



Comune di  
**SAN VITO DEI NORMANNI**  
Provincia di Brindisi



**PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE**  
**PUMS**

(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 sul PUMS della Regione Puglia, approvate con D.G. n. 193 del 20.02.2018 - n.f. BURP n. 36 del 12.03.2018)

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

**Area Tecnica Progettisti** Timbri ed Approvazioni

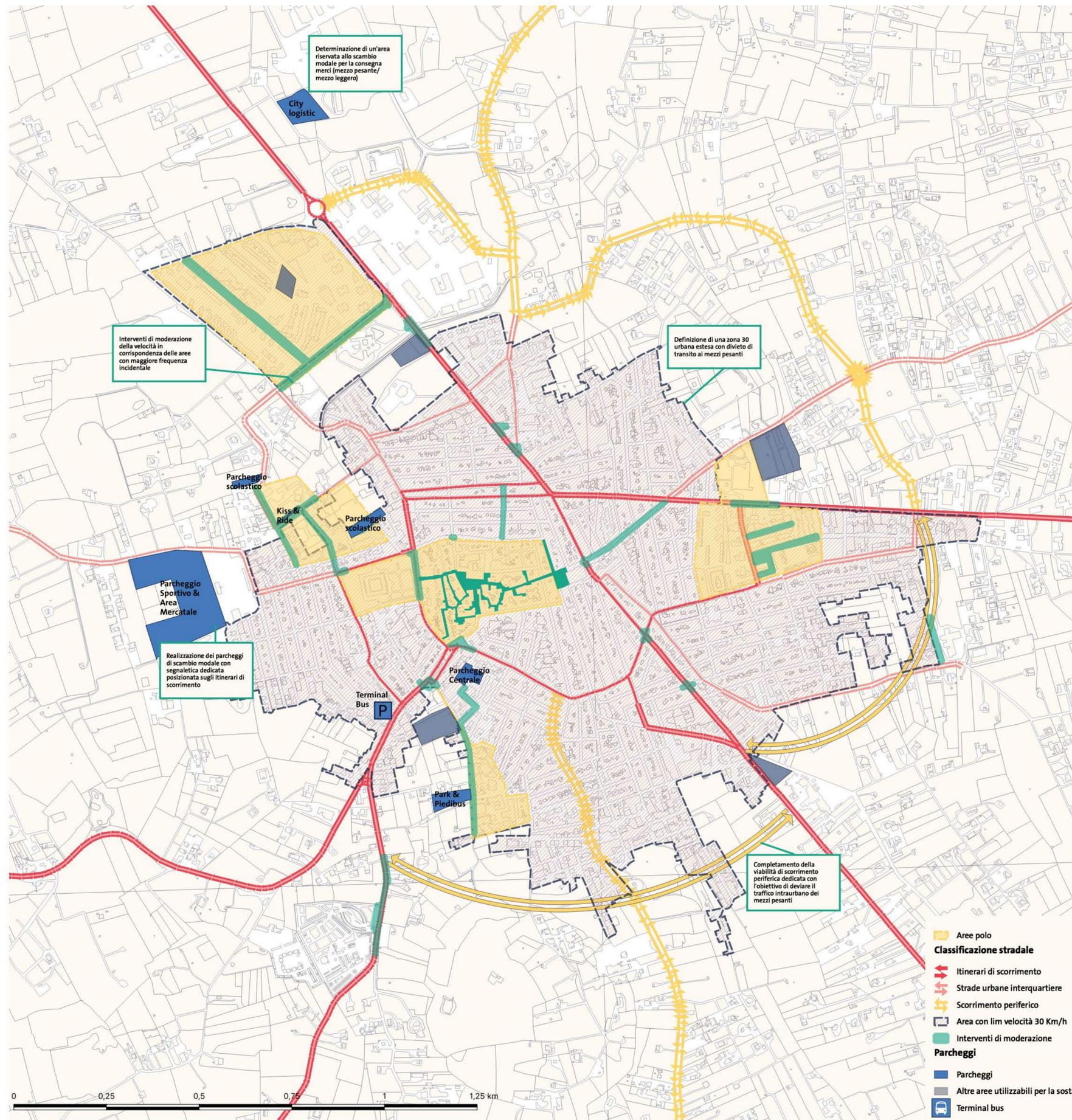
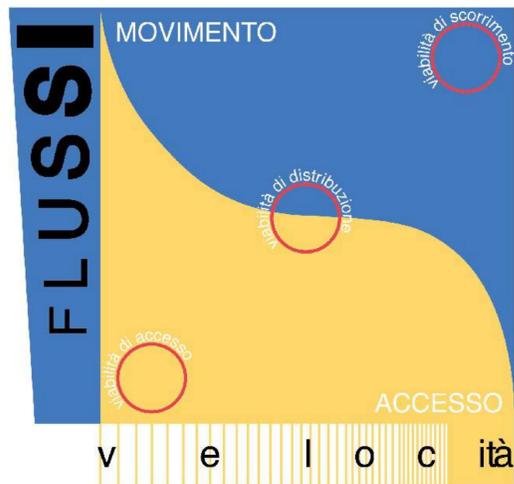


ing. Maurizio Difronzo, Direttore Tecnico  
ing. Germana Pignatelli  
ing. Rita Alessandra Aquilino  
ing. Vito Porrelli  
ing. Stefano Marino  
arch. Giorgia Floro  
ing. Tommaso Passaro

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

**ELAB./TAV. TAV P1.1**  
**REDAZIONE**  
**ADOZIONE**  
**APPROVAZIONE**

**Rete Viaria**  
Proposta di piano e strategia  
Luglio 2020



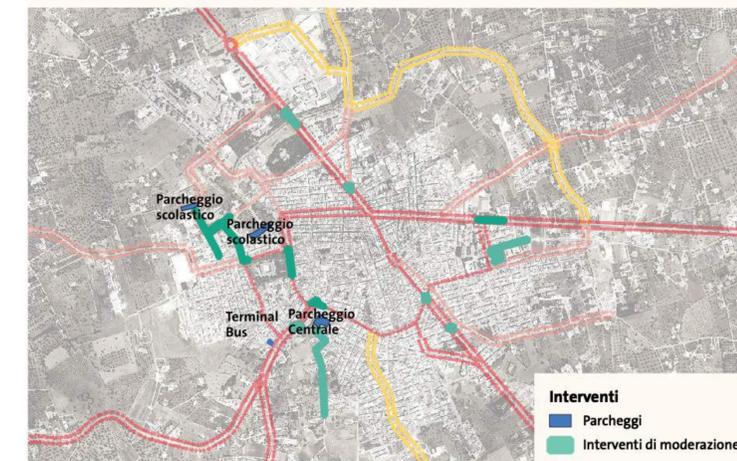
CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE E ITINERARI DI SCORRIMENTO | SCALA 1:5.000

**PRIORITÀ E SCENARI**

**Intervento nel breve periodo**

Nel breve periodo sarà necessario mettere in sicurezza le strade e le intersezioni dove, ad oggi, l'indice di incidentalità e di congestionamento sono più alti. Per tale motivo sono da considerarsi prioritari sia degli interventi puntuali nelle zone segnalate, sia interventi diffusi come il posizionamento di

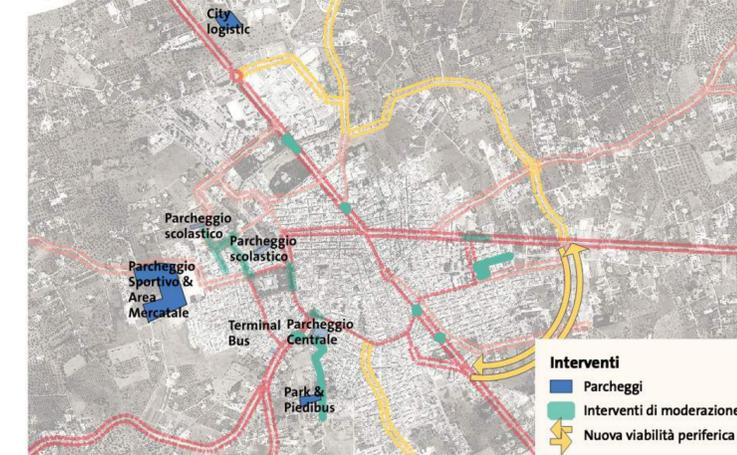
segnaletica stradale atta ad orientare l'automobilista l'automobilista esterno tra le porte d'accesso alla città e il parcheggio a priorità più alta, quello centrale. Allo stesso tempo sia il Parcheggio Centrale che il Terminal Bus dovranno essere adeguati alla loro funzione di aree per lo scambio modale.



**Intervento nel medio periodo**

Il PRG immagina un'espansione molto ampia della città, ipotizzando la realizzazione di una circoscrizione che si muove sul lato ovest del centro abitato congiungendo via Carovigno con Via Brindisi. Rispetto a questa prima formulazione, i nuovi indirizzi guardano a ripensare un intervento di connessione delle direttrici cittadine, ma di dimensioni contenute, tale da fungere da distribuzione periferica.

Il primo tratto a Sud Est, permetterebbe già una prima deviazione del traffico extraurbano da e verso Francavilla e Marina-Taranto. La riduzione del traffico di auto e mezzi pesanti all'interno dell'area urbana sarà favorita anche dal completamento del sistema dei parcheggi periurbani, immaginati come luoghi di scambio modale in grado di filtrare appunto, il



**Intervento nel lungo periodo**

Il completamento della bretella Sud permetterà inoltre di deviare anche il traffico extraurbano da e verso Francavilla e Marina-Taranto. La riduzione del traffico di auto e mezzi pesanti all'interno dell'area urbana sarà favorita anche dal completamento del sistema dei parcheggi periurbani, immaginati come luoghi di scambio modale in grado di filtrare appunto, il

traffico di auto e mezzi pesanti. L'intera area urbana potrà dunque essere oggetto di sintonia della viabilità (area 30), vedendo un'eliminazione quasi del traffico pesante e la creazione delle condizioni di un più sicuro icopedonale.

