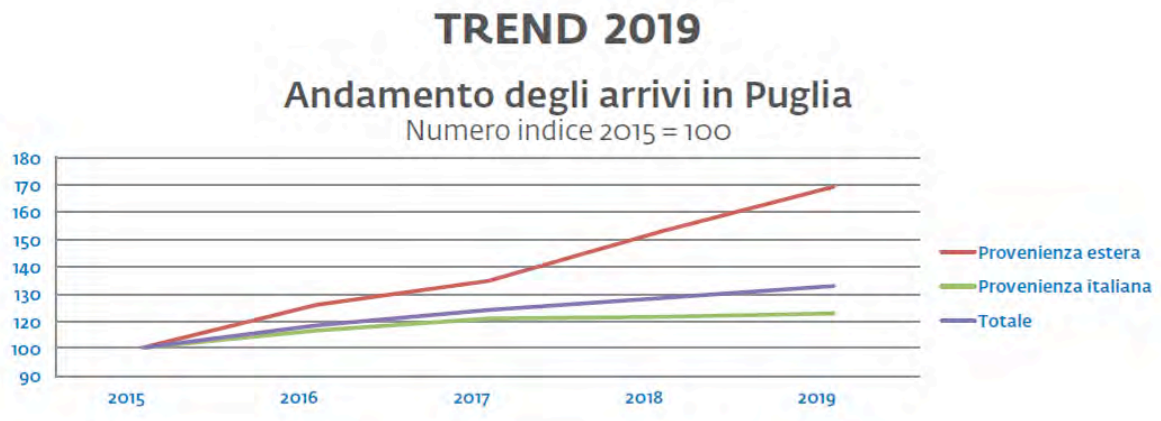


Figura 141 - Variazione arrivi in Puglia 2015-2019.Numero indice 2015 = 100 (Osservatorio del Turismo Regione Puglia, report 2020 Pugliapromozione)

Per questo è importante prevedere un sistema di mobilità modulare e flessibile, che possa rispondere ad una domanda molto variabile durante l'anno, adeguandovisi, evitando cioè la sovrastima di infrastrutture o servizi che restino inutilizzate in alcuni momenti dell'anno e allo stesso tempo progettando servizi che siano in grado di assorbire le domande nei momenti di picco.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

7.7.2 Gli attrattori turistici

Una prima ricognizione degli attrattori turistici cittadini ha portato all'evidenziazione di quelli riportati in Figura 142, relativamente al territorio comunale urbanizzato. Se si guarda all'intero territorio comunale di San Vito dei Normanni, si scoprono le bellezze naturali e non che lo ricoprono, il canale Reale e ad esempio le numerose masserie disperse in tutto il contesto extraurbano, che si possono evincere in Figura 143.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Figura 142 - Mappa dei principali attrattori di domanda turistica

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

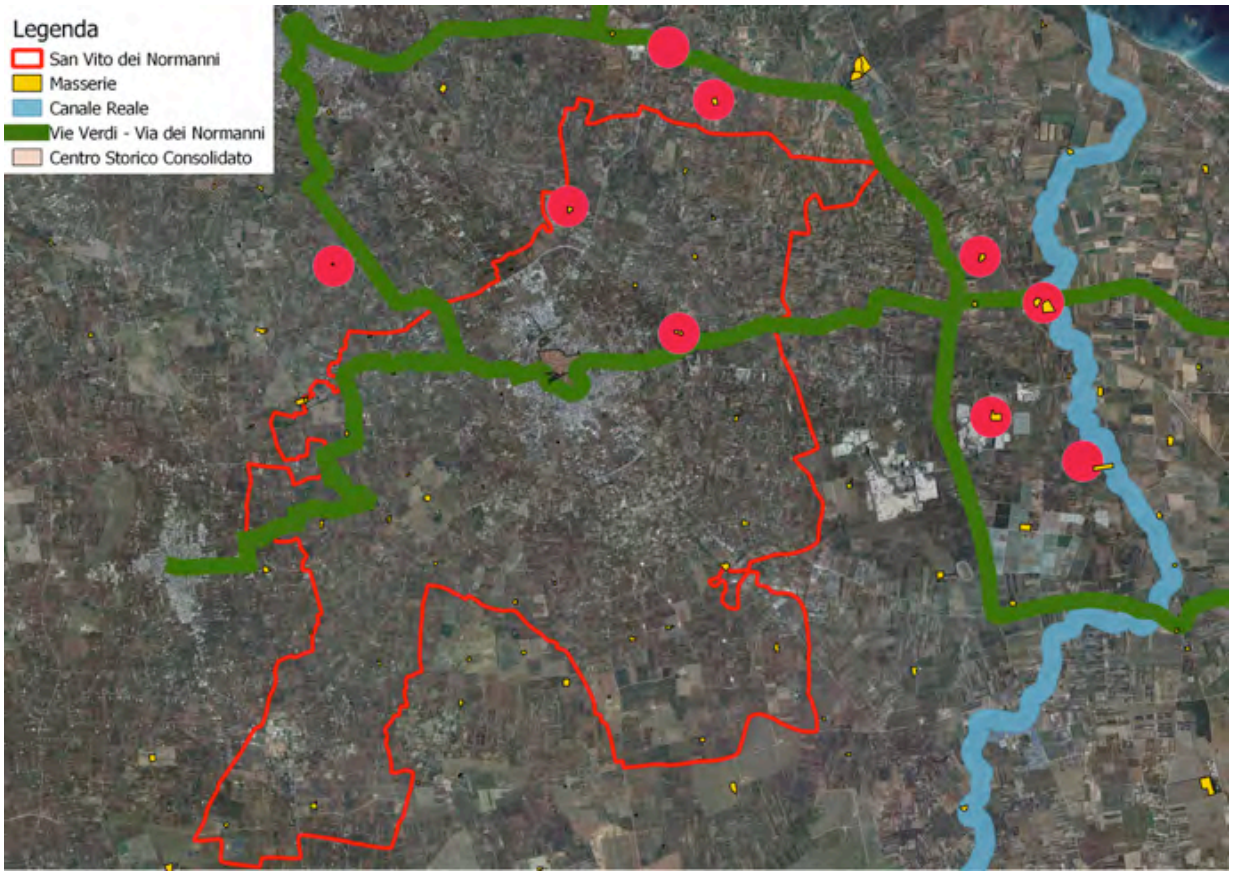


Figura 143 – Attrattori di tipo naturalistico e storico-culturale presenti nel territorio di San Vito dei Normanni

7.7.3 Studi sugli indicatori del trasporto locale per la ciclabilità e l'intermodalità in Puglia.

Nel "Report 2020" sul turismo pugliese pubblicato dal settore regionale Puglia Promozione, emerge che dal punto di vista dei servizi di mobilità ci sono ampi margini di miglioramento, seppur le criticità rilevabili non siano ritenute dai turisti così condizionanti come invece nelle percezione degli operatori del settore locali. Questa percezione potrebbe essere tale da determinare una scarsa disponibilità a fornire informazioni sul servizio e di conseguenza uno scarso utilizzo dello stesso.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

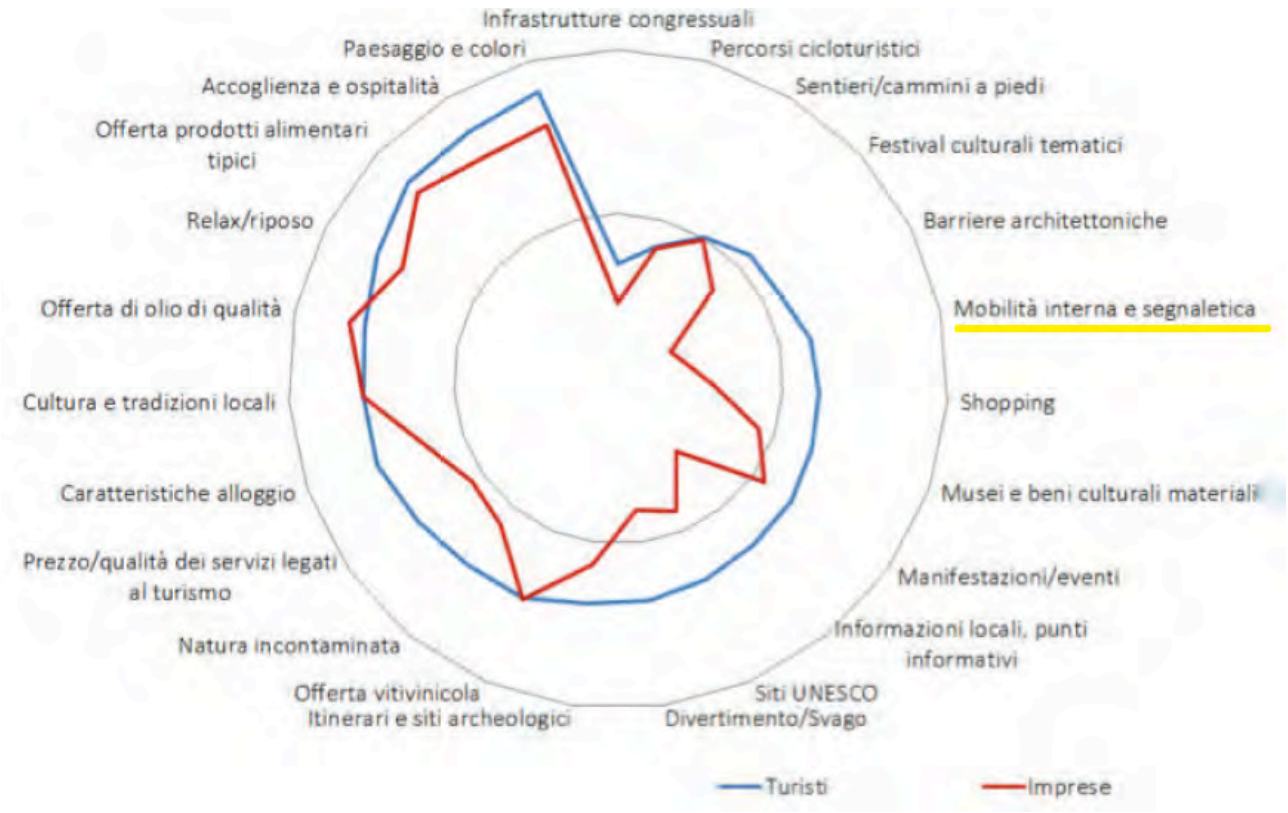


Figura 144 - La capacità del territorio di soddisfare le esigenze dei turisti. Percezioni a confronto. (Report 2020 Pugliapromozione)

Al fine di comprendere meglio la domanda turistica in relazione al trasporto pubblico locale e alla ciclabilità si ritiene opportuno presentare alcuni dati emersi da uno studio "Study on Local Transport Indicators for cycling and intermodality in Italy and in the Apulia Region". Tale studio si basa sui risultati ottenuti attraverso questionari raccolti tra il Maggio e Luglio 2014 su un campione di 1518 turisti. I risultati dei questionari sono stati successivamente inseriti e sistematizzati in tabelle.

Nella tabella seguente si mette in relazione, in un numero che rimanda all'unità, la percentuale di turisti che a casa utilizzano uno o l'altro mezzo per spostarsi con la percentuale registrata durante il periodo di permanenza in Puglia. I risultati sono divisi su 5 Range di età: da 0 a 25 anni; tra 26 e 35 anni, tra 36 e 50 anni, tra 51 e 65 anni e più di 65 anni.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Tabella 15 – Uso del trasporto pubblico da parte dei Turisti in Puglia per età (Study on Local Transport Indicators for cycling and intermodality in Italy and in the Apulia Region)

	Walking		Cycling		Public Transport		Private motorized vehicle	
	At home	In Apulia	At home	In Apulia	At home	In Apulia	At home	In Apulia
Up to 25 years	0.33	0.56	0.07	0.04	0.16	0.09	0.43	0.32
Between 26 and 35 years	0.27	0.46	0.07	0.04	0.12	0.03	0.54	0.48
Between 36 and 50 years	0.25	0.42	0.06	0.03	0.10	0.03	0.59	0.52
Between 51 and 65 years	0.25	0.39	0.09	0.05	0.11	0.02	0.56	0.55
More than 65 years	0.36	0.45	0.04	0.02	0.20	0.02	0.40	0.51

Il dato più interessante che emerge, è lo scarso utilizzo del trasporto pubblico da parte di tutti gli utenti durante il periodo di permanenza in Puglia, in particolare per tutti coloro con più di ventisei anni.

La tabella della ripartizione modale effettuata per categorie di lavoro si raccorda con quella precedente: gli studenti (quindi presumibilmente la maggiorparte di coloro che rientrano in una fascia tra 18 e 26 anni), durante il loro soggiorno, sono l'unica categoria che utilizza il trasporto pubblico in modo maggiore rispetto alle altre categorie di intervistati.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

Tabella 16 – Uso del trasporto pubblico da parte dei Turisti in Puglia per impiego (Study on Local Transport Indicators for cycling and intermodality in Italy and in the Apulia Region)

	Walking		Cycling		Public Transport		Private motorized vehicle	
	At home	In Apulia	At home	In Apulia	At home	In Apulia	At home	In Apulia
Employed person	0.25	0.42	0.07	0.04	0.12	0.03	0.57	0.51
Entrepreneur	0.24	0.41	0.06	0.03	0.09	0.02	0.62	0.54
Retired person	0.37	0.44	0.06	0.04	0.19	0.02	0.39	0.50
Student	0.35	0.57	0.07	0.05	0.18	0.08	0.40	0.30
Unemployed	0.39	0.47	0.07	0.04	0.06	0.02	0.49	0.46

Oltre a dati quantitativi statistici, è stato chiesto ai partecipanti di esprimere un giudizio in relazione alla qualità del trasporto. In generale, alla richiesta di un'opinione sul trasporto multimodale, quasi il 62% degli intervistati l'ha dichiarato complicato o scomodo, come mostrato nella figura che segue.

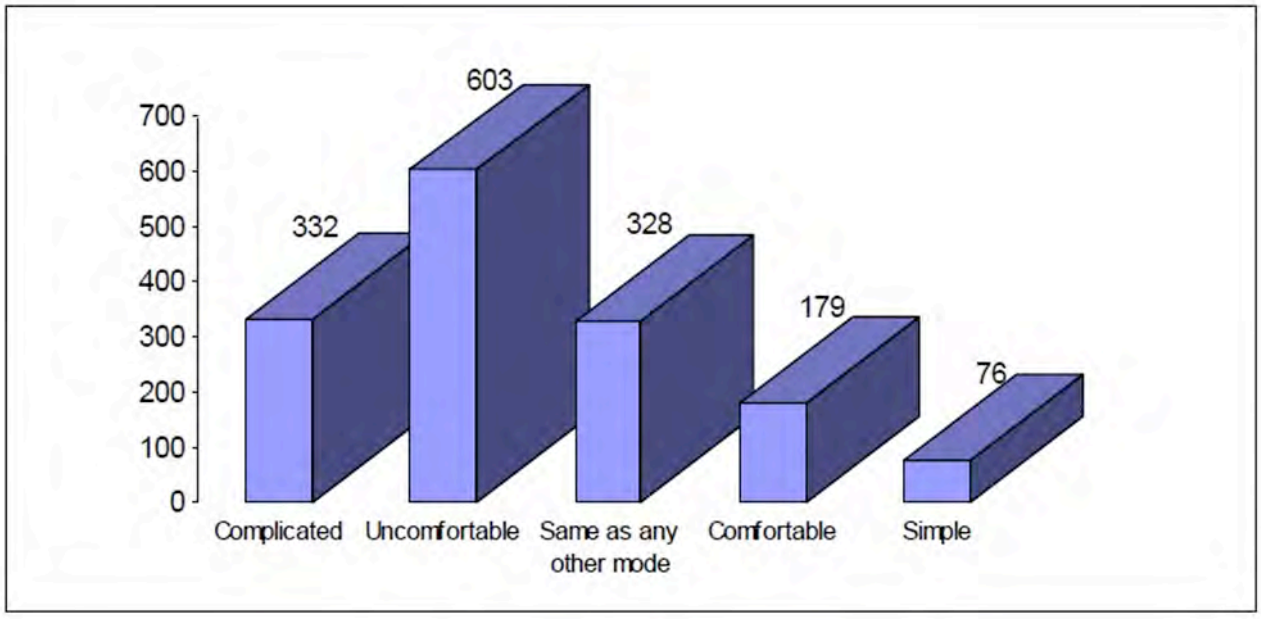


Figura 145 – Giudizi sul Trasporto Pubblico in Puglia per i turisti (Study on Local Transport Indicators for cycling and intermodality in Italy and in the Apulia Region)

Se consideriamo la sola componente ciclabile, si riporta il giudizio ai soli turisti intervistati che fossero users della bicicletta durante il loro periodo di vacanza in Puglia, ovvero 218 unità. Il giudizio poteva essere espresso in tre differenti categorie: sotto gli standard, adeguato, sopra gli standard. I risultati sono riportati nella tabella che segue.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

	Below standard	Adequate	Above standard
Availability of information on how to plan the use of bicycle during the trip	100	95	23
Availability of information on bike rental options	100	96	22
Availability of information on availability of bike facilities and services	110	97	11
Availability of cycling infrastructures and signs	118	87	13
Availability of secure cycle parking places	132	76	10
Availability of cycling services (bike maintenance and repair)	106	100	12
Options for using bikes in combination with train	133	74	11
Options for using bikes in combination with bus	170	42	6

Figura 146 – Giudizio complessivo sul Trasporto Pubblico in Puglia per i turisti (Study on Local Transport Indicators for cycling and intermodality in Italy and in the Apulia Region)

I risultati mostrano in generale un giudizio prevalente "sotto gli standard" con una particolare evidenza per la domanda sull'intermodalità bus – bicicletta e treno - bicicletta, oltre alla presenza di piste poco sicure.

Dai risultati ottenuti, seppur su un campione poco rappresentativo della totalità dei viaggiatori, è possibile dedurre che investire in politiche nella direzione di una miglior efficienza del trasporto pubblico e una miglior integrazione con gli altri trasporti modali ne aumenterebbe gli utenti e lo stesso vale per quanto riguarda l'uso della bicicletta.

Dal 2014 e dallo studio presentato, ci sono stati timidi miglioramenti nel settore dell'offerta per il cicloturismo, tuttavia è un settore ancora in via di sviluppo, pur con un trend molto positivo.

Nel Report 2020 su citato si riporta, infatti, per il cicloturismo:

- *Tassi di crescita elevati del settore in Puglia*
- *Consistenza significativa, tanto in termini di numero di pernottamenti sviluppati tanto di valore aggiunto generato sul territorio*
- *Numero crescente di tour operator locali che nascono e tour operator nazionali/internazionali che vendono la Puglia bike*
- *Numero crescente di pacchetti "Puglia" venduti*
- *Crescente varietà degli itinerari proposti*
- *Numero crescente di alberghi pugliesi che chiudono contratti di allotment con tour operator specializzati in cicloturismo.*

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

8. GLI INDIRIZZI STRATEGICI

8.1 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 recettiva ai cambiamenti, da un altro ne hanno indebolito l'identità, complice 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.[5], 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[6]».

Ecco perchè 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 (Figura 147);

[5] Cass N., Shove E., Urry J., Social exclusion, mobility and access, in: "The sociological review", Blackwell Publishing Ltd, Oxford, 2005.

[6] Borlini B., Memo F., Il quartiere nella città contemporanea, Mondadori, Milano 2008, p.103.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari

- 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.

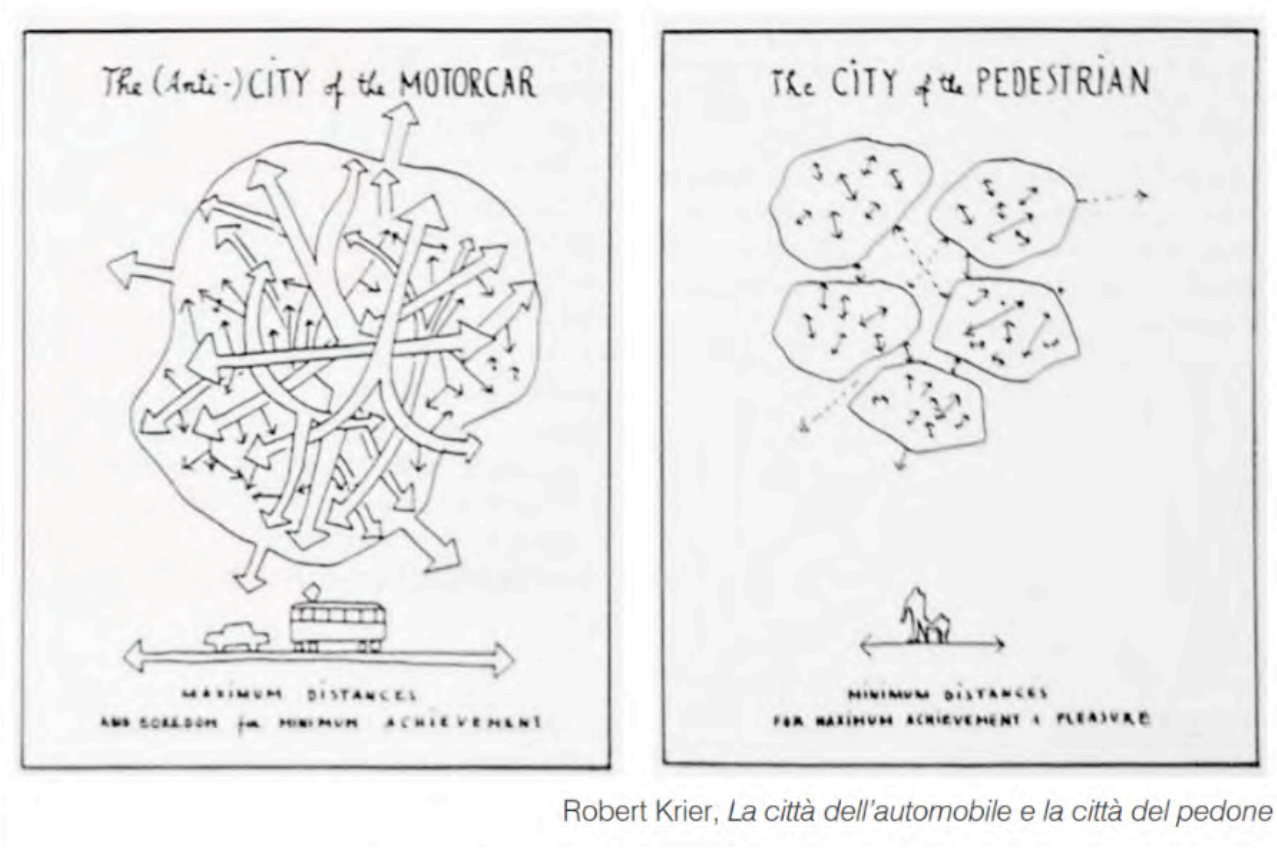


Figura 147 – La città dell'automobile e la città del Pedone (Robert Krier)

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.

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 infrastrutturali di completamento della viabilità, alla realizzazione di punti di interscambio tra mezzi diversi, alla riqualificazione di aree e percorsi di transito e attraversamento.

Redazione a cura di:
Elaborazioni.Org Srl / p.iva 06674880726
Via Marco Partipilo, 4 – 70124 Bari