



## PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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

### COMMITTENTE

#### RUP

Comune di San Vito dei Normanni (BR)  
Assessorato alla Mobilità, Arch. Vincenzo Sardelli  
Ing. Giuseppe Olivieri

### Area Tecnica Progettisti

### Timbri ed Approvazioni



via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI  
C.F./P.IVA 06674880726 - tel. 080.8645898  
url@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



ElaborAzioni S.r.l.

Via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI  
C.F. - P. IVA 06674880726

ELAB./TAV.

# RPA

## Rapporto Preliminare per la Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.

REDAZIONE

LUGLIO 2020/REV.02 (APRILE 2021)

ADOZIONE

APPROVAZIONE





## Indice

Indice.....	ii
1. PREMESSA .....	1
2. La procedura di VAS .....	2
2.1 Riferimenti Normativi .....	2
2.1.1 Direttiva Europea .....	2
2.1.2 Normativa Nazionale.....	3
2.1.3 Normativa Regionale .....	4
2.2 Scopo del Documento .....	9
2.3 Autorità competente e autorità procedente.....	9
3. Le consultazioni e la partecipazione .....	12
4. Descrizione dei contenuti del piano.....	18
4.1 Il Quadro normativo del PUMS .....	18
4.2 Le linee di indirizzo .....	20
4.3 Obiettivi, strategie, azioni del Piano.....	23
5. Le proposte del Piano.....	26
6. Analisi di coerenza .....	31
6.1 Coerenza esterna.....	31
6.1.1 Piano Regionale dei Trasporti.....	31
6.1.2 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale .....	31
6.1.3 Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.....	32
6.1.4 Linee Guida regionali per la redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica degli enti locali 33	
6.1.5 Piano di Mobilità di Area Vasta Brindisina .....	34
6.1.6 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brindisi .....	35
6.1.7 Piano Regolatore Generale .....	36
6.1.8 Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana.....	37
6.1.9 Tabella di sintesi Analisi di coerenza .....	38
6.2 Coerenza interna.....	41
6.2.1 Coerenza con i vincoli: PPTR E PAI .....	41
6.2.2 Ulteriori prescrizioni ricevute dai SCMA.....	42
6.2.3 Coerenza delle azioni con gli obiettivi .....	43
7. Valutazione dei possibili impatti sul territorio .....	46
8. La valutazione delle alternative e lo scenario di mobilità verso il 2030.....	55



9. Proposta di elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare.	59
10. Valutazioni conclusive. ....	61



## 1. PREMESSA

Il presente documento rappresenta il Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del “Piano Urbano di Mobilità Sostenibile” (successivamente denominato “PUMS”) del Comune di San Vito dei Normanni (BR). È redatto tenendo conto dei criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi dell'Allegato II della Direttiva CE/42/2001 di cui all'articolo 3, paragrafo 5.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo finalizzato a integrare considerazioni di natura ambientale nei piani e nei programmi. Essa viene generalmente definita come: "Il processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte, politiche, piani o iniziative nell'ambito di programma ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale".

In particolare la VAS si inserisce all'interno del sistema dinamico di programmazione-valutazione degli interventi e risponde alle indicazioni della Convenzione internazionale firmata ad Aarhus nel 1998 ed è fondata sui tre pilastri:

- diritto alla informazione;
- diritto alla partecipazione alle decisioni;
- accesso alla giustizia.

La finalità della VAS è la verifica della rispondenza dei Piani di Sviluppo e dei Programmi Operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile tenendo conto degli effettivi vincoli ambientali e della diretta incidenza dei piani sulla qualità dell'ambiente.

Il processo di VAS. si articola nelle fasi di valutazione ex ante, intermedia ed ex post, attraverso le quali si determinano gli impatti, rispetto agli obiettivi dei fondi e l'incidenza su problemi strutturali specifici. Tale processo, riguardando i piani ed i programmi, precede temporalmente la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA.) dei singoli progetti e quindi corrisponde ad una programmazione sostenibile del territorio su di una scala più ampia e con una scala temporale più lungimirante.



## 2. La procedura di VAS

### 2.1 Riferimenti Normativi

#### 2.1.1 Direttiva Europea

La direttiva CE 42/2001 presenta alcune novità rispetto all'analoga direttiva CE 43/92 sulla VIA, soprattutto per quanto riguarda una valutazione ambientale più ampia che deve prevenire i danni ambientali non soltanto prima della realizzazione delle opere ma anche a valle delle esecuzioni delle stesse.

La direttiva per la VAS stabilisce in particolare che:

- nel rapporto ambientale siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente di cui bisogna garantire un elevato livello di protezione;
- la VAS, al contrario della VIA, deve svolgersi prima che la procedura di piano/programma si completi, ossia la procedura di VAS deve partire contestualmente alla procedura di piano/programma accompagnandolo per tutto l'iter di redazione fino al momento conclusivo di approvazione. È in questa fase che la VAS deve garantire la coerenza di piani/programmi con gli obiettivi della sostenibilità ambientale;
- la VAS prevede, come elemento costitutivo stesso della procedura di valutazione, la partecipazione pubblica. È importante sottolineare come nel caso della VAS la partecipazione pubblica non va intesa in forma di ricorsi avversativi al piano/programma per l'implicita ragione che, al momento della valutazione, non esiste nessun piano/programma approvato ma solo un lavoro preparatorio;
- la VAS, al contrario di altre procedure di valutazione, non è statica ma dinamica, cioè segue lo sviluppo del piano/programma anche una volta che questo sia stato approvato sino al suo superamento e/o completamento. Infatti per quel che riguarda piani/programmi, la VAS non contempla autorizzazioni ma il mantenimento della coerenza degli obiettivi attesi rispetto ai risultati ottenuti. La VAS effettua un monitoraggio dei risultati del piano/programma, intervenendo in itinere a proporre modifiche volte a mitigare gli effetti negativi che si stanno raggiungendo.

La direttiva Europea ha posto un elenco minimo di piani/programmi cui deve necessariamente applicarsi la VAS lasciando un ampio margine di discrezionalità ai singoli paesi membri di allargare il range di piani/programmi.

Ad ogni modo, le principali novità introdotte dalla Direttiva sono:

- la VAS deve essere antecedente all'approvazione del piano/programma;



- di estrema importanza è il ruolo che assume la partecipazione pubblica;
- la VAS. va intesa in senso dinamico ossia ex ante, in itinere, ex post.

### 2.1.2 Normativa Nazionale

A livello nazionale la Direttiva Europea è stata recepita formalmente il 1° agosto 2007, con l'entrata in vigore della parte II del D. lgs 152/2006 (V.I.A., V.A.S. e I.P.P.C.) e successivamente con il più dettagliato Decreto Legislativo n°4 del 16/1/2008.

L'espletamento della VAS di piani e programmi è specificatamente richiesto al comma 3 dell'articolo 4 del D. lgs 4/08 dove si afferma che: "la valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni di uno sviluppo sostenibile".

Il comma 1 dell'articolo 11, Titolo II, del citato decreto afferma testualmente: "la valutazione ambientale strategica è avviata dall'autorità procedente contestualmente al processo di formazione del piano o programma e comprende, secondo le disposizioni di cui agli articoli da 12 a 18:

- Lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità;
- L'elaborazione del rapporto ambientale;
- Lo svolgimento di consultazioni;
- La valutazione del rapporto ambientale e gli esiti delle consultazioni;
- La decisione;
- L'informazione sulla decisione;
- Il monitoraggio.

La verifica di assoggettabilità, è definita all'interno dell'articolo 5 comma m e mbis del D.lgs 152 2006 e s.m.i. come "la verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se i progetti possono avere un impatto significativo e negativo sull'ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni del presente decreto;". È redatta secondo le indicazioni di cui all'articolo 12 del D. lgs 152 del 3 aprile 2006, ovvero dall'articolo 12 del D.lgs 04/08, che mira a stabilire se il piano o programma ha caratteristiche tali da produrre impatti significativi sulle differenti componenti ambientali.

La valutazione va sviluppata secondo le linee esposte nell'allegato I del D. Lgs 4/08 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, in materia ambientale".



Nello specifico, al comma 1 dell'Allegato I "Caratteristiche del piano o del programma", si tiene conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

Al comma 2 dell'Allegato I "Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate", si tiene conto in particolare dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
- carattere cumulativo degli impatti;
- natura transfrontaliera degli impatti;
- rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
  - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
  - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
- impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

### 2.1.3 Normativa Regionale

Dal punto di vista normativo regionale i primi riferimenti alle valutazioni ambientali compaiono all'interno della Legge Regionale n.11 del 12/4/01, ovvero legge sulla V.I.A.,



modificata da successiva Legge Regionale n° 17, in cui viene prevista anche la valutazione dell'impatto ambientale di atti normativi, strumenti di pianificazione, piani e programmi di opere.

Nel B.U.R.P. n.117 del 22/7/08 è poi pubblicata la Delibera di Giunta Regionale n.981/08 con cui viene approvata la circolare n.1/2008 del Settore Ecologia esplicativa delle procedure di VAS previste dal D. Lgs 4/08. Nel sottolineare l'aspetto processuale della VAS, la Circolare 1/2008 riprende schematicamente e chiarisce le modalità di svolgimento del processo, che si compone di:

- una fase di scoping, ovvero una esplorazione ad ampio raggio degli ambiti territoriali, tematici, ambientali sui quali il piano potrà esercitare la propria influenza. La fase di scoping comprende propriamente la consultazione strutturata dei soggetti con competenze ambientali relativamente alla impostazione del piano e al livello di dettaglio delle informazioni necessarie per la elaborazione del Rapporto ambientale che deve descrivere i presumibili effetti sull'ambiente.
- lo svolgimento di consultazioni, oltre alla consultazione iniziale in fase di scoping il processo di VAS prevede una ampia consultazione sulla bozza di Piano e sul relativo rapporto ambientale. I risultati di tale consultazione, che coinvolge i soggetti con competenze ambientali e il pubblico nelle sue diverse articolazioni, devono concorrere alla definizione dei contenuti del piano
- la valutazione del piano o del programma, del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni. L'istruttoria sull'insieme dei documenti elaborati deve consentire una valutazione attendibile dei possibili effetti ambientali del Piano, in modo da permettere la decisione migliore in vista della sostenibilità ambientale, ma indirettamente anche economica e sociale, delle trasformazioni.
- l'espressione di un parere motivato da parte dell'autorità competente per la VAS. Tale parere costituisce il risultato della istruttoria tecnica di cui al punto precedente e deve essere adeguatamente tenuto in conto al momento della approvazione del Piano.
- l'informazione sulla decisione, ampia, trasparente, rigorosa deve trovare espressione nella dichiarazione di sintesi che accompagna l'approvazione del piano. Tale relazione deve esplicitare le motivazioni sottese alle scelte di piano, gli effetti ambientali che si attendono dalle azioni previste e il sistema di monitoraggio necessario a verificare, nella fase di attuazione, che gli obiettivi vengano realmente conseguiti. Deve anche prevedere, qualora gli obiettivi attesi non fossero conseguiti, meccanismi di retroazione sui contenuti del Piano al fine di riorientarne gli effetti.



- il monitoraggio, è lo strumento con il quale dovranno essere seguiti nel tempo gli effetti della attuazione del Piano. Il progetto di monitoraggio comprende l'indicazione dei soggetti, delle modalità di costruzione e misura degli indicatori, la frequenza delle misurazioni stesse e le modalità di informazione e coinvolgimento del pubblico nella interpretazione dei risultati.

L'attuale quadro normativo di riferimento riguarda infine la **L. R. Puglia n. 44 del 14/12/2012** pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 183 del 18/12/2012 in cui si dispone che

Art 3 c.3. Fatto salvo quanto disposto al comma 4, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria e dell'ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione di interventi soggetti alla normativa statale e regionale vigente in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA);

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale (ZPS) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria (SIC) per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del dpr 357/1997.

Art 3 c.4. Per i piani e i programmi di cui al comma 3 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 3, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni contenute all'articolo 8.

Art.3 c.5. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 8, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 3, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti non soggetti alla normativa statale e regionale vigente in materia di VIA, possono avere effetti significativi sull'ambiente.”

La verifica di assoggettabilità è disciplinata dall'articolo 8 della suddetta legge in cui si dispone che:

1. Nel caso di piani e programmi di cui ai commi 4, 5 e 9 dell'articolo 3, l'autorità procedente formalizza con atto amministrativo, monocratico o collegiale, la proposta di



piano o programma comprendente il rapporto preliminare di verifica e presenta all'autorità competente un'istanza corredata della seguente documentazione, su supporto informatico, ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo:

a) il rapporto preliminare di verifica, comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano o programma, secondo i criteri dell'allegato I alla parte seconda del d.lgs. 152/2006;

b) copia dell'atto amministrativo di formalizzazione della proposta di piano o programma comprensiva del rapporto preliminare di verifica di cui alla lettera a);

c) elaborati del piano o programma utili alla valutazione dei possibili impatti significativi sull'ambiente;

d) proposta di elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare;

e) i contributi, i pareri e le osservazioni pertinenti al piano o programma, eventualmente già espressi dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli enti territoriali interessati, nonché gli esiti di qualsiasi altra forma di consultazione e partecipazione pubblica già effettuata.

2. L'autorità competente individua i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territoriali interessati, tenendo conto dell'elenco proposto dall'autorità procedente, verifica la completezza della documentazione e, entro quindici giorni dalla data di presentazione dell'istanza di cui al comma 1, avvia la consultazione; pubblica la documentazione relativa al piano o programma sul proprio sito web e comunica agli stessi soggetti, nonché all'autorità procedente, l'avvenuta pubblicazione e le modalità di trasmissione dei contributi richiesti. Il contributo dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati è inviato entro trenta giorni all'autorità competente e all'autorità procedente. Qualora gli enti consultati non si siano espressi nei termini previsti, l'autorità competente procede comunque a norma del comma 4.

3. L'autorità procedente può trasmettere all'autorità competente, entro i trenta giorni successivi al termine di cui al comma 2, le proprie osservazioni o controdeduzioni relativamente a quanto rappresentato dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli enti territoriali interessati nell'ambito della consultazione, in modo da fornire ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

4. Salvo quanto diversamente concordato con l'autorità procedente, l'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato I alla parte seconda del D.lgs.



152/2006 e tenuto conto dei contributi pervenuti dai soggetti competenti in materia ambientale e dagli enti territoriali interessati, verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente e, entro novanta giorni dalla data di presentazione dell'istanza di cui al comma 1, sentita l'autorità procedente, adotta il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il piano o programma dalla VAS di cui agli articoli da 9 a 15 e, nel caso, definendo le necessarie prescrizioni. La tutela avverso il silenzio dell'Amministrazione è disciplinata dalle disposizioni generali del processo amministrativo.

5. Il provvedimento di verifica è pubblicato, in estratto, sul Bollettino ufficiale della Regione Puglia, a cura dell'autorità competente, e integralmente sui siti web istituzionali dell'autorità procedente e dell'autorità competente.

6. Il rapporto preliminare di verifica costituisce parte integrante del piano o programma e i relativi provvedimenti di adozione e approvazione danno evidenza dell'iter procedurale e del risultato della verifica, comprese le motivazioni dell'eventuale esclusione dalla VAS e le modalità di ottemperanza da parte dell'autorità procedente, anche in collaborazione con il proponente, alle prescrizioni impartite dall'autorità competente con il provvedimento di verifica.

7. La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero le VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 8 o alla VAS di cui agli articoli da 9 a 15, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti sovraordinati e si svolge secondo modalità semplificate disciplinate con successivi atti della Giunta Regionale, su proposta dell'Assessorato con compiti di tutela, protezione e valorizzazione ambientale.

**Il presente rapporto preliminare di verifica viene redatto al fine di istruire la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS) del piano in esame, ai sensi degli artt. 3 e 8 della L. R. Puglia n. 44 del 14/12/2012 ed art. 7 del relativo Regolamento n. 18/2013 attuativo della L.R. n.44/2013.**

**I contenuti di questa relazione sono conformi a quelli previsti dall'Allegato I alla parte II del D. Lgs. n. 152/2006 e s. m. i., richiamato dallo stesso art. 8 della citata legge Regionale n. 44.**



## 2.2 Scopo del Documento

La verifica è attivata allo scopo di valutare se il piano può avere effetti significativi sull'ambiente e debba dunque essere sottoposto alla fase di valutazione secondo le disposizioni della legge regionale.

Il Rapporto, facendo riferimento ai criteri dell'Allegato I alla parte II del Decreto legislativo 152/06, comprende una descrizione del Piano con le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente.

Sulla base del rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione con l'autorità competente e con gli altri soggetti competenti in materia ambientale. Il rapporto preliminare risulta quindi essere uno strumento di supporto per lo svolgimento delle consultazioni dei soggetti con competenze ambientali in riferimento alla stesura del Rapporto Ambientale, in caso di assoggettabilità a VAS.

Il rapporto preliminare di verifica costituisce dunque parte integrante del piano e i relativi provvedimenti di adozione e approvazione daranno evidenza dell'iter procedurale e del risultato della verifica, comprese le motivazioni in caso di esclusione della VAS e le modalità di ottemperanza da parte dell'autorità procedente alle prescrizioni impartite dall'autorità competente con il provvedimento di verifica.

## 2.3 Autorità competente e autorità procedente

La L.R. 44/2012 definisce i Soggetti coinvolti nel procedimento di VAS all'art. 2 comma 1, come di seguito riportato:

e) Autorità competente: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;

f) Autorità procedente: la pubblica amministrazione che elabora il piano programmato soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, nel caso in cui il soggetto che predispone il piano o programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma

g) Proponente: il soggetto pubblico o privato che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge;

h) Soggetti competenti in materia ambientale: le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani o programmi;



m) Pubblico: una o più persone fisiche o giuridiche nonché, ai sensi della legislazione vigente, le associazioni, le organizzazioni o i gruppi di persone;

n) Pubblico interessato: il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure; ai fini della presente definizione le organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente che soddisfano i requisiti previsti dalla normativa statale vigente, nonché le organizzazioni sindacali, economiche e sociali maggiormente rappresentative nel territorio regionale, sono considerate come aventi interesse.

**L'art. 10 della LEGGE REGIONALE 12 febbraio 2014, n.4 modifica e integra l'Art.4 della L.R. 44/2012, come segue:**

“Ai comuni è delegato l'esercizio, anche nelle forme associative disciplinate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, emanato con decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 8 per i piani o programmi approvati in via definitiva dai comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS di cui agli articoli 9 e seguenti rivenienti da provvedimenti di assoggettamento di piani o programmi di cui sopra.”

“Nell'esercizio della delega i Comuni devono garantire il soddisfacimento dei requisiti di cui al comma 1. A tal proposito di seguito si riporta quanto previsto al suddetto comma 1 dell'Art.4 della L.R. n.44 del 14 dicembre 2012: “L'autorità competente per la VAS è individuata nel rispetto dei principi generali stabiliti dalla normativa statale. Essa deve possedere i seguenti requisiti:

a) separazione dall'autorità procedente, condizione che si intende soddisfatta anche se l'autorità procedente e quella competente sono diversi organi o articolazioni della stessa amministrazione;

b) adeguato grado di autonomia amministrativa;

c) opportuna competenza tecnica e amministrativa in materia di tutela, protezione valorizzazione ambientale”.

Perché l'autorità competente, in collaborazione con l'autorità procedente, possa individuare i soggetti competenti in materia ambientale, tenendo conto delle specifiche caratteristiche del piano e delle peculiarità del territorio interessato, si riporta di seguito l'elenco degli enti, individuati dalle LR 14 dicembre 2012 n. 44, come soggetti competenti in materia ambientale:

a) Servizi regionali con compiti di tutela ambientale e paesaggistica, ovvero con compiti di pianificazione e programmazione di rilevanza ambientale;



- b) Autorità idrica pugliese
- c) Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente della Puglia (ARPA);
- d) Autorità di Bacino competente per il territorio interessato;
- e) Azienda sanitaria locale competente per il territorio interessato;
- f) Ministero per i beni e le attività culturali, strutture competenti per il territorio interessato;

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

- a) Consorzi di bonifica;
- b) Autorità portuali o marittime;
- c) Enti Parco;
- d) Enti di Gestione dei siti della Rete Natura 2000.

Il Contributo richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale è finalizzato a evidenziare le eventuali criticità ambientali nell'ambito territoriale interessato, nonché i potenziali impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale che potrebbero derivare dall'attuazione del Piano e le relative misure di prevenzione, mitigazione e compensazione.

Per quanto detto in particolare nel caso descritto si individuano:

**Autorità procedente:** Comune di San Vito dei Normanni – **Settore 4 Urbanistica, Edilizia residenziale privata, Controllo del Territorio.**

**Autorità Competente:**



### 3. Le consultazioni e la partecipazione

La partecipazione ed il coinvolgimento della popolazione, come esplicito nei riferimenti normativi sopra riportati, è parte essenziale del processo di costruzione del Piano. Come previsto dalla normativa, anche qualora il Piano dovesse seguire la procedura di VAS, va tenuto in conto il processo partecipativo già previsto dal PUMS.

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 vi fanno riferimento, in particolare quest'ultimo, 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, inoltre, l'Amministrazione aveva già nella fase di redazione del DPRU e della SISUS avviato importanti percorsi di partecipazione 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 di cui sono stati raccolti i risultati.

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 eventuali problematiche legate al tema della mobilità;
- 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 ciclopeditoni urbani a San Vito dei Normanni, candidato all’Avviso per la selezione di interventi finalizzati alla realizzazione di reti di percorsi ciclabili e/o ciclopeditoni in aree urbane e suburbane, POR Puglia 2014-2020, con i risultati delle prime analisi sugli spostamenti in entrata e in uscita dalla città.



Figura 1 - Mappa costruita durante il primo incontro aperto con i cittadini



Figura 2 - Incontro partecipativo del 04 ottobre 2019

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 una introduzione del tema della mobilità sostenibile, in 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.

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 carrozzelle; 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 la mancanza di parcheggi idonei.

Dalla mappa è possibile osservare i desideri espressi dai sanvitesesi di percorsi ciclopedonali sicuri che connettano i principali attrattori in ambito urbano ed in ambito extraurbano, le principali città e le aree costiere. Il trasporto pubblico è considerato decisamente scarso e, di fatto, i cittadini sono "costretti" all'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.



Figura 3 - Stralcio della mappa in GIS con i risultati emersi dall'incontro partecipativo

La fase partecipativa si compone anche di incontri con gli esponenti tecnici della amministrazione comunale, al fine di comprendere sin dall'avvio della procedura, lo stato della mobilità a San Vito dei Normanni ed al fine di condividere e costruire insieme una visione comune dello sviluppo della mobilità sostenibile, aumentando l'efficacia del piano stesso.



Figura 4 - Incontro con la Pubblica Amministrazione



In una seconda fase, presso gli uffici comunali si sono incontrati numerosi stakeholder, esponenti di associazioni ciclistiche e rappresentanti degli studenti, principalmente di scuole elementari e medie.



Figura 5 – Incontro con gli esponenti di associazioni ciclistiche e con il Consiglio Comunale dei Ragazzi presso gli uffici comunali di San Vito

In particolare è stato interessato il Consiglio Comunale dei Ragazzi allo scopo di introdurre nelle scuole il dibattito sulla mobilità, fornendo alcune indicazioni, raccontando i dati analizzati (soprattutto lo share modale degli spostamenti per studio) e anticipando la distribuzione dei questionari alle famiglie negli istituti.



Figura 6 - Incontro con gli esponenti di associazioni ciclistiche e con il Consiglio Comunale dei Ragazzi presso gli uffici comunali di San Vito

Insieme ai dati raccolti negli incontri il processo di coinvolgimento ha previsto la distribuzione di questionari rivolti alla popolazione tutta e alle famiglie con figli frequentanti le scuole di ciascun grado.

Il questionario rivolto alla popolazione ha permesso di indagare le attuali abitudini di mobilità ma anche di comprendere meglio criticità e desideri della popolazione sul tema della mobilità. Infine alcune domande hanno permesso di indagare le priorità e la propensione al cambiamento, in particolare:

- disponibilità ad utilizzare il trasporto pubblico per gli spostamenti



- disponibilità ad utilizzare la bici
- disponibilità a condividere il viaggio in auto con altri colleghi.

Per quanto concerne i questionari rivolti agli studenti delle scuole, hanno fornito un quadro iniziale degli attuali spostamenti casa-scuola. Anche in questo caso si è cercato di comprendere le criticità legate alla scelta di particolari mezzi per spostarsi e la propensione ad utilizzare mezzi di trasporto più sostenibili nel futuro.



## 4. Descrizione dei contenuti del piano

### 4.1 Il Quadro normativo del PUMS

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) compare in Italia con il DL 16 dicembre 2016, n. 257 quale evoluzione degli strumenti di pianificazione precedenti: rispetto ai Piani Urbani del Traffico e Piani Urbani di Mobilità, con i PUMS l'attenzione si concentra anche sugli impatti sociali e ambientali delle strategie e delle azioni di piano, per questo si dà particolare importanza sia alla fase di partecipazione dei cittadini che alla fase di monitoraggio. I cittadini vengono chiamati a partecipare alla definizione del quadro conoscitivo, affinché sia completo e focalizzato sulle reali criticità percepite dai city-users, e alla costruzione di una strategia di piano condivisa, in cui sono parte fondamentale per il buon esito delle azioni pianificate. Il monitoraggio invece, è fondamentale per valutare il reale perseguimento degli obiettivi definiti dal piano e l'efficacia delle azioni e delle strategie messe in campo, pertanto durante tutta la fase di pianificazione è fondamentale la costruzione di basi di dati attendibili e indicativi della situazione da cui si parte, e l'individuazione dei set di indicatori idonei da utilizzare nel breve, medio e lungo periodo.

La Legge deriva dal progetto europeo Eltis-Plus da cui sono state definite le Linee Guida per la redazione e l'attuazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, le cui finalità principali sono il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane e la messa a disposizione di sistemi di trasporto e mobilità sostenibili e di alta qualità verso, attraverso e dentro tali aree, esso inoltre deve pianificare una strategia a lungo termine per lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto e mobilità, senza tralasciare la definizione di un piano di attuazione della strategia a breve termine in cui si individuino tempi, responsabilità, risorse e finanziamenti necessari.

Il PUMS promuove lo sviluppo integrato ed equilibrato di tutte le modalità di spostamento mediante un insieme di misure tecniche, infrastrutturali, politiche e azioni "soft" per migliorare l'efficienza e l'economicità di trasporto pubblico, spostamenti a piedi e in bici, intermodalità, sicurezza stradale, trasporto, logistica urbana, gestione della mobilità e sistemi di trasporto intelligenti.

Le Linee Guida Europee definiscono le modalità di sviluppo e attuazione dei PUMS secondo un ciclo che, partendo dall'obiettivo generale di migliorare la mobilità e la qualità della vita dei cittadini, si compone di 4 fasi:

- le "attività propedeutiche" per analizzare il reale potenziale di attuazione del PUMS e lo stato di fatto della mobilità urbana, sviluppare una visione condivisa di sostenibilità e



costruire degli scenari di supporto alla valutazione delle alternative possibili e alla definizione delle strategie;

- la “definizione di obiettivi razionali e trasparenti” che parte dallo sviluppo di strategie condivise dai cittadini e dagli attori coinvolti, che guardino alla mobilità quale strumento per il miglioramento della qualità della vita e dell’ambiente urbano;
- l’”elaborazione del piano” che prevede l’individuazione dei soggetti responsabili dell’attuazione e delle risorse necessarie;
- l’ultima fase è l’”attuazione del piano” che si concretizza con la realizzazione delle misure previste, la comunicazione e l’informazione costante dei cittadini e il monitoraggio del livello di raggiungimento degli obiettivi.



Figura 7 - Ciclo di Pianificazione per la realizzazione di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile – Linee guida. Sviluppare e attuare un Piano urbano della mobilità sostenibile

Sulla base della procedura suggerita dall’Unione Europea, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Italiano con decreto del 4/10/2017 pubblica, ai sensi dell’art.3 comma 7 del DL 257/16 le “Linee Guida Per la redazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile” in cui individua e definisce le seguenti fasi per il percorso di redazione del PUMS:



- a) definizione del gruppo interdisciplinare e inter-istituzionale di lavoro;
- b) predisposizione del quadro conoscitivo;
- c) avvio del percorso partecipato;
- d) definizione degli obiettivi;
- e) costruzione partecipata dello scenario di piano;
- f) valutazione ambientale strategica (VAS);
- g) adozione e successiva approvazione del piano;
- h) monitoraggio.

#### 4.2 Le linee di indirizzo

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 Km<sup>2</sup>, 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.

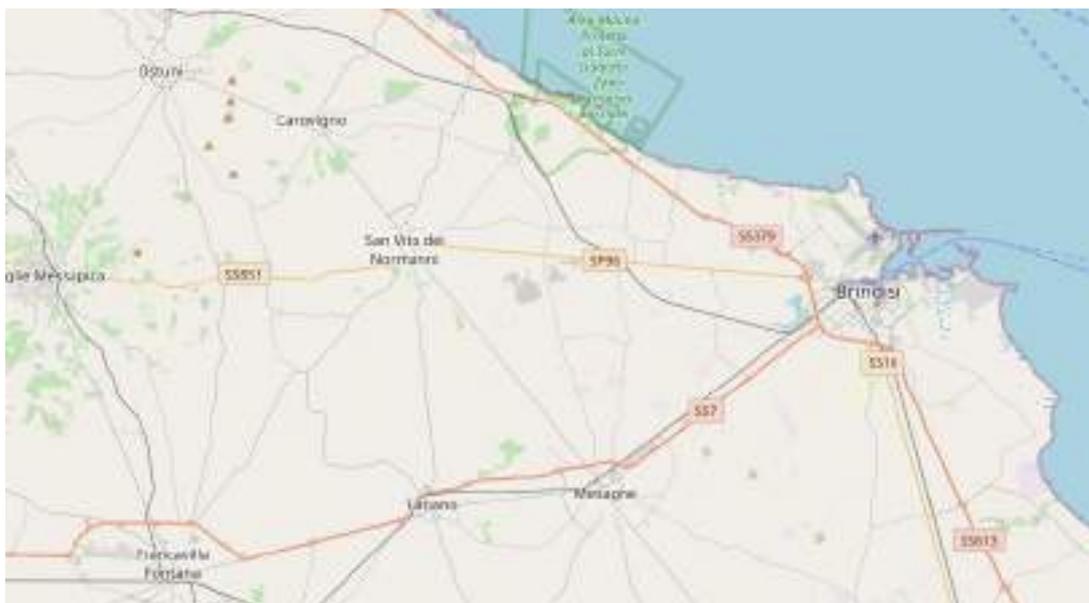


Figura 8 - Il Comune di San Vito dei Normanni su Open street map



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, 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 arteria di scorrimento ed unisce San Vito con Carovigno e Brindisi. 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 assumono un ruolo chiave soprattutto nel periodo estivo.

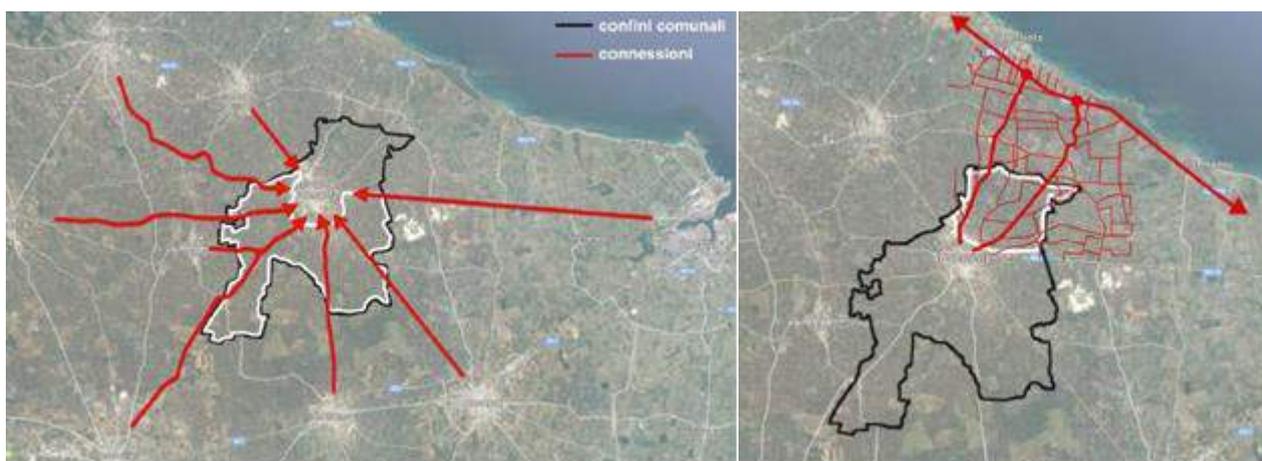


Figura 9 - Sistema delle connessioni di San Vito dei Normanni

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.

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.

Oltre alle considerazioni territoriali, si rileva per i sanvitesi una tendenza a spostarsi verso altri comuni per poter accedere a servizi o per lavoro ed il mezzo utilizzato prevalentemente è l'automobile. La popolazione attuale e le dimensioni del nucleo urbanizzato permettono di considerare possibili spostamenti in bici e a piedi all'interno del territorio urbanizzato, tuttavia per la mancanza di servizi e per la presenza di comuni come Carovigno, Ostuni e Brindisi,



probabilmente, a meno di una risistemizzazione del trasporto pubblico, non sarà possibile una importante riduzione dell'utilizzo dell'automobile.

Il PUMS formula una proposta che, come obiettivi:

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

Per fare questo, il PUMS parte dalla classificazione funzionale della rete attuale definendo obiettivi e caratteristiche da perseguire per ciascuna tipologia di strada.

In questa rete identifica le aree “polo” e, attorno a queste, le zone di pertinenza nelle quali creare una continuità percettiva, eliminando il predominio dell'auto sulla strada in favore di strade che diano maggiore importanza all'utenza “debole” (ciclisti, bambini, anziani, mamme con il passeggino e pedoni in genere). La strategia prevede l'interconnessione di queste aree tra loro e con il resto della città con corridoi sicuri e continui, che fungano da guida per il cittadino ma anche per il turista, ottimizzando le risorse a disposizione dell'amministrazione. Infine prevede la creazione di sistemi sostenibili di connessione della campagna con il centro cittadino, a sua volta interconnesso con questi luoghi.

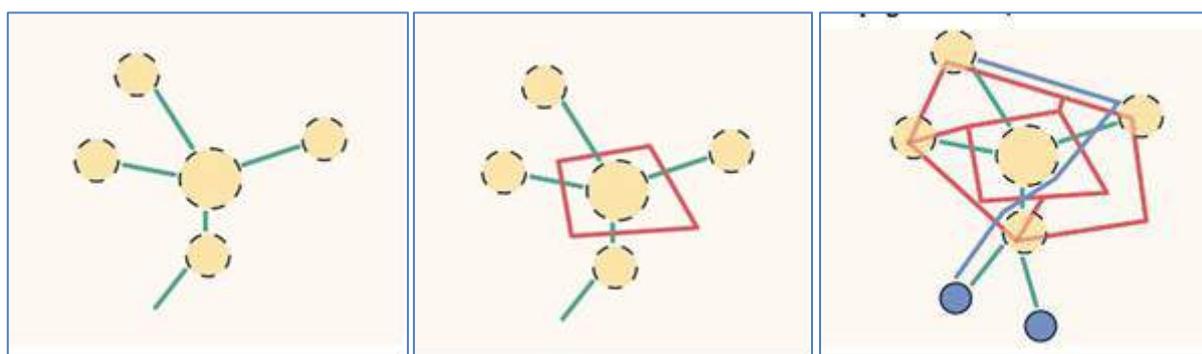


Figura 10 - Costruzione della rete integrata di mobilità sostenibile secondo il PUMS di San Vito dei Normanni

In questo modo fa proprio l'input della SISUS di destinare alla pedonalità gli spazi del centro storico, rilanciando la fruibilità a piedi dell'intera area urbana.



La mobilità lenta che permette un miglioramento della qualità urbana, si presta altresì ad una migliore percezione dello spazio urbano anche da parte del turista, meglio se visto come “viaggiatore”, che quindi diviene più ricettivo verso i valori del territorio.

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.

### 4.3 Obiettivi, strategie, azioni del Piano

La visione del PUMS è in perfetta coerenza con i macro obiettivi riportati in tabella:

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 energetica ed ambientale	B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;
	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).



La Vision descritta guarda alla costruzione di una rete di interconnessioni sostenibili tra San Vito e i territori limitrofi grazie allo sviluppo della rete ciclabile, al miglioramento dei servizi di TPL e all'incentivo a spostamenti sostenibili all'interno del nucleo urbano, riducendo l'impatto inquinante, il traffico e migliorando l'ambiente urbano. Rispetto alle azioni previste dalle linee guida nazionali, San Vito dei Normanni, guardando all'orizzonte del 2030, potrà primariamente puntare alle strategie riassunte di seguito:

Tabella 2 - Strategie proposte nel PUMS suddivise per categoria e per periodo di attuazione

CATEGORIA	Breve periodo	Medio Periodo	Lungo Periodo
<b>Circolazione e sosta</b>	Introduzione del limite dei 30 km in tutta la viabilità comunale (escluso la viabilità di scorrimento)	Realizzazione delle prime "Zone moderate" attorno ai poli	Realizzazione di tutte le "zone moderate" indicate dal Piano
	Piano di Segnalamento e campagna informativa per il "parcheggio centrale"	Connessione pedonale del "parcheggio centrale" con le polarità cittadine e con il terminal bus, installazione di un totem informativo	Dotazione di servizi per noleggio bici, chiosco informativo, servizi di trasporto spesa al parcheggio
	Fattibilità tecnico-economica dell'intervento sulla viabilità periferica tra Via Brindisi e Via Mesagne ("circonvallazione")	Progettazione esecutiva e realizzazione dell'intervento sulla viabilità periferica tra Via Brindisi e Via Mesagne ("circonvallazione")	Introduzione del divieto di transito dei mezzi pesanti nel centro urbano
	Realizzazione Parcheggio in zona industriale	Realizzazione parcheggi prioritari: city logistic e Scuola Primaria presso Area Archeologica	Monitoraggio ed eventuale ulteriori parcheggi
		Installazione colonnine per la mobilità elettrica	
<b>Mobilità Ciclistica</b>	Approvazione PMCC	Realizzazione della rete del PMCC prevista nel breve-medio periodo	Completamento della rete urbana PMCC
	Progetti in corso: Progetto Infrastrutture Verdi, Progetto Bando Ciclabili	Sperimentazione bicibus	Istituzionalizzazione Bicibus
	Installazione cicloposteggi presso scuole, uffici e fermate bus principali	Convenzione con aziende TPL per trasporto biciclette e portabici	Integrazione completa tra TPL e bicicletta
		Progettazione di un sistema di city logistic con cargobike per la consegna pacchi in città e sperimentazione	City logistic a regime
<b>Mobilità Pedonale</b>	PEBA	Adeguamento al PEBA dei corridoi a prevalenza pedonale individuati	Riorganizzazione della sezione stradale dei corridoi a prevalenza pedonale individuati
	Progetti in corso: Intervento Rigenerazione (SISUS) con estensione della ZTL	Estensione della ZTL e controllo elettronico degli accessi	Realizzazione di interventi di moderazione diffusi in tutta la città
	Realizzazione delle prime azioni di segnalazione e moderazione attorno ai poli	Messa in sicurezza delle intersezioni dei corridoi a	Messa in sicurezza di tutte le intersezioni lungo i corridoi a prevalenza pedonale



		prevalenza pedonale con la viabilità a 50 km/h	
	Sistemazione con segnaletica orizzontale di intersezioni e attraversamenti lungo i percorsi prioritari	Piano di Mobilità Scolastica e sperimentazione del Piedibus	"Istituzionalizzazione" delle linee di Piedibus e messa in sicurezza dei percorsi
<b>TPL</b>	Studio di fattibilità per un sistema di TPL Urbano a chiamata	Reperimento risorse e sperimentazione di un sistema TPL Urbano a chiamata	Monitoraggio e revisione funzionamento TPL a chiamata a regime
	Attivazione di un confronto con Regione e Aziende di Trasporto per l'uso del TPL Extrurbano all'interno dell'ambito urbano e revisione dei percorsi	Campagna di comunicazione e incentivo TPL Extraurbano	rielaborazione del piano abbonamenti
	Sistemazione delle fermate principali	Leggera infrastrutturazione del Parcheggio Bus in via come "Terminal" (pensiline, servizi di noleggio bici, ecc..)	Monitoraggio ed eventuale ulteriore intervento sul Terminal
		Web/app per infomobilità e mobile ticketing	Incentivi all'uso del TPL per scopi turistici per San Vito
<b>Attività di comunicazione gestione della mobilità</b>	Attivazione di un ufficio di Mobility Management Comunale o un ufficio di PUMS	Buoni mobilità e voucher bici (anche a pedalata assistita)	Altre iniziative di incentivo casa-lavoro/casa scuola
	Campagna di sensibilizzazione Casa- Lavoro e attivazione di un percorso con le imprese della ZI	Istituzione di Mobility Manager Aziendali	Attivazione di misure concertate tra aziende ed eventuale gestore del TPL a chiamata
	Istituzione di Mobility Manager Scolastici	Istituzione di un tavolo di concertazione Aziende/TPL	

Il Piano prevede che gli interventi infrastrutturali e di gestione della domanda potranno svilupparsi a partire dall'anno 1 in base ad una individuata scala di priorità definita dal Piano stesso. Gli interventi immateriali o soft, che prevedono l'attivazione di politiche di incentivo e sensibilizzazione, potranno avere sviluppo e durata diversi nel corso dei 10 anni, sulla base del reperimento di risorse ad hoc e saranno di volta in volta progettati in relazione al livello di evoluzione raggiunto dalla trasformazione del sistema di mobilità.

Il PUMS si propone come strumento utile al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione e al tempo stesso di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico.



## 5. Le proposte del Piano

Una prima proposta operata dal PUMS è stata quella di proporre una classificazione funzionale delle strade in area urbana (a completamento della classificazione normativa più focalizzata sulla rete a scala extraurbana), che individua all'interno della stessa tre differenti categorie e, per ognuna di queste, definirne i possibili interventi. Tale classificazione guarda in particolare all'uso della strada da parte delle diverse categorie di utenza indicando le linee guida per garantire sicurezza e continuità a pedoni e ciclisti. È descritta in Tabella 3.

Tabella 3 - Descrizione sintetica di obiettivi e azioni per ciascuna tipologia funzionale di strada

	ITINERARI DI SCORRIMENTO	VIABILITA' INTERQUARTIERE	VIABILITA' LOCALE
<b>Movimento Servito</b>	Attraversamento e distribuzione nel comune	Distribuzione nei quartieri	accesso e sosta
<b>Obiettivo da perseguire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ridurre la congestione favorendo il transito</li> <li>- aumentare la sicurezza stradale (in particolare alle intersezioni con le altre categorie di utenza)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ridurre la velocità</li> <li>- limitare il traffico di attraversamento favorendo il passaggio dei soli flussi da distribuire in zona</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aumentare la sicurezza delle utenze deboli</li> <li>- migliorare la vivibilità da parte dei residenti (qualità dell'aria, del rumore, maggiore spazio di vita, prevalenza pedonale)</li> </ul>
<b>Interazione tra le categorie di utenza</b>	Utenze deboli separate dai veicoli	utenze deboli generalmente separate, con 30 km/h commistione con i ciclisti	priorità a pedoni e ciclisti, che possono non essere separati dal traffico veicolare
<b>Velocità consentita</b>	50 km/h	30-50 km/h a seconda delle caratteristiche	20 - 30 km/h
<b>Traffico tipico</b>	Prevalentemente veicoli leggeri e pesanti; separati ed in minor misura pedoni, ciclisti	veicoli leggeri, pedoni e ciclisti	pochi veicoli leggeri prevalentemente in sosta, pedoni e ciclisti
<b>Interventi migliorativi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- messa in sicurezza delle intersezioni</li> <li>- messa in sicurezza degli attraversamenti</li> <li>- marciapiedi &gt; 90 cm per senso di marcia pedonale</li> <li>- piste ciclabili in sede propria dove previste a meno di brevi tratti con introduzione del limite di 30 km/h e adeguata moderazione</li> <li>- preferibile eliminazione della sosta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- messa in sicurezza delle intersezioni con la viabilità di livello superiore</li> <li>- intersezioni rialzate</li> <li>- messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- riprogettazione degli spazi (interesse turistico)</li> <li>- shared space</li> <li>- zone scolastiche</li> <li>- moderazione "spinta"</li> </ul>
<b>Informazioni e all'utente e segaletica</b>	PREVALENTEMENTE DEDICATA AGLI AUTOMOBILISTI: <ul style="list-style-type: none"> <li>- segnaletica direzionale</li> <li>- informazione dei percorsi veicolari da seguire per raggiungere parcheggio centrale e altri poli di interesse</li> </ul> PER I PEDONI: <ul style="list-style-type: none"> <li>- indicazione della presenza di corridoi pedonali</li> <li>- posizione delle fermate del TPL</li> <li>- Indicazioni per l'attraversamento</li> </ul>	PER GLI AUTOMOBILISTI: <ul style="list-style-type: none"> <li>- informazione sulle polarità comunali e locali e su eventuali zone di sosta dedicate</li> <li>- informazione di incentivo a bassa velocità</li> <li>- ingresso alle zone residenziali e attenzione a zone a moderazione specifica per scuole o altri punti sensibili</li> </ul> PER I PEDONI: <ul style="list-style-type: none"> <li>- indicazione della presenza di corridoi pedonali</li> <li>- posizione delle fermate del TPL</li> </ul>	PER GLI AUTOMOBILISTI: <ul style="list-style-type: none"> <li>- informazione di incentivo alla bassa velocità</li> </ul> PER I PEDONI: <ul style="list-style-type: none"> <li>- informazione al pedone sui "corridoi" e fermate del TPL</li> <li>- informazione sulle polarità locali</li> </ul>



Dal punto di vista della sosta, la proposta del PUMS è quella di procedere con una graduale individuazione di aree disponibili per la sosta (già adibite a tale scopo o da attrezzare) con l'individuazione di una specifica funzione nella regolazione dei movimenti cittadini.

Nel breve periodo si punta alla sistemazione di un parcheggio centrale esistente in via Gandhi da assumere quale punto di approdo del traffico veicolare in città, che si tratti di visitatori o avventori dei servizi del centro provenienti da campagna e altri paesi.

Successivamente si prevede l'organizzazione di una rete di piccole aree di sosta (max 100 posti) a servizio di funzioni specifiche (nei pressi dell'area mercatale, anche d'uso per la scuola media con percorso pedonale, nei pressi dell'area archeologica anche d'uso per la scuola elementare e in zona industriale in cui è possibile pensare "Locker" con smistamento a servizi di bike delivery), per poi infine indicare altre aree sparse nel territorio comunale che, in caso di occorrenza, possano essere utilizzate come parcheggi.

La realizzazione di una rete pedonale e ciclabile è fondamentale nella lista degli interventi proposti dal PUMS. Individuate le polarità presenti in ciascuna zona, il Piano propone una serie di "corridoi pedonali" ovvero delle strade in cui il percorso pedonale è accompagnato e facilitato dall'infrastruttura, dove prioritariamente le caratteristiche di continuità e fruibilità sono garantite, insieme a comfort e gradevolezza del percorso.

Il PUMS individua alcuni punti e aree stradali in cui è necessario provvedere con interventi di moderazione del traffico. Per facilitare l'individuazione degli interventi più opportuni per ciascuna delle tipologie stradali con cui il PUMS classifica la viabilità, si riporta la seguente tabella riassuntiva:

Tabella 4 - Interventi di moderazione del traffico e limite di velocità sulla strada per ciascuna categoria di strada

	Itinerari di scorrimento	Viabilità interquartiere	Viabilità locale
Limite di velocità	50 km/h	30-50 km/h	20-30 km/h
Porte di ingresso alla città: portali, alberature, segnaletica, lame di luce	x		
Rallentatori ottici e bande sonore	x		
Rotatorie	x	x	
Restringimento della carreggiata con isola centrale		x	
Chicanes	casi specifici	x	x
Variazione della pavimentazione (colore, materiale)	casi specifici	x	x
Porte di accesso: elementi verticali con restringimenti della carreggiata			x



Restringimento laterale della carreggiata		x	
Minirotatoria		x	x
Pavimentazione stradale rialzata		x	x
Restringimento laterale della carreggiata ad una corsia a senso unico alternato			x
Moderazione "intensiva" con la combinazione di più elementi		x	x

Particolare attenzione viene posta nei confronti di poli particolarmente sensibili per le categorie di utenze che ne costituiscono la domanda principale. Le scuole ad esempio sono caratterizzate da numeroso traffico veicolare in specifiche ore della giornata. Nei pressi di questi poli sensibili nel Piano viene consigliata la riduzione della velocità o il divieto, durante alcune ore, di transito per gli autoveicoli. A questo è possibile affiancare interventi puntuali di moderazione del traffico più impattanti e opportuna segnaletica per garantire la sicurezza degli studenti.

Sul tema della ciclabilità, Il PUMS prevede l'interconnessione delle aree di interesse della città attraverso una rete ciclabile, che ritorni particolarmente utile per gli spostamenti maggiori, in generale fino ai 5 km. Questo passaggio è stato anticipato dal PMCC, che il PUMS recepisce e fa proprio, verificandone l'adesione alla strategia complessiva. La strategia del PMCC, guarda all'individuazione di un sistema di percorsi ciclabili e ciclopedonali continuo, connesso ai percorsi extraurbani e integrato con il TPL, per garantire un buon livello di share modale, lungo i quali è importante che si mettano in atto politiche di moderazione e riduzione del traffico veicolare (zone 30 e ZTL). Per ciascuna connessione prevista dalla rete urbana il Piano suggerisce tipologie di intervento fattibili per le caratteristiche geometriche e plano-altimetriche della sezione stradale, sia per quanto riguarda le piste ciclabili che le "zone 30", sulla base della normativa vigente. Per questa rete il PUMS definisce una scala di priorità per l'attuazione degli interventi basandosi sulla presenza di attrattori significativi, in particolare per categorie di utenti propensi alla bicicletta, attribuendo di conseguenza un livello gerarchico ai vari rami. Inoltre, in corrispondenza degli attrattori del territorio, Il Piano suggerisce l'installazione di cicloposteggi (dalle semplici rastrelliere, ad archetti a strutture con pensilina) che favoriscano il posteggio sicuro del mezzo e l'intermodalità con gli altri sistemi di trasporto.

L'intermodalità è un tema centrale nella strategia di Piano al fine di ridurre gli spostamenti in auto in favore di quelli sostenibili: nella visione strategica le fermate del TPL extraurbano divengono nodi intermodali presso i quali installare cicloposteggi e luoghi di particolare attenzione nell'eliminazione delle barriere architettoniche di qualsiasi natura.



Un ulteriore intervento che si potrebbe concretizzare grazie alla realizzazione della bretella sud tra via Brindisi e via Mesagne riguarda l'esclusione del transito dei mezzi pesanti dal centro della città e l'attivazione di iniziative di city logistic con base nell'area di parcheggio individuata nella zona industriale.

Sul tema del Trasporto Pubblico il PUMS prevede azioni per migliorare lo scambio tra auto e bus come l'utilizzo delle linee extraurbane per gli spostamenti urbani e la sperimentazione di un servizio di trasporto pubblico a chiamata per poter servire una maggior area di San Vito dei Normanni ed individuare quella parte di popolazione che non è attualmente servita dai percorsi delle linee del TPL tradizionale.

Accanto agli interventi infrastrutturali, il Piano individua una serie di azioni cosiddette "soft", ovvero tutte quelle misure che non prevedono la realizzazione di manufatti o altre opere materiali ma che sono in parte destinate alla creazione di un sistema di gestione sulla mobilità coordinato a livello comunale ed in parte alla sensibilizzazione, formazione e informazione dei cittadini sul tema della mobilità sostenibile.

Le azioni proposte in tal senso hanno lo scopo di educare sia i fruitori attuali, sia quelli futuri, sull'uso corretto e sicuro dello spazio urbano.

Sul piano della pedonalità, il Piano per l'Eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) concorre verso l'obiettivo di rendere accessibile e migliorare la qualità dello spazio urbano per i soggetti con differenti disabilità fisiche ma anche percettive di diversa natura.

Il Piano prevede l'introduzione del Mobility Manager con il compito di organizzare e coordinare gli spostamenti casa scuola e casa lavoro e proporre soluzioni e supporto per il miglioramento dei servizi legati alla mobilità.

Il PUMS propone l'utilizzo di due sistemi di mobilità collettiva che possono essere svolti senza grossi investimenti e influiscono sia sulla riduzione della congestione veicolare che nella educazione dei bambini: il Piedibus e Bicibus. Entrambi sono "scuolabus umani" formati da un gruppo di studenti lungo percorsi definiti e protetti. A seconda dell'età possono o meno essere accompagnati da due adulti di cui un "autista" e un "controllore".

La vision del PUMS occupa un periodo di 10 anni, durante i quali sono state definite le azioni suddivise in differenti fasi temporali.

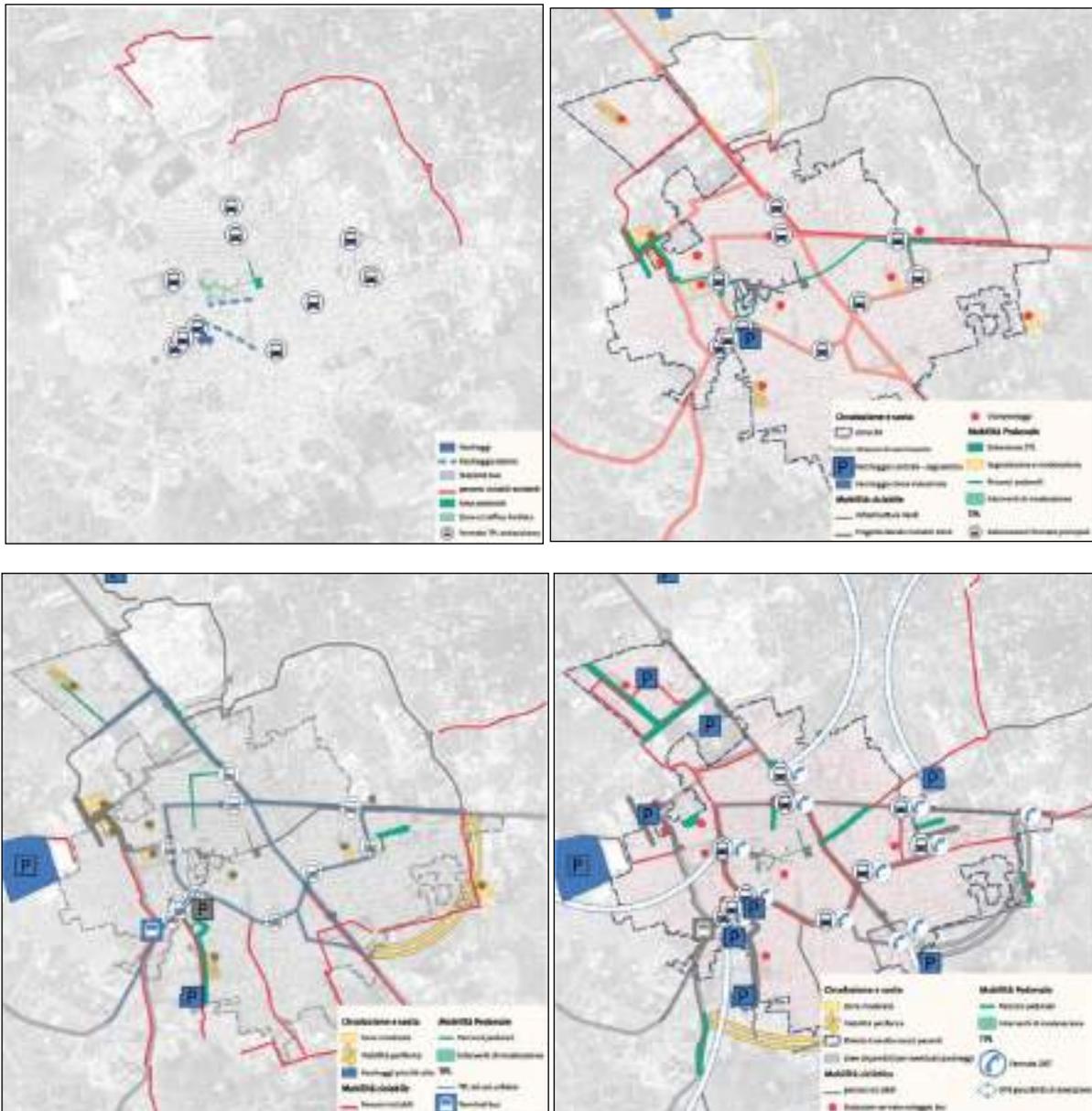


Figura 11 - Scenari di Piano: dalla situazione attuale in alto a sinistra, azioni durante il breve periodo in alto a destra, azioni nel medio periodo in basso a sinistra fino al completamento delle azioni di piano in basso a destra.

Partendo dalla classificazione funzionale della rete secondo tre diverse tipologie di strade, nel primo periodo si identificano le aree polo e, attorno ad esse, le zone di pertinenza. Queste aree vengono interconnesse tra di loro e con il resto della città con corridoi sicuri e continui in modo da rilanciare la fruibilità a piedi dell'intera area urbana.

Nel breve periodo inizia anche a definirsi una rete ciclabile che, assieme alla pedonalità, interconnette le aree polo e le diverse zone dell'area urbana e del territorio circostante, sviluppandosi secondo priorità quali i punti di maggiore interesse e l'interconnessione dei percorsi già esistenti.



## 6. Analisi di coerenza

### 6.1 Coerenza esterna

#### 6.1.1 Piano Regionale dei Trasporti

Per quanto attiene il Piano Regionale dei Trasporti, la L.R. 16/2008 “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti”, definisce tra gli obiettivi generali all’art.5 al comma 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;” comma 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, economica e paesaggistico ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;” e al comma 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”. All’art.6 “Obiettivi specifici” comma f): “garantire un’efficiente interconnessione tra le reti di rango sovregionale e quella regionale” e per quanto attiene la mobilità ciclabile e pedonale, gli obiettivi specifici definiti all’art.6 al comma m), prevedono la promozione di forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica.

Il comune di San Vito dei Normanni rientra appieno tra i centri urbani e sistemi territoriali in cui promuovere azioni di mobilità sostenibile. Inoltre, coerentemente con il comma n), con la realizzazione e il miglioramento di percorsi pedonali e ciclabili di connessione dei principali luoghi e servizi di interesse pubblico tra loro, con le fermate del trasporto pubblico locale ed infine con il servizio di trasporto pubblico a chiamata, si promuove l’accessibilità, mediante la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche, alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti. Mentre l’istituzione di mobility manager scolastici e comunali appositamente formati e selezionati, rientra tra le strategie per la mobilità delle persone previste al comma e) dell’art.7 e p) dell’articolo 13.

#### 6.1.2 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

L’attuazione delle previsioni del PUMS di San Vito dei Normanni rientra tra gli obiettivi previsti nel progetto territoriale per il paesaggio regionale denominato: “Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce”, definito dal P.P.T.R. poiché favoriscono l’integrazione e interoperabilità delle Infrastrutture di trasporto esistenti con gli itinerari e i percorsi ciclabili di fruizione del paesaggio. Tale progetto fa parte di quelli previsti dal PPTR sul l’intero



territorio regionale, interessando tutti gli ambiti paesaggistici come definiti dall'art. 7 comma 4 e individuati all'art. 36, denominati:

- a) La Rete Ecologica regionale
- b) Il Patto città-campagna
- c) Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce
- d) La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri
- e) I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici

Gli li Obiettivi indicati nel Progetto “Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce” sono:

- Salvaguardare e valorizzare le strade di interesse paesaggistico costituite dalle reti di città;
- Promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica;
- Salvaguardare, riqualificare e valorizzare le relazioni funzionali, visive ed ecologiche fra l'infrastruttura e il contesto attraversato;
- Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico percettiva ciclo-pedonale;
- Valorizzare e adeguare la rete ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori;
- Valorizzare ed adeguare i collegamenti interno – costa con modalità di spostamento sostenibili, multimodali e di alta qualità paesaggistica;
- Promuovere ed incentivare l'intermodalità (tariffazione unica, realizzazione di servizi; attuazione di politiche di Mobility Management finalizzate a ridurre l'uso individuale dell'auto a vantaggio del trasporto pubblico collettivo, della ciclopeditività)

Il PUMS risulta coerente con gli obiettivi proposti dal PPTR per quanto riguarda il sistema della mobilità dolce e la valorizzazione e connessione delle risorse paesistico – ambientali e storico - culturali, attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova “geografia fruitivo-percettiva” del territorio.

### 6.1.3 Piano Regionale 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.”

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:

- 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.
- d) la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti quotidiani in bicicletta, a cominciare dai tragitti casa-scuola, casa-lavoro

Il territorio di San Vito dei Normanni non è attraversato da nessun asse delle ciclovie regionali, tuttavia, sono confinanti con il territorio: la ciclovie 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.

#### 6.1.4 Linee Guida regionali per la redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica degli enti locali

A seguito della sempre maggior attenzione della Regione Puglia a occuparsi della mobilità ciclistica nel territorio Pugliese, la Regione ha approvato con D.G.R. n.1504 del 10/09/2020, pubblicata sul BURP n.135 del 29/09/2020 le “Linee Guida regionali per la redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica degli enti locali” quale supporto tecnico affinché



venga ripensata la mobilità delle città in un'ottica di sostenibilità ambientale, coinvolgendo e sensibilizzando le comunità locali all'uso della bicicletta.

I Piani Urbani di Mobilità Ciclistica, che rappresentano uno dei Piani di settore del PUMS sono finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere ed intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. L'obiettivo principale del PMC è quello di incrementare l'aliquota di share modale relativa agli spostamenti in bicicletta e proporre tutte le strategie e azioni che concorrono alla diffusione della cultura della bicicletta, commisurata al proprio territorio di competenza, alle pianificazioni sovraordinate ed alle risorse disponibili.

All'interno delle Linee Guida, viene specificato che un Piano della Mobilità Ciclistica deve tendere a:

- Promuovere la mobilità ciclistica per gli spostamenti sistematici e quelli occasionali o turistici;
- Riorganizzare/rifunzionalizzare lo spazio stradale in relazione alle utenze delle specifiche infrastrutture, privilegiando la mobilità ciclistica lungo gli itinerari ciclabili individuati ed eliminando, in generale, le barriere architettoniche, gli ostacoli e tutti gli elementi ostativi alla diffusione dell'uso della bicicletta;
- Garantire l'intermodalità tra la mobilità ciclistica ed i servizi di trasporto pubblico;
- Innalzare il livello di sicurezza stradale lungo gli itinerari ciclabili o nelle zone di afferenza, diversificando gli interventi in base alle condizioni al contorno ed alle utenze
- Ridurre le emissioni atmosferiche ed aumentare la vivibilità degli spazi urbani;
- Assicurare la valorizzazione del patrimonio paesaggistico e culturale con l'implementazione di itinerari ciclo-turistici, anche extraurbani, che interconnettano il tessuto urbano con le aree naturali o di interesse storico ed architettonico.

Il PUMS risulta coerente con gli obiettivi indicati dalle Linee Guida regionali.

#### 6.1.5 Piano di Mobilità di Area Vasta Brindisina

A scala Metropolitana 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 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;”

Il PUMS di San Vito risulta coerente con le strategie del Piano di Area Vasta.

### 6.1.6 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 a 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);
- 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.



Sul tema del TPL il PTCP auspica uno sviluppo del sistema di trasporto pubblico locale secondo un modello funzionale di integrazione basato sull'organizzazione fisica dei punti di interscambio, sull'ordinamento dei servizi (ferro gomma), su sistemi di integrazione tariffaria; 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.

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, in linea con le Pianificazioni sovra-ordinate, vede sul proprio territorio la presenza dell'Itinerario Ciclo Turistico realizzato con i fondi FESR 2007- 2013 - Azione 5.2.2.

### 6.1.7 Piano Regolatore Generale

Il Piano Regolatore Generale 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.

Rispetto a quanto previsto originariamente dal PRG, durante gli anni le varie amministrazioni hanno ridimensionato alcune previsioni contenute all'interno del Piano, in particolare per quanto riguarda la cosiddetta circonvallazione.

Il PUMS di San Vito ha tenuto in considerazione quanto previsto dal PRG vigente.



### 6.1.8 Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana

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

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 la 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, recepiti integralmente dal PUMS di San Vito dei Normanni:

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



### 6.1.9 Tabella di sintesi Analisi di coerenza

Le strategie e le azioni derivanti da una scelta sulla base della tabella 1 delle linee guida nazionali per i PUMS vengono qui messe in relazione con gli obiettivi dei piani analizzati in maniera sinottica. Ad ogni relazione viene assegnato un valore da 1 a 5 in base al grado di coerenza:

Strategie	Azioni	Regionali e Provinciali					Comunali		
		PRT	PPTR	PRMC	LG per la redazione dei PMC	Piano Area Vasta	PTCP	PRG	DPRU
1. Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;	a. la redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale;								
	b. l'individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria;	5	4	3	4	4	4	2	3
	f. Attività condotte dal Mobility Manager di area in collaborazione con i singoli Mobility manager aziendali con lo scopo di incentivare la sostenibilità								
	g. Sviluppare politiche integrate di gestione della domanda								
2. Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità	d. aumentare l'accessibilità al TPL per i passeggeri con ridotta mobilità, aumentando le vetture attrezzate e realizzando interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate;	4	2	1	1	4	3	2	4



<p>commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;</p>	<p>g. l'utilizzo diffuso dei diversi canali di comunicazione all'utenza: informazioni a bordo e alle fermate; siti web informativi; social network come Facebook e Twitter; telefoni cellulari, mediante SMS di avviso; applicazioni per smartphone; schermi e altoparlanti nelle stazioni e presso le fermate e all'interno delle vetture; schermi e computer touch-screen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università; pannelli a messaggio variabile;</p>							
	<p>h. azioni per il miglioramento della qualità del servizio del tpl.</p>							
<p>3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;</p>	<p>a. l'implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali;</p>							
	<p>b. il miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili;</p>							
	<p>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);</p>							
	<p>d. l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);</p>	5	3	5	5	5	4	5
	<p>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;</p>							
	<p>f. creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva;</p>							
	<p>g. l'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing.</p>							
	<p>h. la diffusione di sistemi ettometrici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi d'ausilio alla mobilità dell'utenza debole (semafori con segnalazione acustica, scivoli, percorsi tattili, ecc.)</p>							
<p>4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;</p>	<p>a. Dotazione presso le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell'ottica del rafforzamento dell'accessibilità al sistema del Trasporto pubblico;</p>	3	3	4	3		3	4
	<p>c. Promozione della mobilità condivisa presso aziende ed enti pubblici;</p>							

**PUMS – PIANO URBANO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE**

RUP: Ing Giuseppe Olivieri – Comune di San Vito dei Normanni (BR)

Rapporto Preliminare per la Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)

RPA - REV.02 Aprile 2021



<p><b>5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 14 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;</b></p>	a. Azioni per favorire lo sviluppo della mobilità condivisa a basso impatto inquinante;								
	b. Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private;				4			4	
	d. introduzione di veicoli turistici a basso impatto inquinante, anche per le vie d'acqua;								
<p><b>6. 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.</b></p>	a. interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti piu' 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 pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;	3	3	3	4	4	2	2	4
	d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;								
	e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole.								



## 6.2 Coerenza interna

### 6.2.1 Coerenza con i vincoli: PPTR E PAI

Si analizzano i vincoli regionali da Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR).

Ai sensi dell'articolo 143 co.1 lett. b) e c) del d.lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), Il Piano Paesaggistico della Regione Puglia (PPTR) ha condotto la ricognizione sistematica di tutte le aree sottoposte a tutela paesaggistica, oltre ad individuarne, ai sensi dell'art. 143 co. 1 lett. e) del Codice, gli ulteriori contesti che il Piano intende sottoporre a tutela paesaggistica. Le aree sottoposte a tutele dal PPTR si dividono pertanto in:

- Beni paesaggistici, ai sensi dell'art.134 del Codice (BP)
- Ulteriori contesti paesaggistici ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del Codice (UCP)

I beni paesaggistici si dividono ulteriormente in due categorie di bene:

- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del Codice), ovvero quelle aree per le quali è stato emanato un provvedimento di dichiarazione del notevole interesse pubblico
- Aree tutelate per legge (ex art. 142 del Codice)

L'insieme dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti paesaggistici è organizzato in tre strutture, a loro volta articolate in componenti:

- 6.1. Struttura idro geomorfologica
- 6.2. Struttura eco sistemica e ambientale
- 6.3. Struttura antropica e storico-culturale

Nella scelta degli interventi del Piano, si è tenuto conto dei vincoli suddetti del PPTR pertanto le scelte pianificatorie risultano coerenti con le componenti paesaggistiche del territorio.

Si analizzano vincoli regionali da Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)

Solo alcune aree di intervento previste da Piano ricadono in zone a medio alta pericolosità Idro – Geomorfologica, in particolar modo nel contesto urbano a nord ovest. Le scelte pianificatorie di costruzione gli interventi hanno tenuto in considerazione la vincolistica non prevedendo opere di impatto: non si prevede la realizzazione di nuove strade o nuove opere di impermeabilizzazione, ma si opera sull'esistente, al più gli interventi potranno riguardare opere di adeguamento e ristrutturazione della viabilità, purchè realizzati in condizioni di sicurezza idraulica in relazione alla natura dell'intervento e al contesto territoriale. Nella successiva fase di progettazione, per i progetti che ricadono all'interno delle aree vincolate



dal PAI, deve essere richiesto il parere di conformità e rispettare quanto prescritto nelle Norme Tecniche di attuazione del Piano di Assetto Idrogeologico della Regione Puglia.

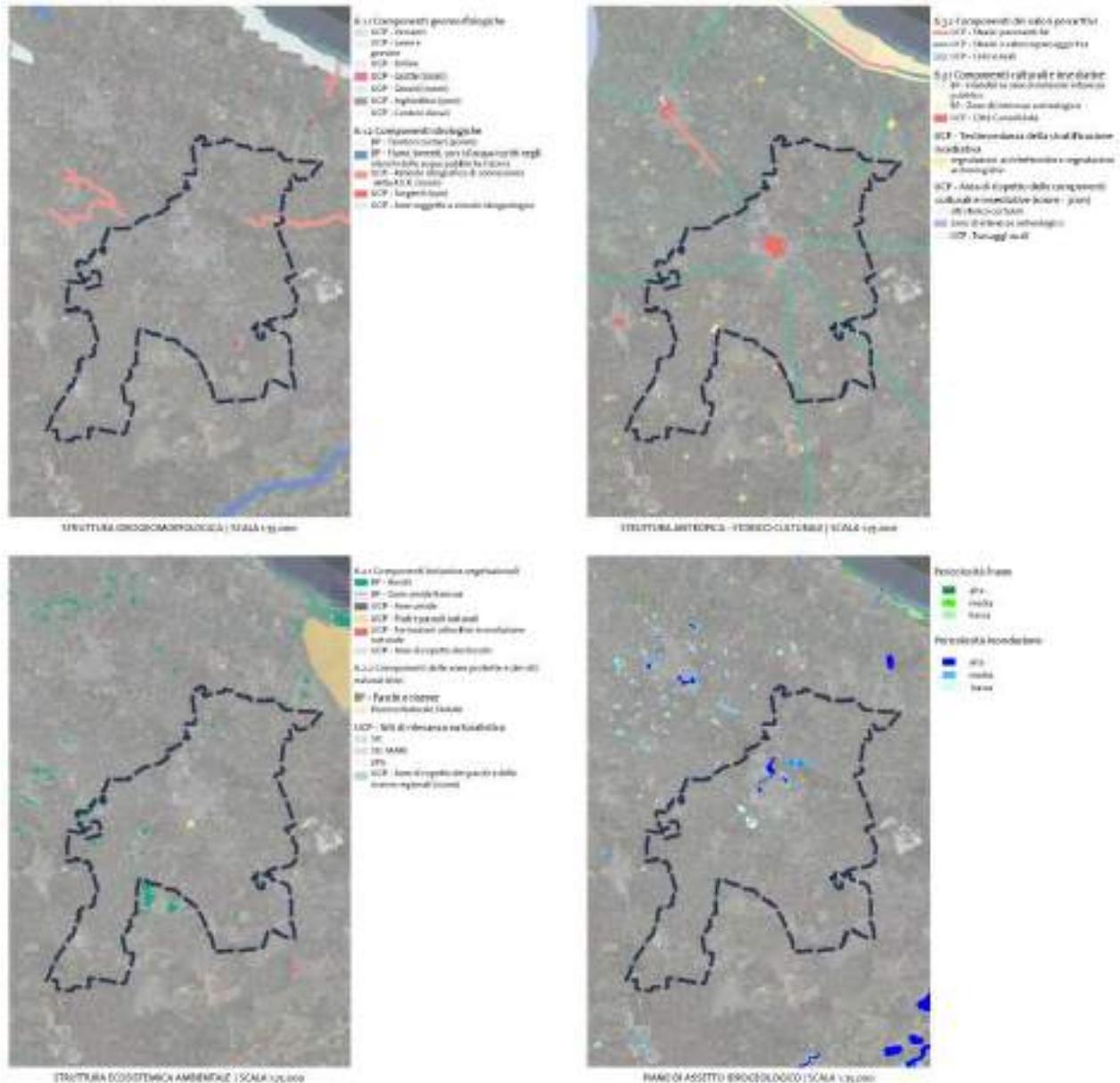


Figura 12 - Vincoli del PPTR e del PAI

## 6.2.2 Ulteriori prescrizioni ricevute dai SCMA

A seguito dei pareri ricevuti dai soggetti competenti in materia ambientale, dove non inseriti in altri paragrafi, si riportano di seguito le ulteriori prescrizioni che attengono la fase progettuale del Piano.



A seguito del parere ricevuto dall'Acquedotto Pugliese, si riporta che, nella fase attuativa e progettuale delle opere del presente Piano, qualora esse dovessero interferire in qualche modo con l'opera acquedottistica, si dovrà adottare ogni tipo di accorgimento necessario a sostegno, salvaguardia e protezione dell'opera acquedottistica esistente, secondo le norme tecniche di sicurezza e le prescrizioni adottate dall'AQP. In generale, tutte le risoluzioni delle eventuali interferenze, dovranno essere preventivamente approvate dall'AQP.

### 6.2.3 Coerenza delle azioni con gli obiettivi

Mettendo in relazione le azioni previste dal PUMS per i differenti contesti urbani ed a scala comunale con gli obiettivi previsti dalle Linee Guida nazionali per la redazione del PUMS che corrispondono agli obiettivi del PUMS stesso, si è ottenuta la matrice che segue:

È stata in seguito individuata una scala di giudizio in cui si assegna

- valore 0 in caso di influenza indifferente o nulla;
- valore 1 in caso di influenza bassa o indiretta;
- valore 2 in caso di influenza media e non trascurabile;
- valore 3 in caso di influenza elevata e significativa.

Per ogni azione è stato quindi espresso un "giudizio di influenza" dell'azione rispetto ai singoli obiettivi. La matrice permette quindi di avere una visione sintetica delle interazioni tra gli elementi.

Ad esempio, il rafforzamento del sistema di trasporto pubblico locale ha una influenza positiva sulla gran parte degli obiettivi proposti, in quanto il maggior utilizzo di questa modalità produrrà un minor utilizzo dell'auto e, di conseguenza, minore congestione, più sicurezza, minore incidentalità e un maggior grado di soddisfazione per gli utenti. La messa in sicurezza di alcuni tratti stradali avrà come effetto una probabile diminuzione del tasso di incidentalità ed una maggior soddisfazione della cittadinanza, specialmente in quei contesti urbani attraversati da una strada a scorrimento veloce. La riduzione del traffico veicolare effettuata con la definizione di zone pedonali o ZTL avrà effetto di decongestione della mobilità sia permetterà lo sviluppo di nuove attività rendendo più sicure le piazze e le vie con una maggior affluenza. Le zone 30 a ridosso delle scuole produrranno l'effetto di una maggior sicurezza per gli studenti e la possibilità di utilizzare metodologie come il Piedibus e Bicibus nel percorso casa – scuola. Infatti, queste iniziative di carattere locale hanno non solo l'effetto di minor utilizzo dell'auto, quindi delle emissioni e di congestione viaria ma anche sono fondamentali nell'educare verso un tipo di mobilità sostenibile.





	Installazione colonnine per la mobilità elettrica	0	2	0	0	0	0	3	3	3	0	0	0	0	0	1	0	0
<b>Mobilità Ciclistica</b>	PMCC e realizzazione graduale della rete prevista nel Piano	0	3	2	2	3	3	2	2	2	1	1	1	1	3	3	1	3
	Progetti in corso: Progetto Infrastrutture Verdi, Progetto Bando Ciclabili, Istituzionalizzazione Bicibus	0	3	3	1	3	3	3	3	3	2	1	1	1	3	3	0	3
	Installazione cicloposteggi presso scuole, uffici e fermate bus principali, integrazione completa tra TPL e bicicletta	3	3	3	2	3	3	3	2	2	1	1	1	1	2	3	0	3
	City logistic	0	0	2	3	2	1	0	1	1	0	0	0	0	0	2	2	0
<b>TPL</b>	Sperimentazione, del sistema di TPL a chiamata	3	3	3	3	2	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	3	2
	l'uso del TPL Extrurbano all'interno dell'ambito urbano, revisione dei percorsi, rielaborazione piano abbonamenti	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	1	1	1	1	3	0	2
	Leggera infrastrutturazione del Parcheggio Bus in via come "Terminal" (pensiline, servizi di noleggio bici, ecc..)	3	1	1	2	2	3	0	0	1	1	1	1	1	0	3	0	0
	Incentivi all'uso del TPL per scopi turistici per San Vito	3	3	2	2	3	0	3	2	2	2	1	1	1	3	3	2	3
<b>Attività di comunicazione gestione della mobilità</b>	Attivazione di un ufficio di Mobility Management Comunale o un ufficio di PUMS, buoni mobilità e altre iniziative	3	3	3	2	3	0	3	3	3	2	2	2	2	3	2	0	3
	Istituzione di Mobility Manager Aziendali e attivazione di misure tra aziende e eventuale gestore TPL a chiamata	3	3	3	2	2	0	3	3	3	2	2	2	2	3	2	0	3
	Istituzione di Mobility Manager Scolastici	3	3	3	2	2	0	3	3	3	2	2	2	2	3	2	0	3



## 7. Valutazione dei possibili impatti sul territorio

Sulla base di quanto detto nei paragrafi precedenti, la maggior parte delle opere previste per l'implementazione del Piano potranno essere configurate come interventi di manutenzione ordinaria su strade di competenza comunale. Alcuni interventi con potenziale impatto sul territorio sono previsti dagli strumenti sovraordinati, come ad esempio nel caso delle reti ciclabili, pertanto seguono nel piano una logica di completamento e continuità della rete già individuata.

La suddivisione degli interventi per tempi differenti permette di valutare la risposta dei cittadini ai cambiamenti. Le tipologie di interventi proposti possono essere suddivise in tre categorie (Light, Medium, Hard). In ambito extraurbano, gli interventi "light" rappresentano gli interventi su strade con pavimentazione in conglomerato bituminoso che dovranno prevedere la sistemazione eventuale dei soli strati superficiali, il potenziamento della segnaletica orizzontale e verticale e l'inserimento, ove necessario, di interventi di moderazione della velocità (es. per rettilinei molto estesi o in corrispondenza delle intersezioni a raso). Gli interventi "medium", oltre agli interventi previsti precedentemente, prevedono anche il rifacimento dell'intero pacchetto della pavimentazione. Gli interventi "hard", oltre agli interventi previsti precedentemente, prevedono altre opere particolari, fra cui il ridisegno della sezione, lo smantellamento parziale dei pavimenti impermeabili esistenti e la sostituzione con materiali drenanti, il rafforzamento della infrastruttura verde oltre ad interventi di illuminazione della sede ciclabile e ciclopedonale. In ambito urbano, gli interventi "light" rappresentano gli interventi su percorsi ciclabili già esistenti e funzionali, che dovranno prevedere la messa a norma dei cordoli ed il potenziamento della segnaletica stradale. Gli interventi "medium" sono rappresentativi degli interventi di moderazione del traffico lungo i percorsi promiscui. Gli interventi "hard" prevedono o la realizzazione di percorsi ciclabili in sede propria o di percorsi ciclabili in sede promiscua con i veicoli su strade molto trafficate e percorse a velocità sostenute.

Tabella 5 - Valutazione dell'impatto con il paesaggio degli interventi

POSSIBILE MODIFICAZIONE DELL'AREA IN OGGETTO	PRESENTE	ASSENTE	IMPATTO CON IL PAESAGGIO		
			BASSO	MEDIO	ELEVATO
cromatismi della pavimentazione stradale e dell'arredo stradale	X		X		
rapporto vuoto/pieni		X			
sagoma	X		X		
volume	X		X		
aspetto architettonico	X		X		
copertura	X		X		
pubblici accessi	X		X		



impermeabilizzazione del terreno	X		X		
movimenti di terreno/sbancamenti	X		X		
realizzazione di infrastrutture accessorie		X			
aumento superficie coperta		X			
alterazione dello skyline (profilo della costruzione)		X			
alterazione percettiva del paesaggio (intrusione o ostruzione visuale)		X			
interventi su elementi arborei e vegetazione		X			

Si riportano sinteticamente in tabella i possibili impatti che il Piano potrebbe apportare all'area in esame. Il PUMS non ha impatti significativi sull'ambiente, anzi, ne valorizza alcuni aspetti.

Tabella 6 - Valutazione delle qualità paesaggistiche: confronto tra stato attuale e post operam

QUALITA' PAESAGGISTICHE		
	livello attuale	livello post operam
<b>diversità</b> (riconoscimento di caratteri/elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici, ecc.)	basso	medio/alto
<b>integrità</b> (permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici - relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi)	medio	Medio/alto
<b>qualità visiva</b> (presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.)	medio	Medio/alto
<b>rarietà</b> (presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari)	medio	medio
<b>degrado</b> (perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali)	medio	basso

Nelle tabelle seguenti è stata effettuata una stima degli effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini, indotti dagli interventi previsti, e valutati sia durante la fase di realizzazione, sia durante la fase di esercizio. Come si evince gli effetti, sulle matrici ambientali analizzate, sono lievi e anzi, si prevede anche un impatto positivo, sul rumore e sulla sicurezza stradale grazie appunto alle azioni di piano che verranno messe in atto.

Tabella 7 - Valutazione del rischio paesaggistico, antropico e ambientale dovuto al Piano

RISCHIO PAESAGGISTICO, ANTROPICO E AMBIENTALE DOVUTO AL PIANO	
<b>sensibilità</b> (capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado della qualità complessiva)	●
<b>vulnerabilità/fragilità</b> (condizione di facile alterazione o distruzione dei caratteri connotativi)	●
<b>capacità di assorbimento visuale</b> (attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità)	●
<b>stabilità</b> (capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidati)	●
<b>instabilità</b> (situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici)	●



Tabella 8 - Effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini - Fase di realizzazione

Tematiche ambientali	Possibili forme di impatto	Indicatori	effetto
ARIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• incremento di traffico civile e merci</li> <li>• emissioni di polveri (PM10)</li> <li>• emissioni di CO2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• concentrazione SO2, NOX, O3, CO</li> <li>• emissioni di CO2</li> <li>• emissioni totali di inquinanti di origine civile, industriale e da traffico</li> <li>• densità del traffico (pesante e privato)</li> <li>• superamenti annui degli standard/valori guida per ogni inquinante</li> <li>• percentuale di giorni l'anno con cattiva qualità dell'aria</li> <li>• popolazione esposta</li> <li>• fabbisogno energetico (cal /mq o abitante)</li> <li>• densità del traffico (n° veicoli/giorno)</li> </ul>	LIEVE
ACQUA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• captazioni e derivazioni</li> <li>• creazione di nuova superficie impermeabile</li> <li>• effetti sul patrimonio forestale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sfruttamento della risorsa</li> <li>• dotazione idrica pro-capite</li> </ul>	LIEVE
SUOLO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• occupazione e consumo di suolo (strade, etc.)</li> <li>• interazioni con agro-zootecnia</li> <li>• modifiche morfologiche e regimazione delle acque</li> <li>• immissione di inquinanti e/o sostanze estranee</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uso del suolo</li> <li>• superficie occupata da infrastrutture</li> <li>• quota del territorio interessata da attività estrattiva</li> <li>• superficie aree in erosione</li> </ul>	LIEVE
RUMORE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• emissioni in fase di cantierizzazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• emissioni sonore</li> <li>• clima acustico</li> <li>• qualità acustica delle aree in relazione alle destinazioni d'uso</li> </ul>	LIEVE
FAUNA E FLORA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alterazione di habitat e biotopi</li> <li>• artificializzazione di aree naturali o seminaturali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• qualità e varietà degli habitat</li> <li>• quota di territorio protetto</li> <li>• numero di specie di pregio e/o tutelate</li> <li>• fruibilità di tali aree</li> </ul>	LIEVE / NULLO
PAESAGGIO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• interazioni con il patrimonio naturale</li> <li>• interferenze con tipicità del paesaggio costruito</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uso del suolo</li> <li>• quota percentuale di copertura boschiva</li> <li>• qualità della copertura vegetale</li> <li>• quota di verde pubblico pro-capite (su base circoscrizionale o rionale)</li> <li>• numero di siti ambientali, culturali ed artistici di pregio fruibili e/o restaurati</li> </ul>	NULLO
RIFIUTI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• occupazione di suolo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• grado di utilizzo degli impianti di smaltimento</li> <li>• efficacia della raccolta differenziata e riuso dei materiali</li> </ul>	LIEVE
SICUREZZA STRADALE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• incidentalità stradale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• numero di incidenti</li> <li>• gravità degli incidenti</li> <li>• esposizione a cantieri stradali</li> </ul>	LIEVE



Tabella 9 - Effetti sull'ambiente e sulla salute dei cittadini - Fase di esercizio

Tematiche ambientali	Possibili forme di impatto	Indicatori	effetto
ARIA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• incremento di traffico civile e merci</li> <li>• emissioni di polveri (PM10)</li> <li>• emissioni di CO2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• concentrazione SO2, NOX, O3, CO</li> <li>• emissioni di CO2</li> <li>• emissioni totali di inquinanti di origine civile, industriale e da traffico</li> <li>• densità del traffico (pesante e privato)</li> <li>• superamenti annui degli standard/valori guida per ogni inquinante</li> <li>• percentuale di giorni l'anno con cattiva qualità dell'aria</li> <li>• popolazione esposta</li> <li>• fabbisogno energetico (cal /mq o abitante)</li> <li>• densità del traffico (n° veicoli/giorno)</li> </ul>	POSITIVO
ACQUA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• captazioni e derivazioni</li> <li>• creazione di nuova superficie impermeabile</li> <li>• effetti sul patrimonio forestale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sfruttamento della risorsa</li> <li>• dotazione idrica pro-capite</li> </ul>	NULLO
SUOLO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• occupazione e consumo di suolo (strade, etc.)</li> <li>• interazioni con agro-zootecnia</li> <li>• modifiche morfologiche e regimazione delle acque</li> <li>• immissione di inquinanti e/o sostanze estranee</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uso del suolo</li> <li>• superficie occupata da infrastrutture</li> <li>• quota del territorio interessata da attività estrattiva</li> <li>• superficie aree in erosione</li> </ul>	LIEVE
RUMORE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• emissioni in fase di cantierizzazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• emissioni sonore</li> <li>• clima acustico</li> <li>• qualità acustica delle aree in relazione alle destinazioni d'uso</li> </ul>	POSITIVO
FAUNA E FLORA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alterazione di habitat e biotopi</li> <li>• artificializzazione di aree naturali o seminaturali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• qualità e varietà degli habitat</li> <li>• quota di territorio protetto</li> <li>• numero di specie di pregio e/o tutelate</li> <li>• fruibilità di tali aree</li> </ul>	NULLO
PAESAGGIO	<ul style="list-style-type: none"> <li>• interazioni con il patrimonio naturale</li> <li>• interferenze con tipicità del paesaggio costruito</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uso del suolo</li> <li>• quota percentuale di copertura boschiva</li> <li>• qualità della copertura vegetale</li> <li>• quota di verde pubblico pro-capite (su base circoscrizionale o rionale)</li> <li>• numero di siti ambientali, culturali ed artistici di pregio fruibili e/o restaurati</li> </ul>	NULLO
RIFIUTI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• occupazione di suolo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• grado di utilizzo degli impianti di smaltimento</li> <li>• efficacia della raccolta differenziata e riuso dei materiali</li> </ul>	NULLO
SICUREZZA STRADALE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• incidentalità stradale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• numero di incidenti</li> <li>• gravità degli incidenti</li> <li>• esposizione a cantieri stradali</li> </ul>	POSITIVO

Sulla base degli interventi previsti dal piano è possibile schematizzare le caratteristiche dei potenziali impatti sulla salute dell'uomo e sull'ambiente:



Tutti gli interventi contribuiscono a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

Le strategie che si propongono nel PUMS, per rispondere alle criticità emerse dalla ricostruzione della mobilità, in generale conseguono obiettivi specifici di tutela della salute e della sicurezza ed in particolare:

- Ridurre le quote di share modale dell'uso dell'automobile privata, favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale e della bicicletta ed uso di trasporto pubblico;
- Proteggere le zone residenziali dal traffico delle automobili, favorendo un miglioramento della circolazione nelle intersezioni maggiormente congestionate, al fine di ridurre la concentrazione d'immissione degli agenti inquinanti nelle zone di traffico maggiormente coinvolte;
- Incentivare i cittadini a prediligere la mobilità dolce e l'intermodalità (ferroviaria, Trasporto Pubblico, ciclabile e pedonale), soprattutto per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

Il perseguimento di queste strategie mira al miglioramento della qualità dell'ambiente in generale con particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla riduzione del rumore. Il miglioramento della circolazione stradale, il decongestionamento di alcune aree e la messa in sicurezza di percorsi pedonali urbani puntano ad obiettivi di elevati livelli di sicurezza per i pedoni, ciclisti ed automobilisti. In un circolo virtuoso, gli interventi per incentivare la pedonalità e la ciclabilità sostengono l'ulteriore riduzione dell'uso dell'auto e dunque dell'inquinamento acustico e ambientale ad esso connesso.

In linea con gli obiettivi primari di accessibilità e qualità della vita in un quadro di sostenibilità economica, equità sociale, salute pubblica e qualità ambientale, il PUMS pone al centro della pianificazione non più il traffico motorizzato ma le persone.

L'approccio partecipativo della comunità e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità sono state una prerogativa del PUMS. Infatti le politiche che sono state sviluppate nel Piano sono il risultato di una pianificazione partecipata con stakeholders e cittadini. Tale coinvolgimento è stato attivato sin dalla fase iniziale di predisposizione del Piano fino alla sua adozione.



Tabella 10 – Caratteristiche dell’impatto potenziale

portata degli impatti	– assente consumo del suolo per ingombro del solido stradale	
	– moderata produzione di rifiuti dovuti a materiale edilizio con possibilità di riciclaggio	
	– positivo sull’inquinamento dell’aria	
	– riduzione di emissioni acustiche	
	– nullo sull’inquinamento dell’acqua	
	– lieve/trascurabile sull’assetto idrogeologico dell’area	
	– nullo inquinamento di suolo e sottosuolo	
	– nulla per quanto riguarda incidenti rilevanti per l’assenza di stabilimenti a rischio	
	– trascurabile sul patrimonio naturale e paesaggistico per inserimento di itinerario cicloturistico che ne aumenta la fruizione	
	– nullo sul patrimonio storico per assenza di interferenze fra infrastruttura in progetto e manufatti esistenti	
grandezza e complessità dell’impatto	– l’infrastruttura in oggetto è di tipo nastriforme, gli impatti sono generalmente circoscritti al nastro stradale	
	– alcuni impatti positivi possono interessare anche la popolazione limitrofa, incentivando l’uso di modalità sostenibili	
probabilità impatti	– positiva sulla popolazione (migliore salute, benessere e qualità di vita a seguito dell’utilizzo di mezzi sostenibili)	
	– trascurabile su flora e fauna ed ulteriormente riducibile con l’adozione di idonee misure di mitigazione	
durata impatti	– La durata dell’impatto positivo sulla popolazione dipenderà dalla disponibilità della stessa ad utilizzare mezzi sostenibili	
	– pari alla durata del cantiere per eventuale produzione di rifiuti	
frequenza impatti	– singolare per produzione rifiuti in fase di cantiere	
	– pari alla frequenza dei picchi di traffico veicolare per atmosfera, acqua, suolo, rumore in fase di esercizio (si prevede una riduzione del traffico veicolare a seguito dell’utilizzo di mezzi sostenibili)	
grado di irreversibilità impatti	– reversibile per quanto riguarda la produzione di rifiuti	
	– reversibile su acqua, suolo e sottosuolo (presenza di impianti di trattamento acque meteoriche)	
	– irreversibile su atmosfera	
	– reversibile su rumore	



Di seguito si offre un quadro sinottico dei possibili impatti delle azioni del PUMS sulle componenti ambientali:

- **Aria:** Le azioni del Piano potrebbero produrre un abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed un sensibile miglioramento della qualità dell'aria: l'aumento di popolazione che utilizza modalità di spostamento sostenibile (piedi, bici, tpl) a sfavore dell'auto ridurrà le emissioni inquinanti. L'introduzione di interventi di moderazione del traffico, introduzione di limiti di velocità, produrranno un minor inquinamento atmosferico in particolar modo nei contesti sensibili come nei pressi delle scuole.
- **Acqua:** Non si rilevano impatti significativi su questa componente ambientale
- **Suolo:** Rispetto alla componente potrebbe esserci una riqualificazione del suolo per la realizzazione di parcheggi e regolamentazione della sosta. Vi è inoltre la possibilità di reperire aree da rinaturalizzare eliminando superfici impermeabili.
- **Rumore:** Abbattimento dei livelli di inquinamento acustico, attraverso l'utilizzo di mezzi sostenibili
- **Flora e fauna:** Non si rilevano impatti significativi su questa componente ambientale.
- **Paesaggio e beni ambientali:** Il piano contribuirà alla fruizione sostenibile del paesaggio e beneficerà della riduzione del carico di traffico sugli assi viari
- **Rifiuti:** Non si rilevano aspetti significativi su questa componente ambientale
- **Energia:** Si prevede un sensibile risparmio energetico in termini di TEP/anno.
- **Traffico e sicurezza stradale:** Si prevede una riduzione dei fenomeni di congestione, un aumento della sicurezza stradale e la diminuzione del numero di incidenti.

Si presenta di seguito una tabella che mette in relazione le azioni del Piano con le possibili interazioni delle componenti ambientali.



Tabella 11 - Stima potenziale degli impatti sulle componenti ambientali

Categoria	Azioni del PUMS	Componenti e Tematiche Ambientali								
		Aria	Acqua	Suolo	Paesaggio	Economica	Energia	Rifiuti	Traffico	Rumore
Circolazione e sosta	Realizzazione delle Zone 30									
	Piano di Segnalamento e campagna informativa per il "parcheggio centrale", connessione con la polarità cittadina, dotazione di servizi per il noleggio bici									
	Progettazione intervento sulla viabilità periferica tra Via Brindisi e Via Mesagne ("circonvallazione") e introduzione di divieto di transito dei mezzi pesanti nel centro urbano									
	Realizzazione graduale dei parcheggi: dal centrale fino al city logistic e parcheggio nei pressi dell'Area Archeologica									
	Installazione colonnine per la mobilità elettrica									
Mobilità Ciclistica	PMCC e realizzazione graduale della rete prevista nel Piano									
	Progetti in corso: Progetto Infrastrutture Verdi, Progetto Bando Ciclabili, Istituzionalizzazione Bicibus									
	Installazione cicloposteggi presso scuole, uffici e fermate bus principali, integrazione completa tra TPL e bicicletta									
	City logistic									
TPL	Sperimentazione, del sistema di TPL a chiamata									
	l'uso del TPL Extrurbano all'interno dell'ambito urbano, revisione dei percorsi, rielaborazione piano abbonamenti									
	Leggera infrastrutturazione del Parcheggio Bus in via come "Terminal" (pensiline, servizi di noleggio bici, ecc..)									
	Incentivi all'uso del TPL per scopi turistici per San Vito									
Attività di comunicazione gestione della mobilità	Attivazione di un ufficio di Mobility Management Comunale o un ufficio di PUMS, buoni mobilità e altre iniziative									
	Istituzione di Mobility Manager Aziendali e attivazione di misure tra aziende e eventuale gestore TPL a chiamata									
	Istituzione di Mobility Manager Scolastici									



In riferimento a quanto previsto dall'Allegato II punto 2 del D lgs 152/06 e s.m.i." criteri per verificare se lo specifico piano o programma oggetto di approvazione possa avere effetti significativi sull'ambiente", in particolare:

**Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti:** Le previsioni di Piano, in rapporto al contesto ambientale in cui è inserito, un arco temporale di medio/lungo periodo potrebbe comportare una trasformazione nelle abitudini di mobilità della popolazione, incentivando l'utilizzo di mezzi sostenibili ed adottando politiche ed azioni di comunicazione ed informazione per disincentivare l'utilizzo dell'automobile.

Per quanto riguarda le azioni di tipo infrastrutturale, intervenendo sulla riorganizzazione della sezione stradale esistente, sono in ogni caso reversibili (con una successiva nuova riorganizzazione).

Per quanto riguarda le azioni di tipo immateriale gli impatti sono sempre reversibili (per quanto siano per lo più positivi).

**Carattere cumulativo degli impatti:** La proposta risulta recepire gli obiettivi di sostenibilità legati al tema della mobilità sostenibile dei piani sovraordinati ed è formulata in modo tale da incentivare l'utilizzo di mezzi sostenibili. Non presenta un impatto cumulativo sul patrimonio edilizio esistente in quanto si inserisce in un contesto urbanizzato e consolidato e non produce impatti negativi sull'ambiente.



## 8. La valutazione delle alternative e lo scenario di mobilità verso il 2030

Pur avendo previsto, nel PUMS, interventi che è possibile realizzare sul medio periodo, il 2030 resta comunque l'orizzonte temporale al quale guardare per l'entrata a regime del nuovo sistema di mobilità (circa un decennio), oltre che l'anno obiettivo comune che l'Unione Europea ha identificato per la verifica degli obiettivi posti con l'introduzione dei PUMS.

In linea con le Linee Guida Europee e Nazionali per i PUMS, ci si è serviti del modello Urban Transports Roadmaps to 2030 - sviluppato nell'ambito di un progetto quadriennale promosso e finanziato dalla DG MOVE della Commissione Europea — per effettuare le previsioni relative alle trasformazioni dello share modale legate all'implementazione delle politiche di mobilità sostenibile e/o realizzazione di scenari infrastrutturali. Lo strumento utilizzato è l'URBAN TRANSPORT ROADMAPS TOOL to 2030.

Tale strumento è stato sviluppato per le città dell'Unione Europea per aiutare le amministrazioni a disegnare roadmap urbane costruendo previsioni sulle questioni ambientali, sociali ed economiche più urgenti affrontate dai loro sistemi di trasporto tra il 2015 e il 2030. Il sistema, oltre alle previsioni di variazione dello share modale, offre una panoramica sugli impatti di tipo ambientale ed economico di tali cambiamenti.

Con riferimento alle ipotesi esogene relative all'andamento della tecnologia, dell'energia e della tassazione nazionale, la quantificazione delle proiezioni del modello è definita sulla base di studi recenti, come ad es. Commissioni europee (2013), Krail et. al. (2014), Fiorello et. al. (2012). I parametri che guidano il quadro di calcolo (compresi gli impatti delle politiche) sono stati stimati sulla base di un'ampia gamma di fonti di dati: indagini di viaggio, banca dati Eurostat, statistiche nazionali, fonte di modellizzazione (ad esempio modello ASTRA-CE, modello TREMOVE), ricerche incentrate sulla politica, letteratura professionale, relazioni sui progetti, studi sul traffico urbano, documenti di conferenze.

Il modello parte dunque dall'impostazione di una serie di dati di partenza atti a caratterizzare il contesto di riferimento, prevedendo livelli sempre più complessi di dettaglio del contesto che ne definiscono non solo lo stato allo scenario 0, ma anche la recettività e l'elasticità al cambiamento. Tra questi parametri l'area di intervento, il numero di abitanti della città, il tasso di motorizzazione, la distribuzione della popolazione in base alla densità dei servizi, il sistema economico rilevante. E ancora il rapporto tra viaggi in ingresso e movimento locale, l'andamento del tasso di crescita, il livello medio di reddito e la composizione del parco veicolare in termini di alimentazione (dati ACI 2016).



Definito il contesto di applicazione, è possibile impostare e caratterizzare le politiche che si intende mettere in campo, all'interno di una vasta rosa di misure standard previste.

Il modello permette la costruzione di scenari in cui è possibile variare tempi ed elementi caratterizzanti specifiche politiche, pertanto risulta estremamente efficace non solo nella scelta dello scenario di Piano ma anche per la costruzione di scenari alternativi.

Il confronto tra alternative permette di individuare fattori critici o opportunità nel seguire determinate azioni nel campo della mobilità sostenibile. La scelta dello scenario di Piano, tuttavia, non può prescindere dal confronto con il cosiddetto scenario 0, ovvero quello in cui non si intenda attuare alcuna politica di cambiamento degli attuali comportamenti di mobilità, assecondando le tendenze in atto.

Nel caso di San Vito dei Normanni i dati di partenza hanno configurato una città di piccole dimensioni con un ampio centro storico in cui vi è una crescita nulla in termini di popolazione ed una rilevanza limitata dell'industria. Dal punto di vista della mobilità sostenibile sia il trasporto pubblico, sia la bicicletta che le moto sono utilizzate raramente ed è prevalente l'uso delle auto. Lo scenario 0 di San Vito dei Normanni riporta una tendenza all'aumento dell'uso delle auto ed una riduzione in termini percentuali dell'uso di autobus, bicicletta e spostamento a piedi. La conseguenza è un'aumento in termini di emissioni nei prossimi dieci anni. Lo scenario con le azioni oggi finanziate non migliora di molto la situazione.

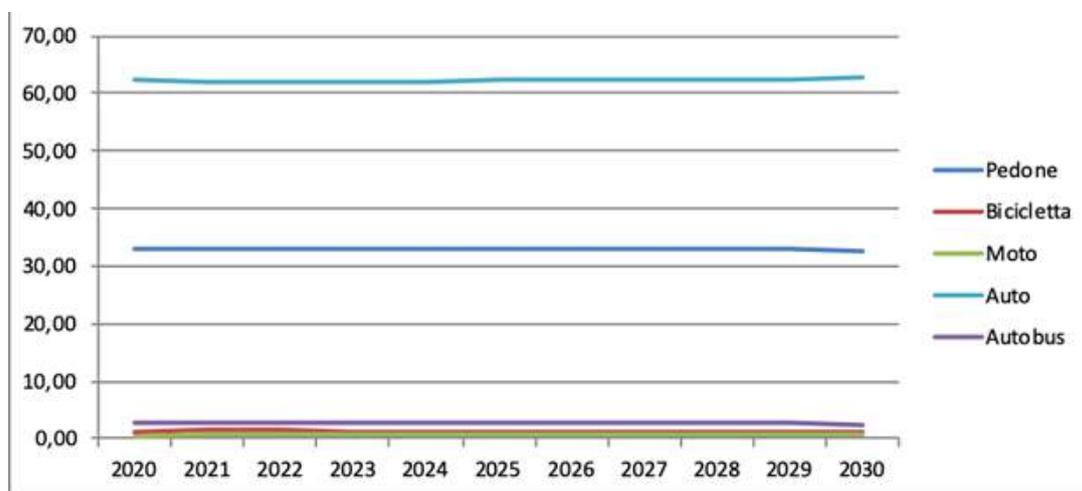


Figura 13 - Evoluzione dello share modale nello scenario 0

Per San Vito dei Normanni si sono proposti tre scenari diversi da quello 0:

- Lo scenario 1 ovvero quello che traduce sul modello le azioni in politiche, è quello che rappresenta le scelte del Piano. Tra le politiche inserite vi sono quelle di Pianificazione territoriale, Informazione sulla Mobilità Sostenibile, Interventi sulla rete pedonale/ciclabile, misure di moderazione del traffico, servizi di bike sharing, norme



di accesso all'area urbana, rete di bus e tariffazione integrata del trasporto pubblico e regolamentazione del traffico merci.

- Lo scenario 2 prevede le stesse condizioni dello scenario precedente con l'eliminazione delle politiche riguardanti il trasporto pubblico ed un aumento delle risorse per il servizio di bike sharing.
- Lo scenario 3 si basa sulla applicazione delle stesse politiche variandone esclusivamente l'anno di attuazione rispetto allo scenario 1: gli interventi previsti per reti ciclabili e pedonali sono stati posticipati mentre sono stati anticipati gli interventi sul trasporto pubblico.

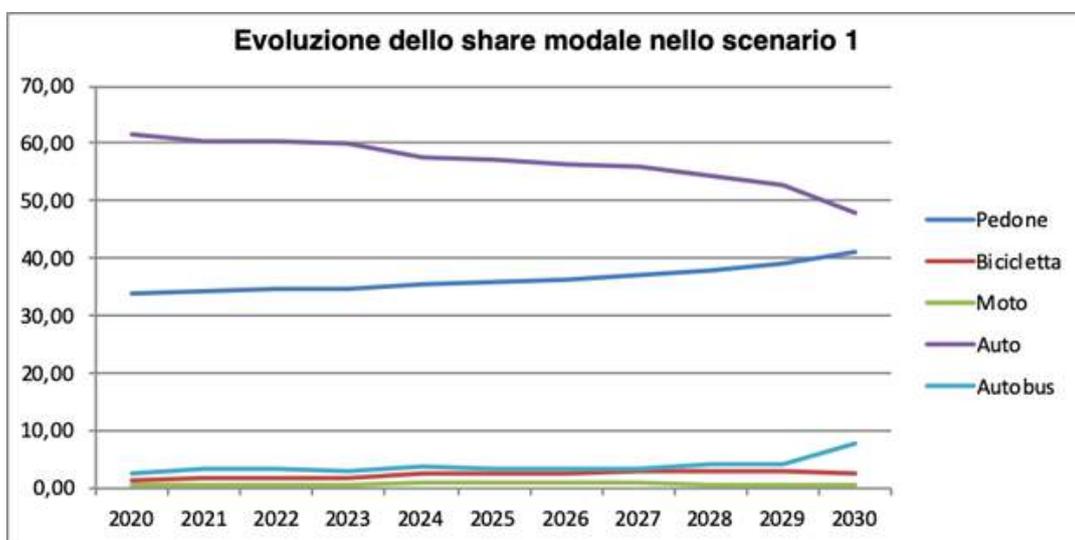


Figura 14 - Evoluzione dello share modale nello scenario 1

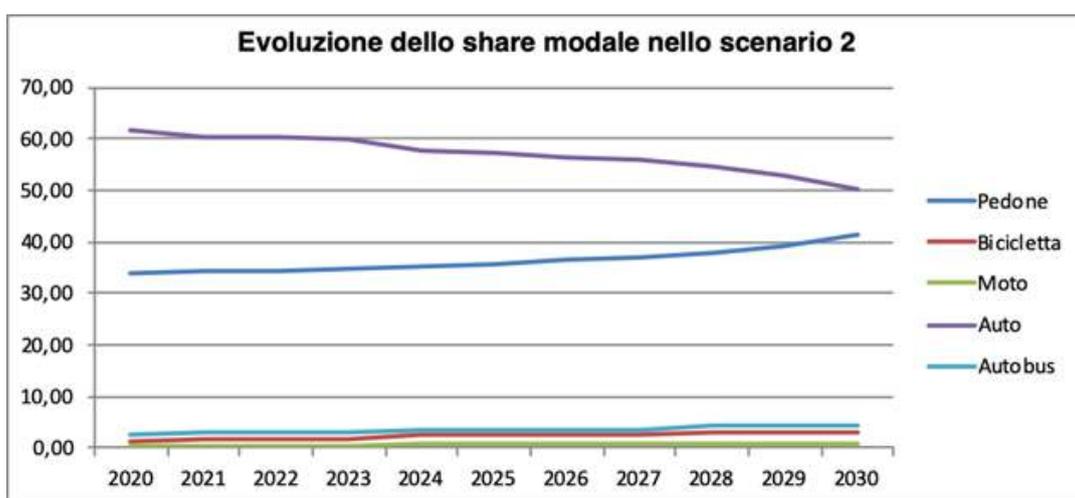


Figura 15 - Evoluzione dello share modale nello scenario 2

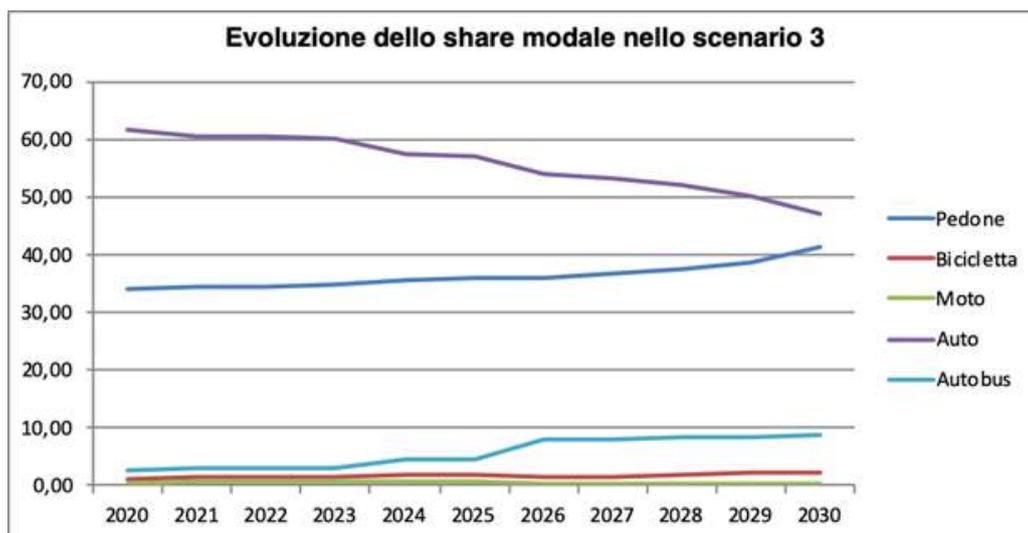


Figura 16 - Evoluzione dello share modale nello scenario 3

In generale si osserva che per quanto concerne i dati sulla pedonalità tutte le alternative risultano positive rispetto allo scenario 0 e non presentano variazioni sensibili.

Per lo share relativo all'auto i risultati mostrano invece in generale una riduzione, seppur di diversa entità: maggiore e paragonabile tra loro per gli scenari 1 e 3, minore per lo scenario 2, ovvero senza l'investimento nell'ambito del TPL.

Rispetto all'uso dell'autobus e della bici si registrano le maggiori differenze perché rappresentano le misure maggiormente dispendiose e sulla priorità delle quali si basa la sostanziale differenza degli scenari.

Si osserva tuttavia come, lo scenario 1 rappresenta il migliore bilanciamento tra le componenti, soprattutto se si considerano anche fattori di altra natura quale l'investimento economico necessario per il mantenimento del TPL a chiamata e gli impatti sull'ambiente urbano e la sicurezza stradale, in particolare essendo quelli sulla rete ciclabile e pedonale interventi di miglioramento della qualità dello spazio urbano, richiesti a gran voce dalla popolazione.



## 9. Proposta di elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare.

NOME SOGGETTO/ENTE	Email/PEC
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	<a href="mailto:mattm@pec.minambiente.it">mattm@pec.minambiente.it</a>
Segretariato Regionale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo per la Puglia	<a href="mailto:mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it">mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it</a>
Soprintendenza belle arti e paesaggio per le provincie di Lecce Brindisi e Taranto	<a href="mailto:mbac-sbeap-le@mailcert.beniculturali.it">mbac-sbeap-le@mailcert.beniculturali.it</a>
Soprintendenza Archeologia della Puglia	<a href="mailto:mbac-sar-pug@mailcert.beniculturali.it">mbac-sar-pug@mailcert.beniculturali.it</a>
Direzione Regionale Musei Puglia	<a href="mailto:mbac-pm-pug@mailcert.beniculturali.it">mbac-pm-pug@mailcert.beniculturali.it</a>
Provveditorato OO.PP. Campania-Molise-Puglia-Basilicata	<a href="mailto:oopp.puglia@pec.mit.gov.it">oopp.puglia@pec.mit.gov.it</a>
Regione Puglia: Sezione Autorizzazioni ambientali	<a href="mailto:servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it">servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia: Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio	<a href="mailto:servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it">servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia: Servizio Parchi e Tutela Biodiversità	<a href="mailto:ufficioparchi.regione@pec.rupar.puglia.it">ufficioparchi.regione@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia: Sezione Urbanistica	<a href="mailto:serviziourbanistica.regionepuglia@pec.rupar.puglia.it">serviziourbanistica.regionepuglia@pec.rupar.puglia.it</a>
Sezione Demanio e Patrimonio	<a href="mailto:parcotratturi.foggia@pec.rupar.puglia.it">parcotratturi.foggia@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia: Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche e Paesaggio	<a href="mailto:area.mobilitaequalitaurbana@pec.rupar.puglia.it">area.mobilitaequalitaurbana@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia: Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale	<a href="mailto:sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it">sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it</a>
-Regione Puglia: Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti.	<a href="mailto:servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it">servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia: Assessorato Infrastrutture Strategiche e Mobilità	<a href="mailto:mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it">mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it</a>
Regione Puglia: Ufficio VAS	<a href="mailto:ufficio.vas@regione.puglia.it">ufficio.vas@regione.puglia.it</a>
Area di Coordinamento: Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	<a href="mailto:direttore.areaambienteoperepubbliche.regione@pec.rupar.puglia.it">direttore.areaambienteoperepubbliche.regione@pec.rupar.puglia.it</a>
Area politiche per la promozione della salute, delle persone e delle pari opportunità. Servizio sistemi informativi e investimenti in sanità Ufficio Sistemi e Flussi informativi	<a href="mailto:v.pomo@regione.puglia.it">v.pomo@regione.puglia.it</a>
Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale	<a href="mailto:direttore.areasvilupporurale.regione@pec.rupar.puglia.it">direttore.areasvilupporurale.regione@pec.rupar.puglia.it</a>
Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	<a href="mailto:servizioll.pp.ucst.ba.fg@pec.rupar.puglia.it">servizioll.pp.ucst.ba.fg@pec.rupar.puglia.it</a>
Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro	<a href="mailto:areaeconomia@pec.rupar.puglia.it">areaeconomia@pec.rupar.puglia.it</a>



Dipartimento Turismo, economia della cultura e valorizzazione del territorio	<a href="mailto:direttore.areaterritorio.regione@pec.rupar.puglia.it">direttore.areaterritorio.regione@pec.rupar.puglia.it</a>
Acquedotto Pugliese S.P.A.	<a href="mailto:acquedotto.pugliese@pec.aqp.it">acquedotto.pugliese@pec.aqp.it</a>
Autorità Idrica Pugliese	<a href="mailto:protocollo@pec.aip.gov.it">protocollo@pec.aip.gov.it</a>
Segretario Generale Provincia di Brindisi	<a href="mailto:provincia@pec.provincia.brindisi.it">provincia@pec.provincia.brindisi.it</a>
Servizio tecnico:viabilità e regolazione circolazione stradale	<a href="mailto:viabilita@provincia.brindisi.it">viabilita@provincia.brindisi.it</a>
Settore Protezione Civile Provincia di Brindisi	<a href="mailto:protezionecivile@provincia.brindisi.it">protezionecivile@provincia.brindisi.it</a>
Ambiente e mobilità	<a href="mailto:provincia@pec.provincia.brindisi.it">provincia@pec.provincia.brindisi.it</a>
Servizio Tecnico : opere pubbliche	<a href="mailto:Servizi.tecnici@provincia.brindisi.it">Servizi.tecnici@provincia.brindisi.it</a>
ARPA Puglia - URP	<a href="mailto:info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it">info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it</a>
ARPA Puglia - Direzione scientifica	<a href="mailto:dir.scientifica.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it">dir.scientifica.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it</a>
Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Brindisi	<a href="mailto:prefettura.prefbr@pec.interno.it">prefettura.prefbr@pec.interno.it</a>
Camera di Commercio di Brindisi	<a href="mailto:cciaa@br.legamail.camcom.it">cciaa@br.legamail.camcom.it</a>
Autorità Idrica Pugliese	<a href="mailto:segreteria@pec.aip.gov.it">segreteria@pec.aip.gov.it</a>
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede Puglia	<a href="mailto:segreteria@pec.adb.puglia.it">segreteria@pec.adb.puglia.it</a>
Corpo Forestale Dello Stato Comando Provinciale Brindisi	<a href="mailto:cp.brindisi@pec.corpoforestale.it">cp.brindisi@pec.corpoforestale.it</a>
ANAS - struttura territoriale Puglia	<a href="mailto:anas.puglia@postacert.stradeanas.it">anas.puglia@postacert.stradeanas.it</a>
Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Brindisi	<a href="mailto:asl.brindisi@pec.rupar.puglia.it">asl.brindisi@pec.rupar.puglia.it</a>



## 10. Valutazioni conclusive.

La pianificazione della mobilità in chiave sostenibile proposta nel PUMS, induce un miglioramento nelle condizioni di mobilità dei cittadini, offrendo ai cittadini la possibilità di privilegiare gli spostamenti a basso impatto ambientale. La particolare caratterizzazione di San Vito infatti permette agevolmente di percorrere il centro cittadino a piedi ed in bicicletta. Questo obiettivo si traduce nel Piano nella creazione di percorsi pedonali e ciclabili sicuri e continui che sono inseriti all'interno di una visione più ampia del contesto sanvitese in cui, in corrispondenza delle aree individuate come "poli" ovvero le aree come il nucleo storico, quelle in presenza di istituti scolastici o istituti sanitari, sono previsti puntuali interventi di moderazione del traffico.

La costruzione della proposta del Biciplan urbano si inserisce in una visione della mobilità per il prossimo decennio quale risultato, come detto, dell'ascolto della città, dell'interazione con le dinamiche territoriali a cui i documenti di pianificazione e programmazione alle differenti scale territoriali ci rimandano. Ma è frutto anche della consapevolezza dello scenario di transizione e cambiamento entro il quale il PUMS si inserisce.

Uno scenario in rapida evoluzione sul fronte dell'innovazione e dei servizi alla mobilità, trascinato da un mutamento di paradigma rispetto alla domanda e più in generale al bisogno di mobilità delle popolazioni che vivono, studiano, lavorano e fruiscono delle opportunità stesse che la città offre.

Il PUMS contribuisce a risolvere le criticità connesse alla mobilità urbana (ambientali, di sicurezza, sociali e economiche) alle diverse scale e migliora la qualità dell'ambiente urbano, contribuisce in maniera significativa ad aumentare la tutela della salute umana (rispetto alla sicurezza stradale) e dell'ambiente (rispetto ad emissioni e consumi energetici) e contribuisce in misura significativa a garantire un miglior uso delle risorse ambientali (ambiente urbano, territorio, aria, suolo, ecc....), garantendone una maggiore tutela nel tempo.

In particolare gli interventi proposti nel campo della mobilità ciclistica e ciclo-pedonale si pongono l'obiettivo di ridurre negli anni il traffico veicolare motorizzato privato a favore di modalità di spostamento collettive, sostenibili e maggiormente rispettose della salute delle persone ed in particolare dei cittadini con difficoltà motorie e dell'utenza debole. Tali obiettivi contribuiranno a ridurre significativamente le emissioni, sia acustiche che di inquinanti, nonché i consumi energetici (in particolare di combustibili fossili) dovuti alla mobilità urbana, consentendo di sostituire quote di spostamenti oggi effettuati con l'automobile, con spostamenti a piedi o in bicicletta o mediante l'utilizzo del trasporto pubblico.



Il PUMS di San Vito dei Normanni prevede interventi che essenzialmente insistono sull'esistente, pertanto non produrranno un impatto ambientale negativo, di contro, permetteranno la fruizione e l'accessibilità sicura e continua degli attrattori e luoghi urbani, che sono parte integrante dell'identità della città.

**Per quanto descritto, il PUMS del Comune di San Vito dei Normanni può ritenersi, a nostro parere, esentabile dalla procedura di VAS.**