

PUMS

San Vito dei Normanni

04 Ottobre 2019

REPORT DELL'INCONTRO



COMUNE DI
SAN VITO DEI NORMANNI



PUMS San Vito dei Normanni
Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile
Percorso partecipativo per la redazione del PUMS di San Vito dei Normanni





04.10.2019

Un Piano Urbano della Mobilità (PUMS) è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e periurbane per migliorare la qualità della vita nelle città.

Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti.

Esso segue principi di:

1. Integrazione

Di politiche e di pratiche nei diversi settori (trasporti, uso del suolo, sviluppo economico, inclusione sociale, ecc.), tra differenti livelli di autorità (Municipi, Comuni, Regioni, ecc.), tra differenti soggetti (Enti locali, Autorità territoriali, ecc.).

2. Partecipazione

Coinvolgendo cittadini e stakeholder nel processo decisionale, costruendo la capacità di affrontare istanze complesse e pianificare, nel rispetto dei principi di equità e condivisione.

3. Monitoraggio

Considerando obiettivi di breve termine e target di progetto misurabili, tali che le scelte siano comunque allineate a strategie di sviluppo sostenibile sovralocali e di più lungo periodo.

4. Valutazione

Attraverso un approccio che consente di: identificare lo scenario di partenza; definire obiettivi, visione e target, selezionare politiche e misure; assegnare responsabilità e risorse; definire un sistema di indicatori di monitoraggio e valutazione.

CHE COS'È IL PUMS?



GLI OBIETTIVI

Un PUMS mira a creare un sistema urbano dei trasporti che persegua alcuni obiettivi di base, non di natura meramente quantitativa ma sostanzialmente legati al tema della vivibilità della città.



LA PARTECIPAZIONE

Alla base del processo partecipativo di supporto alla redazione del PUMS vi è la definizione di attori chiave e stakeholder da coinvolgere al fine di determinare gli obiettivi del piano e i possibili elementi di conflitto che lo stesso dovrà affrontare nello sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile.

È importante creare una cooperazione duratura tra tutti i gruppi di stakeholder individuati e preparare la base di conoscenza e capacità che risulterà fondamentale nell'implementazione vera e propria del piano.

Attraverso l'approccio partecipativo sarà utile indagare lo stato di fatto della mobilità cittadina (punti di forza e debolezza, criticità rilevanti, risorse a disposizione, ecc.) e i possibili scenari di sviluppo.

L'obiettivo di questa fase di lavoro è duplice.

Da una parte, l'analisi partecipativa permette di completare il quadro delle analisi di partenza con istanze di carattere più sociale e qualitativo, utili a fornire un'indicazione relativa anche al contesto sociale nel quale le politiche del PUMS saranno introdotte. D'altra parte, il confronto partecipativo costruirà una visione comune dello sviluppo della mobilità sostenibile nel proprio ambito territoriale, aumentando così la possibilità di efficacia del piano stesso.





L'INCONTRO DEL 04.10.2019



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 partecipanti sono chiamati a far emergere le proprie istanze in termini di mobilità sostenibile attraverso un lavoro facilitato su tre supporti:

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





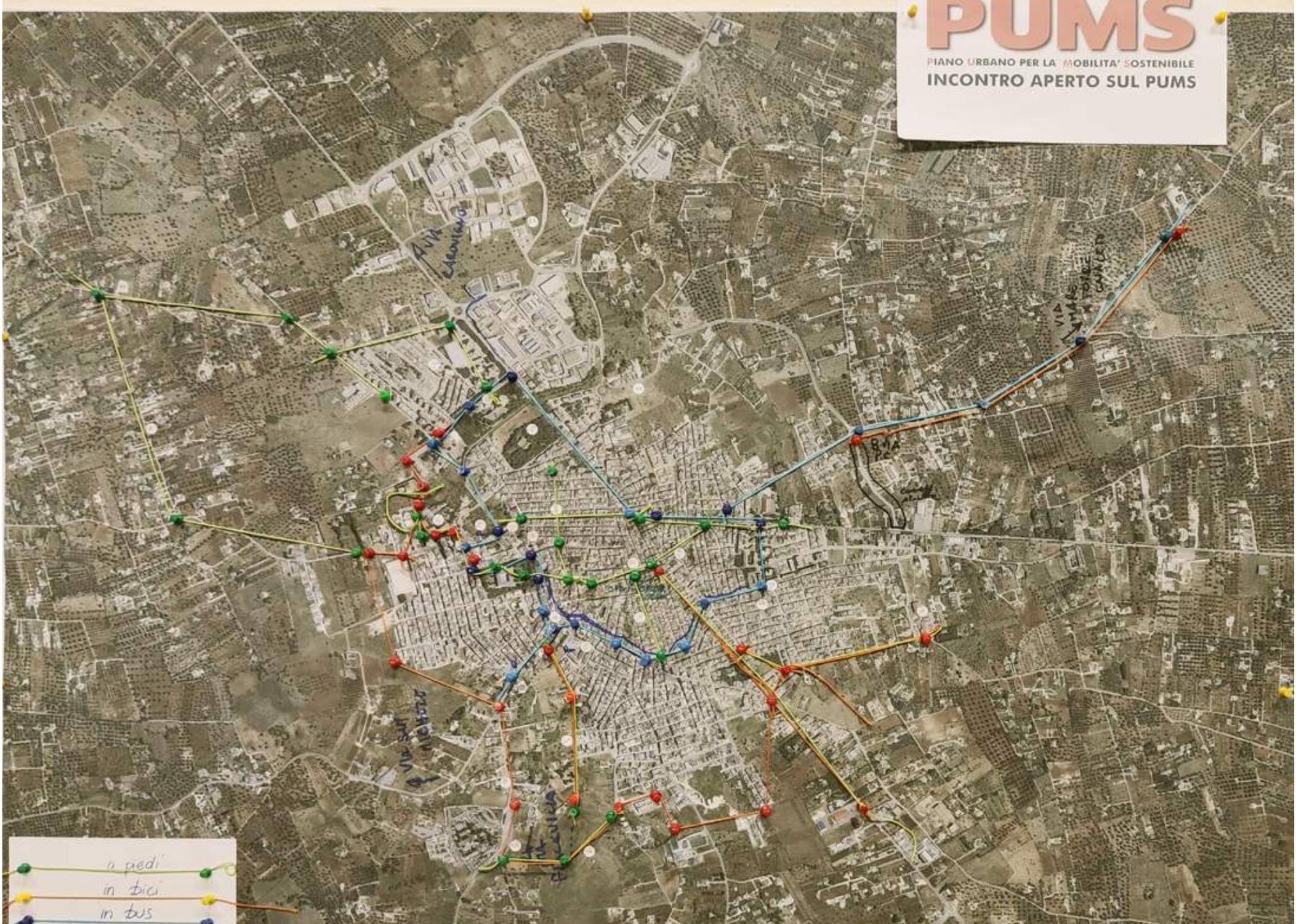
In particolare, nel corso del primo incontro, svoltosi presso la Sala Consiliare in Piazza Carducci 1, il giorno 04 ottobre 2019, il lavoro si è così articolato:

- introduzione del tema della mobilità sostenibile e alla descrizione delle modalità di svolgimento del percorso partecipativo;
- interazione sui supporti, 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 sulle mappe per tutti quegli elementi la cui identificazione territoriale è univoca, e sulla bacheca secondo la clusterizzazione criticità e proposte.

Gli esiti del lavoro dello spazio aperto sono riportati di seguito, scindendo i punti di carattere generale da quelli più direttamente riferibili al singolo ambito territoriale.

SAN VITO DEI NORMANNI
PUMS
PIANO URBANO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
INCONTRO APERTO SUL PUMS



a piedi
in bici
in bus

I partecipanti, un gruppo con rappresentanti di diverse età e associazioni locali, come il Consiglio Comunale dei Ragazzi di San Vito dei Normanni, l'Ex Fadda e il comitato civico La Voce del Cittadino, hanno individuato diverse problematiche.

In primo luogo, vi è una difficoltà diffusa nel muoversi a piedi in città: marciapiedi troppo stretti, spesso interrotti, non accessibili da carrozzelle, costituiscono delle vere e proprie barriere architettoniche e contribuiscono ad una costante sensazione di insicurezza per adulti, anziani e bambini.

La percezione del pericolo è incrementata dall'alto numero di automobili, motivato dalla mancanza di un servizio di trasporto pubblico efficiente che riesca a connettere i punti nodali della città e la città stessa con le stazioni e i centri vicini. Alcuni cittadini, inoltre, ritengono che la mancanza di semafori lungo le intersezioni principali, come via Carovigno, rendano gli incroci e gli attraversamenti poco sicuri.

Ad aggravare la situazione vi è il passaggio di mezzi pesanti di trasporto che transitano all'interno della città a causa dell'assenza di una circonvallazione completa. Via Carovigno, via Brindisi, via Mesagne sono pericolose e inquinate, nonché rumorose, a causa dei numerosi tir che preferiscono percorrere queste piuttosto che la SS379.

Vi è, infine, una problematica legata alla connessione con le città vicine, Brindisi e Carovigno, e con la costa: San Vito dei Normanni dista meno di 15 km dal mare e potrebbe essere connessa alle località di Torre Guaceto o Specchiolla attraverso percorsi cicloturistici che possano incentivare la presenza di visitatori senza un aggravio per la mobilità automobilistica, come invece avviene soprattutto in estate.

Alla situazione attuale, i sanvitesi si sentono "costretti" all'utilizzo delle automobili, per le quali mancano inoltre parcheggi idonei. Le abitazioni presentano numerosi passi carrai, tuttavia i cittadini preferiscono parcheggiare su strada. L'area parcheggio in piazza Louviers sarà oggetto di finanziamento per rigenerazione urbana, mentre il parcheggio di Via San Donato, secondo alcuni, potrebbe essere rifunzionalizzato per ospitare più macchine, data la sua vicinanza al centro pedonale. Viene proposto anche l'utilizzo a parcheggio dell'area comunale di Via Bartolo Longo.





Viene richiesta inoltre un'analisi dei sensi di marcia, sia delle strade che potrebbero divenire a senso unico per garantire più sicurezza, sia di quelle che già lo sono, come nella zona di Via Marchese di Bugnano. Alcune occupazioni di suolo pubblico da parte dei dehors vengono percepite allo stesso modo come insicure.

In sintesi, sembra proprio che a San Vito dei Normanni sia ad oggi molto **difficile vivere e lavorare senza avere un'automobile** mentre, per il futuro, la cittadinanza richiede incentivi per muoversi a piedi o in bici e spazi per far circolare nuove forme di mobilità.



pedonalità

Seppure San Vito dei Normanni sia una città di dimensioni contenute, non è facile raggiungere i suoi luoghi principali a piedi. I percorsi pedonali sono considerati poco sicuri: non sufficientemente larghi per il passaggio di una carrozzella o di un passeggino, resi discontinui dai numerosi passi carrai ed intersezioni, questi inibiscono di fatto gli spostamenti pedonali.

Per raggiungere il Cimitero, ad esempio, il percorso dalla città (Via S. Antonio, Via Francavilla, poi SP 48) presenta solo un marciapiede di dimensioni ridotte. A tal proposito, alcuni cittadini suggeriscono una connessione pedonale o ciclopedonale est-ovest che parta da Via Morelli e da Via Bartolo Longo, a sud della città e che potrebbe connettere il Castello d'Alceste e il rispettivo sito archeologico, rendendoli più fruibili, estendendo il percorso eventualmente anche più a Sud.

La stessa difficoltà si riscontra nel raggiungere e passeggiare intorno alla Villa Comunale Pineta San Domenico o verso la Chiesa di Santa Rita in Via 25 Luglio, oppure lungo Via Dante e soprattutto Via Boemondo Normanno, caratterizzata da numerosi punti vendita. Via Mesagne, dove non è presente un marciapiede, viene percorsa a piedi da chi si dirige al supermercato Lidl, così come viale Andrej Sacharov, a ridosso del Liceo Scientifico Leonardo Leo.

La sensazione, insomma, è che nei luoghi più densi di servizi, nelle aree più periferiche, i percorsi pedonali siano decisamente più compromessi rispetto ai luoghi che sono invece privi di servizi, come il nucleo antico.

A tal proposito, la zona pedonale di Piazza Carducci prospiciente il Castello Dentice di Frasso, seppur architettonicamente pregiata, si presenta infatti priva di negozi e servizi e viene per questo percepita come un vuoto urbano. Per incentivare il passaggio e la permanenza di pedoni in questi luoghi, alcuni propongono di definire percorsi pedonali più estesi, che connettano radialmente punti nodali della città (Chiese e scuole) passando attraverso la Piazza.

A livello extraurbano, infine, i cittadini segnalano alcuni percorsi di campagna, ad Est della città, frequentati per passeggiate e corse, soprattutto nei weekend. Anche in questo caso la mancanza di infrastrutture idonee o segnalazioni fa percepire i percorsi come insicuri.



ciclabilità

A San Vito dei Normanni è presente un percorso ciclabile esterno alla città nel tratto nord est della circonvallazione, utilizzato anche in maniera impropria dai pedoni soprattutto nei weekend.

Il progetto “Ciclabile urbana Normanna” 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, servirebbe a proseguire questo percorso e a connetterlo con numerosi attrattori: la Scuola Materna, il palazzetto dello Sport Palamacchitella, le Scuole Medie Buonsanto, V. Meo e la Scuola Elementare Lanza del Vasto.

I cittadini vorrebbero in generale una maggiore attenzione al tema della ciclabilità in ambito urbano ma anche extraurbano: nelle connessioni ciclopeditoni con le città vicine e con la costa, come l’area protetta di Torre Guaceto, sono viste infatti delle potenzialità rispetto allo sviluppo del turismo sostenibile.



trasporto pubblico

Ad oggi, non esiste un trasporto pubblico urbano e quello extraurbano è considerato decisamente scarso. In merito a questo, nel corso dell'incontro sono state avanzate diverse proposte, evidenziando di fatto la necessità da parte dei cittadini di poter usufruire di mezzi pubblici e non essere "costretti" all'utilizzo dell'automobile.

Ad esempio, i collegamenti alle stazioni vicine, Brindisi o Carovigno, sono insufficienti e non coordinati con gli orari dei treni, motivo per il quale gran parte dei pendolari preferisce raggiungere questi luoghi in macchina. Allo stesso modo non sono efficienti i collegamenti con torre Guaceto e Specchiolla.

La navetta urbana per il cimitero è stata di recente soppressa e non ci sono collegamenti con il mercato settimanale, situato nei pressi della zona industriale. La convergenza causata da queste due funzioni diverse, inoltre, crea disordine e ingorghi di auto private.

All'interno della città, inoltre, la mancanza degli stalli per i bus extraurbani, prevalentemente per quelli scolastici, viene vista come la causa della creazione di ingorghi. Tra i servizi offerti per il trasporto scolastico, manca infine quello per la scuola superiore.

Un ipotetico nuovo servizio potrebbe connettere in maniera continua i luoghi principali della città oppure si potrebbe abilitare il servizio extraurbano esistente a compiere più soste all'interno della città, dando la possibilità di utilizzo anche ai cittadini che si muovono all'interno di San Vito.

Vi è poi un cospicuo numero di cittadini che abita nelle campagne e si sposta quotidianamente verso la città. In questo caso, se un servizio di trasporto pubblico locale è complesso da immaginare e dimensionare, si potrebbe procedere con un servizio di tipo trasporto a chiamata o car pooling, condividendo le informazioni sugli spostamenti e dunque gli spostamenti stessi.

CRITICITÀ E PROPOSTE



CRITICITÀ

- ASSENZA COLLEGAMENTI CICLABILI CON LA COSTA E TORRE GUACETO
- SCARSA MANUTENZIONE DEI MARCIAPIEDI, PICCOLI E SPESSO INTERROTTI
- ASSENZA DI MARCIAPIEDI IN VIA MESAGNE E VIALE VIALE ANDREJ SACHAROV, NEI PRESSI DEL LICEO SCIENTIFICO LEONARDO LEO
- PRESENZA DI BARRIERE ARCHITETTONICHE NEI PERCORSI PEDONALI: MARCIAPIEDI PRIVI DI SCIVOLI ANCHE NEI PUNTI PIÙ SENSIBILI COME LE FARMACIE
- ELEVATO NUMERO DI AUTO E MEZZI PESANTI
- SEGNALETICA STRADALE CARENTE
- ASSENZA SEMAFORI O ALTRI STRUMENTI PER REGOLAMENTARE GLI INCROCI PIÙ PERICOLOSI
- ASSENZA DI COLLEGAMENTO CICLABILE TRA CAROVIGNO E SAN VITO DEI NORMANNI
- ASSENZA DI ILLUMINAZIONE SUL TRATTO DI PISTA CICLABILE SU VIA ISTRIA/ DALMAZIA CHE TERMINA SU VIA SPECCHIOLLA
- UTILIZZO IMPROPRIO DEL TRATTO DI PISTA CICLABILE DA PARTE DEI PEDONI
- INEFFICIENZA DEI COLLEGAMENTI CON LE STAZIONI FERROVIARIE, DI BRINDISI, OSTUNI, CAROVIGNO
- ASSENZA DI FERMATE DEI BUS NEL CENTRO CITTADINO
- ASSENZA DI SERVIZI CHE “COSTRINGE” AD UTILIZZARE L'AUTOMOBILE PRIVATA
- DIFFICOLTÀ DI VIVERE E LAVORARE SENZA AVERE UN'AUTOMOBILE

PROPOSTE

- CONDIVISIONE DI INFORMAZIONI SUGLI SPOSTAMENTI CITTÀ – CAMPAGNA
- POSSIBILITÀ DI UTILIZZARE IL BUS EXTRAURBANO COME URBANO INTENSIFICANDO LE FERMATE
- COLLEGAMENTO DEI LUOGHI PUBBLICI PIÙ IMPORTANTI TRAMITE BUS URBANO
- COLLEGAMENTO TRAMITE BUS CON LE STAZIONI FERROVIARIE VICINE
- SERVIZIO A CHIAMATA DA/VERSO LE STAZIONI FERROVIARIE
- COLLEGAMENTO IN BUS CON LA COSTA, IN PARTICOLARE CON TORRE GUACETO
- MESSA IN SICUREZZA DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI CON SEGNALE LUMINOSA SPECIALMENTE NEI PRESSI DELLE SCUOLE
- GARANTIRE MAGGIORE ACCESSIBILITÀ DEI PERCORSI PEDONALI – MARCIAPIEDI
- CREAZIONE DI COLLEGAMENTI PEDONALI RADIALI CHE INTERCETTANO LA PIAZZA
- CHIUSURA TEMPORANEA DEL TRAFFICO IN ALCUNE ZONE
- REALIZZAZIONE NUOVE PISTE CICLABILI
- COMPLETAMENTO DELLA CIRCONVALLAZIONE O REALIZZAZIONE DI PICCOLE BRETELLE DI CONNESSIONE
- MAGGIORE PRESENZA DELLA POLIZIA MUNICIPALE PER REGOLAMENTARE GLI INCROCI
- RIPRISTINO DEI TRATTI STRADALI COMPROMESSI CON LE SOMME RICAVATE DAGLI AUTOVELOX
- DESTINAZIONE DELL'AREA COMUNALE DI VIA ALBERTO LONGO A PARCHEGGIO
- SENSO UNICO DI MARCIA NELLE VIE PRINCIPALI



Redazione PUMS, facilitazione e report



Ing. Maurizio Difronzo
Ing. Germana Pignatelli
Ing. Alessandra Aquilino
Ing. Stefano Marino
Arch. Giorgia Floro