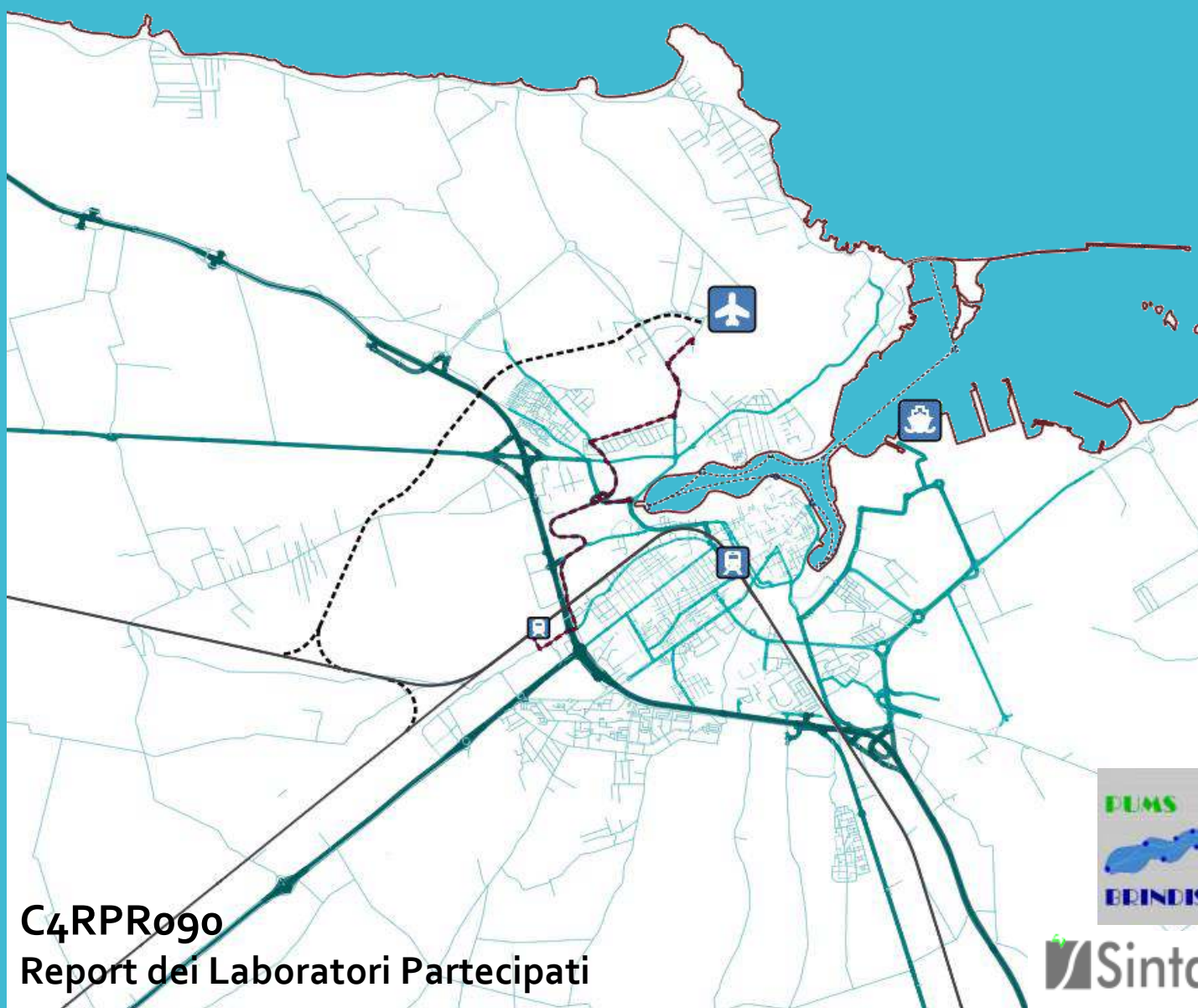




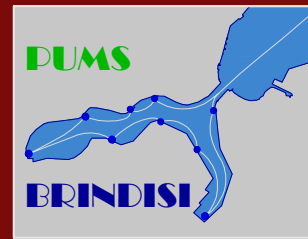
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

del COMUNE DI BRINDISI



C4RPR090
Report dei Laboratori Partecipati





COMUNE DI BRINDISI

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.)



C4RPR090

Report dei Laboratori Partecipati

Maggio 2022

 Sintagma

Sommario

1	ORGANIZZAZIONE DELLA GIORNATA DI PARTECIPAZIONE	2
1.1	Plenaria introduttiva	3
1.2	Lavoro in gruppi	4
1.3	Plenaria conclusiva	5
1.4	Elenco dei partecipanti	6
2	TAVOLO 1: SISTEMI DI TPL A GUIDA VINCOLATA, URBANI ED EXTRAURBANI, CERNIERE DI MOBILITÀ, NODO STAZIONE	7
2.1	Punti di forza	8
2.2	Punti di debolezza	8
2.3	Come può agire il PUMS	8
3	TAVOLO 2: MOBILITÀ DOLCE, ZONE 30, SICUREZZA STRADALE	10
3.1	Punti di forza	11
3.2	Punti di debolezza	11
3.3	Come può agire il PUMS	12
4	TAVOLO 3: SOSTA, LOGISTICA, PORTO E AEROPORTO	13
4.1	Punti di forza	14
4.2	Punti di debolezza	14
4.3	Come può agire il PUMS	14
5	PLENARIA CONCLUSIVA E PRESENTAZIONE DEI RISULTATI	15
5.1	Esposizione dei risultati del Tavolo 1: sistemi di tpl a guida vincolata, urbani ed extraurbani, cerniere di mobilità, nodo stazione	15
5.1.1	Il contributo di Italia Nostra ai laboratori partecipati: “Spostamento della stazione ferroviaria di Brindisi. Ipotesi progettuale per un’idea di rigenerazione del centro cittadino e di riqualificazione integrata della mobilità.”	16
5.2	Esposizione dei risultati del Tavolo 2: Mobilità dolce, Zone 30, sicurezza stradale	22
5.3	Esposizione dei risultati del Tavolo 3: Sosta, logistica, porto e aeroporto	23



1 ORGANIZZAZIONE DELLA GIORNATA DI PARTECIPAZIONE

La giornata dedicata ai tavoli tematici, si inquadra all'interno del processo di partecipazione promosso dall'Amministrazione comunale.

L'evento partecipativo, svoltosi all'interno del Palazzo Guerrieri, organizzato secondo la tecnica del World Cafè, è stato pianificato con la creazione di tavoli tematici con la finalità di costruire visioni tematiche sul futuro della città, di selezionare e condividere criticità e opportunità che possono ostacolare e/o agevolare lo sviluppo delle visioni stesse ed individuare e selezionare i principali luoghi del progetto associati.

I World Cafè sono eventi multifunzionali e aperti ad un pubblico misto. Sono divisi in diverse fasi che prevedono la presentazione dell'argomento da trattare, la generazione di idee e la creazione di interazione tra i gruppi di interesse.

Il World Cafè è strutturato in tre fasi:

1. Plenaria introduttiva per presentazione del tema generale, in questo caso il PUMS, e delle modalità di svolgimento della giornata;
2. Lavoro in gruppo ai tavoli tematici;
3. Plenaria conclusiva per la presentazione dei risultati

La metodologia del World Cafè, caratterizzata dal fatto che ha luogo in un ambiente che ispiri i partecipanti e li inviti ad una discussione libera ed appassionata, come un caffè, ha l'obiettivo di stimolare il confronto spontaneo all'interno di un quadro comune e sotto la guida di facilitatori. Le persone siedono attorno a piccoli tavoli e discutono delle domande lanciate dal facilitatore dell'incontro. I partecipanti possono scrivere e disegnare su fogli di carta e se vogliono possono alzarsi e cambiare tavolo.

La metodologia prevede che, per ogni tavolo, sia inoltre scelto dai partecipanti un rappresentante che riassume i risultati e li espone agli altri partecipanti dei diversi tavoli nella riunione plenaria conclusiva.

Nel caso specifico le tematiche dei 3 tavoli hanno riguardato:

1. **Sistemi di tpl a guida vincolata, urbani ed extraurbani, cerniere di mobilità, nodo stazione**
2. **Mobilità dolce, Zone 30, Sicurezza stradale;**
3. **Sosta, Logistica, Porto e Aeroporto**



1.1 Plenaria introduttiva

Il Sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, il Vice Sindaco e Assessore alla Mobilità e Trasporti Elena Tiziana Brigante, hanno illustrato le finalità della giornata partecipativa, dopodiché il dirigente del Comune di Brindisi e RUP del PUMS, Arch. Fabio Lacinio, ha illustrato le modalità di organizzazione della giornata.

Successivamente l'ing. Riccardo Berti Nulli ha fatto una breve presentazione dei temi di discussione oggetto dei singoli tavoli, supportato da una presentazione PowerPoint.

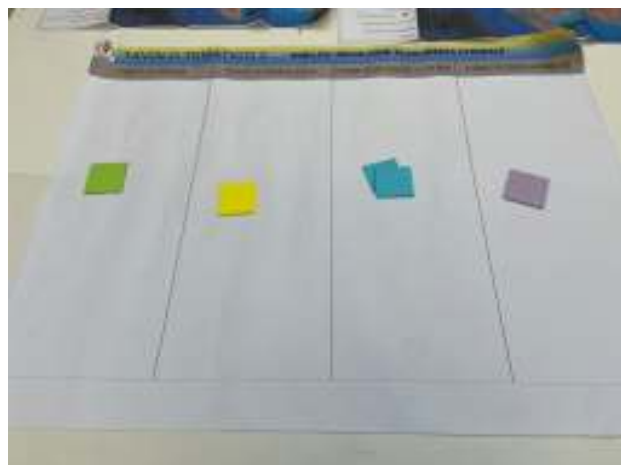


Plenaria introduttiva

Si è poi proceduto con la formazione di tavoli tematici, individuando per ciascun tavolo la lista dei partecipanti sulla base delle preferenze accordate in fase di registrazione.

1.2 Lavoro in gruppi

I partecipanti hanno iniziato il lavoro in gruppo. Ai partecipanti è stato chiesto di individuare quali potevano essere le criticità della situazione attuale in relazione al tema di discussione e successivamente di formulare delle proposte. In ogni tavolo erano presenti due facilitatori, a cui è stato assegnato il compito di stimolare la discussione e coadiuvare il gruppo nella costruzione della sintesi dei risultati.



Materiale messo a disposizione da Sintagma per lo svolgimento dei laboratori partecipati: cartelloni in formato A0, accompagnati da Post-it di vario colore, su cui sintetizzare gli interventi in merito a "Punti di forza", "Punti di debolezza", "Come può agire il PUMS", "Come posso agire io"

I facilitatori, tre tecnici Sintagma per ciascuno dei tre tavoli, hanno indirizzato i partecipanti ad affrontare il tema proposto con domande mirate. Sono state raccolte le criticità attualmente riscontrate e le eventuali proposte per risolverle. Il metodo ha previsto:

- individuazione della criticità e apposizione di un post-it colorato su apposita bacheca (planimetrie in formato A0);
- possibile proposta su post-it di colore diverso da apporre su apposita colonna dedicata alle proposte per il PUMS, a come potrebbe agire il PUMS per la realizzazione concreta delle proposte e a come potrebbe agire il singolo cittadino

Questo processo, durato circa due ore, è stato seguito da una fase di elaborazione da parte del gruppo, per rendere organico quanto discusso.

Alla fine della discussione al tavolo è stato nominato il rappresentante portavoce del gruppo che ha esposto gli esiti della discussione al momento nella plenaria conclusiva.





Lavoro in gruppo ai tavoli

1.3 Plenaria conclusiva

I rappresentanti portavoce dei gruppi hanno presentato in plenaria i risultati dei tavoli. Una volta concluse le presentazioni, il RUP del PUMS di Brindisi, Fabio Lacinio, ha illustrato gli step successivi del PUMS.



Plenaria conclusiva

1.4 Elenco dei partecipanti

RAGIONE SOCIALE	NOMINATIVO
Italia Nostra	Giuseppe Abruzzo
STP Brindisi	Giuseppe Castrovillari
Fal Ba	Almiento Rosario
Confesercenti	Angelo Colella
STP Brindisi	Serena Carlucci
FIAB Brindisi	Anna Chiara Intimi
Brindisi Bene Comune	Paola Forina
Italia Nostra	Domenico Saponaro
	Andrea Vinciguerra
RR Architetti	Roberto Lapenna
Comandante Polizia	Antonio Orefice
BMS Srl	Giovanni Palasciano
FIAB Brindisi	Michele d'Anna
	Christian Muraglia
STP Brindisi	Roberta Santoro
CNA Brindisi	Sonia Rubini
Autorità sistema portuale	Aldo Tanzarella
Consorzio ASI	Vittorio Rina
STP Brindisi	Teodoro Muscogiuri
	Roberto Serafino
Provincia di Brindisi	Massimiliano Stefano
Università di Bari - Aldo Moro	Elisabetta Venezia
Confesercenti	Michele Piccirillo
	Antonio Turco

Elenco dei partecipanti



2 TAVOLO 1: SISTEMI DI TPL A GUIDA VINCOLATA, URBANI ED EXTRAURBANI, CERNIERE DI MOBILITÀ, NODO STAZIONE

Facilitatori: Ing. Lorenza Di Martino (Sintagma)

Partecipanti:

RAGIONE SOCIALE	NOMINATIVO
Italia Nostra	Giuseppe Abruzzo
STP Brindisi	Giuseppe Castrovillari
Fal Ba	Alminto Rosario
Confesercenti	Angelo Colella
STP Brindisi	Serena Carlucci

Rappresentante portavoce: Giuseppe Castrovillari



2.1 Punti di forza

I principali punti di forza, emersi nel corso dei laboratori partecipati, relativamente al tavolo 1, sono:

- sistema di TPL integrato, adottato da STP da qualche anno, attraverso lo spostamento del capolinea bus urbani nella zona del Porto.
- possibilità per un cittadino, di parcheggiare la propria auto al rione Casale e raggiungere il centro città con la motobarca
- Con il TPL urbano, dal capolinea, si possono raggiungere tutti i quartieri periferici con il bus o con le bici della stazione bikesharing installata e poi abbandonata o, ancora, con monopattini elettrici.
- Brindisi intermodale per natura; gate per viaggiatore occasionale e cittadino.
- Un'opportunità è rappresentata dalla possibilità di introdurre Infomobilità'.

2.2 Punti di debolezza

I principali punti di debolezza, emersi nel corso dei laboratori partecipati, relativamente al tavolo 1, sono:

- Mancanza di infrastrutture (corsie preferenziali per bus).
- Mancanza di collegamento con porticciolo turistico e Castello Alfonsino con imbarcazione del TPL urbano estendendo il servizio motobarca nel porto medio della città' (oggi solo porto interno).
- Mancanza di un terminal bus all'altezza dell'ospedale Perrino che, garantendo interscambio con bus urbani, impedirebbe ai bus extraurbani (piu' grandi e inquinanti) di entrare nel centro urbano.
- Parcheggio in piazzale Lenio Flacco.
- Doppio senso di circolazione in Via Nicola Brandi nelle ore di ingresso e uscita degli istituti scolastici.
- Contrazione demografica naturale.
- Mancanza di infrastrutture che facilitano l'interscambio tra auto private e trasporto pubblico per facilitare l'accesso alla città.
- Proventi park dovrebbero finanziare TPL

2.3 Come può agire il PUMS

Durante il corso dei laboratori partecipati, sono emerse anche delle proposte su come potrebbe agire il PUMS per l'elaborazione di soluzioni migliorative, in tema di **trasporto pubblico, cerniere di mobilità e nodo stazione**. Si riportano di seguito le principali azioni:

- Individuare nodo/nodi intermodali (es. Perrino, Torpisana)
- Piano comunicazione culturale e formazione per la mobilità Sostenibile.
- Coordinare gli interventi di realizzazione di aree e servizi che facilitano la mobilità' lenta, con offerte di servizi che non penalizzino l'offerta commerciale turistica e di servizi.



- Azioni integrate corridoi preferenziali – sosta – politiche e regolamentazioni.
- Organizzazioni servizi di risalita dolce rivolta ai consumatori ed ai turisti.
- Integrazione tariffaria.
- Politiche e strategie “disincentivo auto centro”.

3 TAVOLO 2: MOBILITA' DOLCE, ZONE 30, SICUREZZA STRADALE

Facilitatori: Ing. Riccardo Berti Nulli (Sintagma)

Partecipanti:

FIAB Brindisi	Anna Chiara Intimi
Brindisi Bene Comune	Paola Forina
Italia Nostra	Domenico Saponaro
	Andrea Vinciguerra
RR Architetti	Roberto Lapenna
Comandante Polizia	Antonio Orefice
BMS Srl	Giovanni Palasciano
FIAB Brindisi	Michele d'Anna
	Christian Muraglia

Rappresentante portavoce: Antonio Orefice (Comandante Polizia Locale)



3.1 Punti di forza

I principali punti di forza, emersi nel corso dei laboratori partecipati, relativamente al tavolo 2, sono:

- Il tracciato Eurovelo5 passa per Brindisi.
- Ciclo turismo.
- Stazione, aeroporto sono importanti Hub della mobilità a Brindisi di valenza regionale e nazionale.
- Il clima è molto favorevole per l'uso della mobilità dolce
- Porto interno
- Orografia della città.
- Dimensioni della città'.
- Possibilità di andare al mare a piedi (tramite via Materdomini).
- Ottimo utilizzo dei monopattini elettrici sharing.

3.2 Punti di debolezza

I principali punti di debolezza, emersi nel corso dei laboratori partecipati, relativamente al tavolo 2, sono:

- Mancanza di parcheggi privati per le biciclette.
- Mancanza di rastrelliere (soprattutto presso le scuole).
- Condizioni di manutenzione delle strade.
- Percezione di scarsa frequenza del trasporto pubblico urbano (soprattutto motobarca).
- Estesa area del centro è della Marina militare.
- Area industriale.
- Autorità portuale (security dogana).
- Via Provinciale San Vito ha livelli di congestione molto elevati (l'arteria è in sofferenza)
- Scarsa sicurezza lungo Via Materdomini per la mobilità dolce



3.3 Come può agire il PUMS

Durante il corso dei laboratori partecipati, sono emerse anche delle proposte su come potrebbe agire il PUMS per l'elaborazione di soluzioni migliorative, in tema di **mobilità dolce**. Si riportano di seguito le principali azioni:

- Proporre park and ride (nodi di interscambio) nelle principali direttrici d'ingresso
- Estensione dei limiti della ZTL in centro.
- Rivedere la regolamentazione e aumentare i controlli delle Aree Pedonali Urbane (APU) e della ZTL mediante l'installazione di varchi elettronici.
- Installazione dissuasori velocità su strade urbane principali (via Materdomini, viale Aldo Moro/Togliatti)
- Interventi di moderazione del traffico
- Comunicazione nelle scuole.

4 TAVOLO 3: SOSTA, LOGISTICA, PORTO E AEROPORTO

Facilitatori: Dott.Agr. Filippo Berti Nuli (Sintagma), Arch.Fabio Lacinio (Comune di Brindisi)

Partecipanti:

STP Brindisi	Roberta Santoro
CNA Brindisi	Sonia Rubini
Autorità sistema portuale	Aldo Tanzarella
Consorzio ASI	Vittorio Rina
STP Brindisi	Teodoro Muscogiuri
	Roberto Serafino
Provincia di Brindisi	Massimiliano Stefano
Università di Bari - Aldo Moro	Elisabetta Venezia
Confesercenti	Michele Piccirillo
	Antonio Turco

Rappresentante portavoce: Arch.Fabio Lacinio (Comune di Brindisi)



4.1 Punti d forza

I principali punti di forza, emersi nel corso dei laboratori partecipati, relativamente al tavolo 3, sono:

- Conformazione citta' si presta alla pedonalita' e alla ciclabilita' (orografia, clima, ...).
- Centro storico concentrato in un'area abbastanza ridotta che favorirebbe mobilita' a piedi o in bici o mediante l'utilizzo di navette.

4.2 Punti di debolezza

I principali punti di debolezza, emersi nel corso dei laboratori partecipati, relativamente al tavolo 3, sono:

- Sosta centro storico.
- 80% dei posti auto sono dei residenti tra via Spalato, via del Mare e via Tor Pisana.
- Impossibilita' attuale di fare park and ride.
- Problema culturale per l'utilizzo del TPL.
- Motobarca non e' veloce come l'autobus.
- Nel weekend e in estate via dei Mari e' sempre molto trafficata e "intasata" di sera
- Il cittadino non e' propenso a pagare per il TPL.
- Citta' di vincoli che impedisce di fare molte cose (aree della citta' di Adsp, Marina Militare, Area ONU).
- Il centro citta' non ha corsie preferenziali per autobus.
- Desertificazione dei negozi con 55 attivita' chiuse.

4.3 Come puo' agire il PUMS

Durante il corso dei laboratori partecipati, sono emerse anche delle proposte su come potrebbe agire il PUMS per l'elaborazione di soluzioni migliorative, in tema di **sosta, logistica, porto e aeroporto**. Si riportano di seguito le principali azioni:

- Stazione ferroviaria coprirla totalmente per incrementare posti auto.
- Tariffe agevolate per i cittadini che vengono da esterno.
- Accordi tra gestori di parcheggi e trasporto pubblico locale.
- Tariffazione piramidale parcheggi piu' cari nel centro citta'.
- Proposta sosta autobus per la cerniera di mobilita' 2 Torpisana.
- Il cuore della citta' e' il Porto.



5 PLENARIA CONCLUSIVA E PRESENTAZIONE DEI RISULTATI

A conclusione dei lavori i portavoce dei singoli gruppi hanno presentato in plenaria i risultati dei tavoli tematici, illustrando le criticità e le proposte emerse di rilevanza strategica rispetto al tema trattato.

5.1 Esposizione dei risultati del Tavolo 1: sistemi di tpl a guida vincolata, urbani ed extraurbani, cerniere di mobilità, nodo stazione

I risultati emersi dal tavolo 1 sono stati esposti da Giuseppe Castrovillari.

Dal punto di vista dei collegamenti è un punto di debolezza la mancanza di un collegamento del porticciolo turistico con il Castello Alfonsino e, in generale, tra il porto interno e il porto medio. Un punto di debolezza è anche la riduzione demografica naturale che riduce il numero di utenti. **Il PUMS può individuare in modo concreto i nodi intermodali, può disegnare una bozza di corsie preferenziali, piste ciclabili e rotonde che aiutano a fluidificare il traffico (in generale e anche il TPL).**



L'Amministrazione attraverso il piano, si può fare promotrice di un **piano di comunicazione per il cambiamento culturale e di un piano di integrazione tariffaria**, molto efficace ai fini di una svolta verso la sostenibilità e che si abbinerebbe ad un'altra occasione di sviluppo, cioè un **sistema di infomobilità** che tra le varie infrastrutture, risulta essere la più economica.

Molto importante è anche **l'attivazione di politiche di disincentivazione per il traffico privato**. Se da un lato si incentiva il trasporto pubblico e la mobilità dolce, dall'altro servono politiche che rendano meno appetibile il trasporto privato (es. aumentare la ZTL).

All'interno del Tavolo 1, è stato presentato (e riportato di seguito nel report di partecipazione), il contributo di Italia Nostra che ha illustrato una proposta per la revisione della linea ferroviaria adriatica. Si tratta dell'ipotesi di realizzazione di una stazione di testa presso la Minnuta e rettifica del tracciato della linea ferroviaria al di fuori dell'area abitata di Brindisi (a sud di Sant'Elia) per evitare nelle aree più centrali il passaggio di treni con trasporto di sostanze pericolose. Proposta interessante che riguarda una scala più alta rispetto al PUMS. Il piano può farsi promotore dell'apertura di un tavolo di confronto con la regione ed RFI (anche se negli anni si è già presentata questa ipotesi con realizzazione di una stazione, sempre passante, a sud di Sant'Elia).

5.1.1 Il contributo di Italia Nostra ai laboratori partecipati: “Spostamento della stazione ferroviaria di Brindisi. Ipotesi progettuale per un’idea di rigenerazione del centro cittadino e di riqualificazione integrata della mobilità.”

Premessa e spunto progettuale

La possibilità della realizzazione di una linea ferroviaria ad alta velocità fino a Lecce si configura come probabile, e tale evenienza – se adeguatamente integrata con cospicui interventi urbanistici – potrebbe comportare significativi benefici, e sul piano logistico e in termini di sostenibilità ambientale.

In tale contesto – e nella coerenza degli adempimenti afferenti alla corrente stesura del PUG – andrebbe a configurarsi una serie di idee progettuali mirate a liberare e riqualificare un’area considerevolmente ampia del centro cittadino, una volta liberata da massicce infrastrutture non più utilizzate, affrontando con la dovuta concretezza l’ipotesi dello spostamento della stazione ferroviaria in altra zona, da noi individuata **nelle adiacenze del quartiere Minnuta (Figg. 1 – 2)**

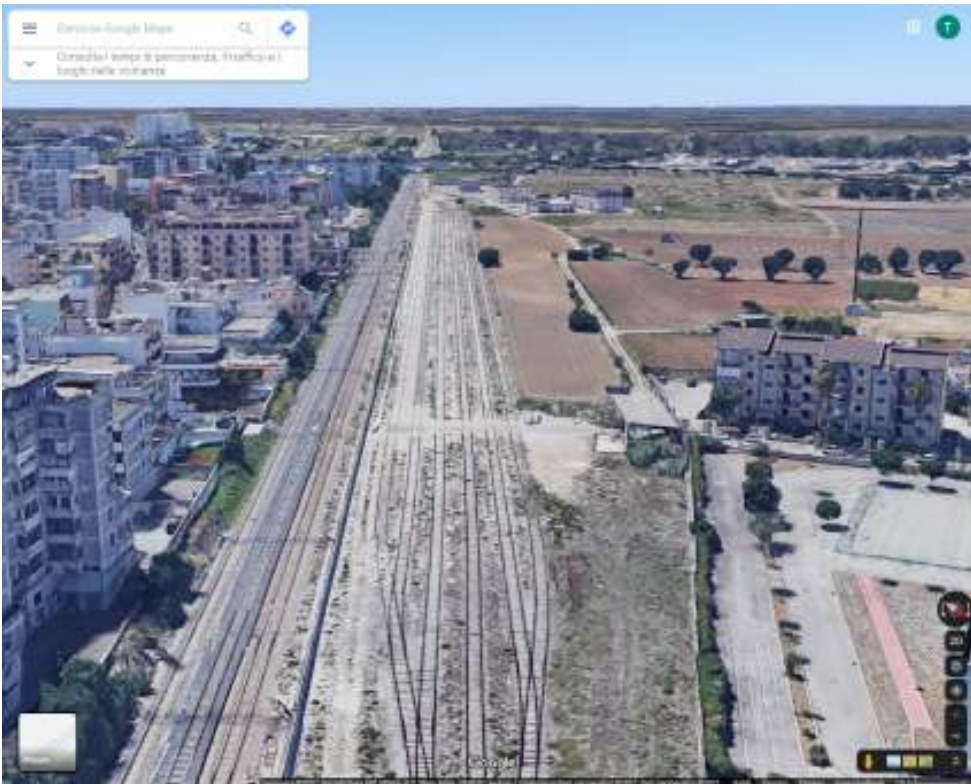


Fig. 1



Fig. 2

Logistica integrata e mobilità intermodale urbana ed extraurbana

La “nuova” stazione si connoterà per un forte carattere intermodale, dal momento che costituirà un grande hub di interconnessione tra le linee di trasporto terrestre e, in qualche misura, come si dirà, anche aereo.

Più nel dettaglio, e in aderenza sinergica al PUMS (anch’esso in corso di definizione) essa sarà direttamente collegata - oltre che ovviamente a una vasta area parcheggio dei veicoli privati con zona custodita riservata alle biciclette e affini (il cui uso sarà favorito da una pista ciclabile di connessione con il centro urbano) - alle adiacenti stazioni (capolinea o fermate, secondo i casi) dei mezzi di trasporto pubblico e privato su strada attualmente dislocate in punti distanti e scollegati della città: taxi, autobus urbani ed extraurbani, pullman delle autolinee private a lunga percorrenza (es. Flixbus, Miccolis, Marozzi, etc.), autonoleggio.

Riguardo al trasporto aereo, si prevede in loco anche un terminal check-in point per l’accesso facilitato al poco distante aeroporto, che sarà collegato tramite la tratta del metrobus su gomma c.d. “Shuttle”, il cui piano progettuale, stante la sua dubbia efficacia logistica e la scarsa conciliabilità con l’ambiente, andrebbe almeno adeguatamente rivisto nei termini di seguito indicati, compatibilmente con i vincoli normativi e contrattuali di un’opera regolarmente appaltata anche in virtù di un progetto esecutivo.

Si tratterebbe in sostanza di prevederne la stazione capolinea in zona Minnuta, annessa alla nuova stazione ferroviaria, anziché nei pressi dell’Ospedale “Perrino” come da progetto

originario, accorciando il percorso dello “Shuttle” di circa un chilometro e utilizzando in massima parte il tracciato della già esistente strada Pittachi.

Tale soluzione consentirebbe di liberare le ingenti risorse (80 mln €, di cui 60 stanziati dal CIPE e 20 messi a disposizione dal Governo) assegnate per il “COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL’AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI”, come da Progetto Definitivo di ITALFERR del febbraio 2020 (tracciato in rosso nella **fig. 3**), per destinarle invece alla realizzazione della variante di connessione della tratta Bari – Lecce che, per una lunghezza di 4.5 km., andrebbe a sostituire l’attuale passante per il centro abitato.



Fig.

3

<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7794/11347>

https://www.comune.brindisi.it/brindisi/po/mostra_news.php?id=1176&area=H

<https://www.ferrovie.it/portale/articoli/8711>

https://www.rfi.it/content/dam/rfi/chi-siamo/piano-commerciale/edizione-feb-2021/Piano%20Commerciale_ed_feb_2021.pdf

Quest’ultimo intervento risolverebbe inoltre il grave problema dell’elevato rischio (già corso e scongiurato nel recente periodo, da ultimo il 22 luglio 2021, con l’evacuazione per molte ore della stazione ferroviaria e il blocco del traffico sulle vie adiacenti) legato al frequente attraversamento del centro cittadino da parte dei convogli carichi di materiale altamente pericoloso, nella fattispecie butilene, da e verso gli impianti della zona industriale.

A latere, si potrebbe non utopisticamente immaginare che le FSE arrivassero sino a Brindisi, così da avere anche un reale e diretto collegamento, senza dover ricorrere a cambio di treni, tra la stessa Brindisi e il Salento (inteso come l’intero territorio jonico-salentino a sud di



Lecce). Ulteriore auspicio è che le FSE seguano le orme di quanto sta facendo la Lombardia con Trenord acquistando treni ad idrogeno e rimodernando i suoi tracciati.

Si ascriverebbe a questo e a un più ampio contesto anche la programmata realizzazione a Brindisi di uno dei tre impianti di produzione di idrogeno verde previsto dal progetto “Green Hydrogen Valley” di Edison, Snam, Saipem e Alboran.

https://www.repubblica.it/economia/rapporti/energitalia/territori/2021/09/14/news/idrogeno_verde_in_puglia_edison_snam_saipem_e_alboran_insieme_per_il_progetto_green_hydrogen_valley_-_317819451/

La rigenerazione urbana

Lo spostamento della stazione ferroviaria, con la soppressione e il riutilizzo dell'intero sedime ferroviario attualmente (già ora solo parzialmente) in uso, renderebbe inoltre superflui sia i diversi passaggi a livello afferenti agli attraversamenti della linea ferroviaria (via Osanna, via Appia, via Provinciale per Lecce), sia i due viadotti posti a nord (via Ponte Ferroviario) e a sud (cavalcavia De Gasperi) della stessa (**Fig. 4**). Nell'ottica di una totale rigenerazione dell'intera area, tale circostanza non impedisce di riconsiderare l'utilità di una delle due infrastrutture appena menzionate: in altre parole, se via Ponte Ferroviario è strutturale alla conformazione orografica e topografica del tessuto urbano, e la qual cosa lo dispenserebbe da interventi di sorta, non sarebbe viceversa peregrino – benché audace – pensare all'abbattimento del cavalcavia De Gasperi; la sua eliminazione riporterebbe a raso la connessione Commenda – Centro, agevolandone i collegamenti intermodali (mezzi pubblici, auto, moto, bici e affini).

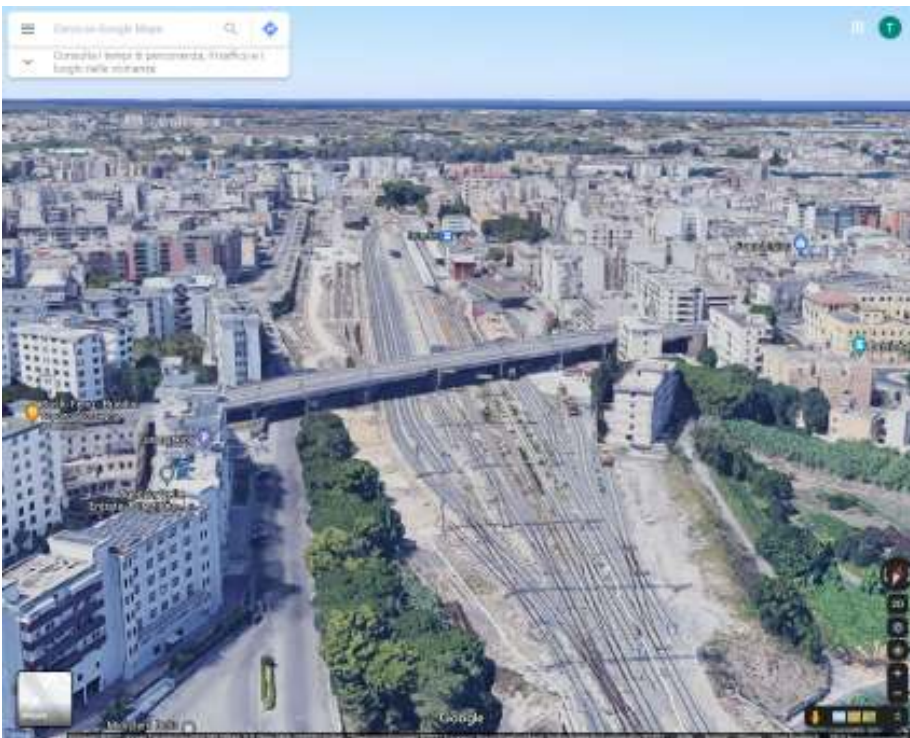


Fig. 4

Il consumo di suolo richiesto dalla realizzazione della “nuova” stazione con tutte le infrastrutture connesse sarà abbondantemente compensato dalla rilevante superficie precedentemente occupata dalla “vecchia” stazione con il pertinente fascio di binari (perimetrata in rosso nella **fig.5**): **circa 44.000 m²**, un’area molto estesa da destinare innanzitutto a parcheggio (a raso e/o in autosilo), oltre che a strutture al servizio della collettività, purché ad alto tasso (proporzionalmente prevalente) di superficie verde.

In funzione di tutela ambientale e di lotta ai cambiamenti climatici, sarebbe quindi cospicuo anche l’abbattimento di CO₂ che ne deriverebbe.

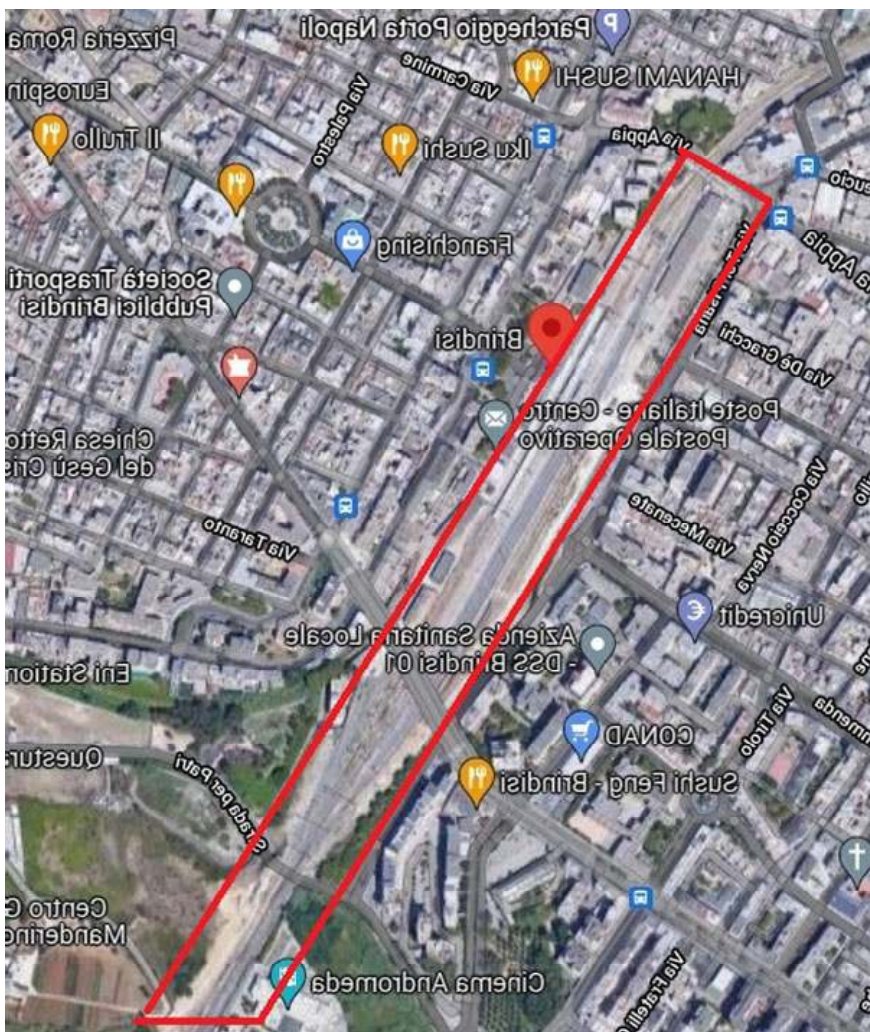


Fig. 5

Si evidenzia che il presente documento richiama una nostra precedente proposta contenuta nella seconda stesura, datata 19 marzo 2019, delle osservazioni al Documento Programmatico Preliminare, inviate da questa associazione al Comune di Brindisi - Ufficio Pianificazione e Gestione del Territorio:

“Avanziamo inoltre una proposta forse utopica, ma tuttavia non avulsa da un contesto progettuale complesso e articolato quale quello che ci occupa e che riguarda una pianificazione ad ampio spettro e di lungo termine: lo spostamento della stazione ferroviaria



dalla sede attuale all'ampia area in zona Minnuta [...], già occupata da infrastrutture ferroviarie in disuso. Ciò consentirebbe di trasformare la stazione di Brindisi in struttura c.d. "di testa" e di liberare il centro urbano dal fascio di binari che dividono in due la città, con gli effetti benefici che ne deriverebbero.

Ovviamente, si impone anche una revisione del trasporto pubblico su strada, prevedendo alle porte della città un hub sia per le linee extraurbane pubbliche, sia per gli autoservizi privati interregionali e internazionali (Marozzi, Miccolis, etc.), sia, naturalmente, per le coincidenze con le linee urbane di collegamento con i diversi rioni [...]"

(Italia Nostra – Sezione di Brindisi, "Contributo per la definizione di una strategia di sviluppo nell'ambito del Piano Urbanistico Generale e della relativa Valutazione Ambientale Strategica", inviato al Comune di Brindisi – Ufficio Pianificazione e Gestione del territorio, 18 marzo 2019).

Punti di forza

- Recupero di suolo
- Miglioramento della viabilità e della vivibilità
- Eliminazione del transito di merci pericolose
- Intermodalità
- Il PUMS ne uscirebbe rinforzato
- TAV a Brindisi

Opportunità (quali opportunità esterne abbiamo da sfruttare?)

- Ottimizzazione dei finanziamenti per il collegamento con l'aeroporto
- Aumento occupazionale dovuto all'indotto
- Possibilità di avere grandi officine nella zona industriale per la manutenzione dei treni a idrogeno



5.2 Esposizione dei risultati del Tavolo 2: Mobilità dolce, Zone 30, sicurezza stradale

I risultati emersi dal tavolo 2 sono stati esposti da Antonio Orefice.

I principali **punti di forza** risultano essere le condizioni climatiche, l'orografia e la dimensione della città, fattori senz'altro positivi per un maggior uso della mobilità dolce in favore dell'auto. Si riscontra attualmente una **scarsa presenza di infrastrutture ciclabili**, che, unitamente ad alcune arterie molto trafficate, rappresentano un fattore critico per la sicurezza stradale, intesa come convivenza tra ciclista e automobilista.



Dai laboratori partecipati, in tema di

sicurezza stradale, è emerso che mentre per i quartieri periferici sembrano non esserci forti problematiche, e comunque risolvibili con dei piccoli interventi a costi moderati, **la zona del centro necessita di soluzioni più importanti**. Si potrebbe ipotizzare, un'estensione della ZTL a tutto il centro storico (tutto ciò che c'è al di là della ferrovia e fino al mare), implementando e progettando nuove cerniere di mobilità, in favore della mobilità dolce all'interno del perimetro del centro storico, con l'utilizzo di bici e monopattini elettrici. Una nuova vivibilità dolce a contorno del Duomo e alle strade del centro storico vero e proprio, cercando di "liberare" le vie oggi congestionate da auto, il tutto accompagnato da un nuovo approccio culturale che necessita di tempi di maturazione.

Per favorire l'utilizzo della ciclabilità, molto importante sarebbe **l'implementazione di stalli per biciclette**, localizzati in punti strategici della città: rastrelliere sia formate da 15-20 posti nei luoghi del centro storico, sia di dimensioni più piccole in prossimità di esercizi commerciali tipo negozi, macellerie (si parcheggia la bici in sicurezza e si va a fare spesa).

Una risorsa, emersa durante la discussione, può essere rappresentata dal **porto interno**, cercando di sfruttare quanto più possibile la costa opposta rispetto a quella del centro storico, e quindi implementando di molto il traffico dei natanti a uso pubblico, sgravando il traffico del centro storico.

5.3 Esposizione dei risultati del Tavolo 3: Sosta, logistica, porto e aeroporto

I risultati emersi dal tavolo 3 sono stati esposti da Fabio Lacinio.



Esposizione dei risultati del Tavolo 3

Le principali proposte emerse, da sviluppare all'interno del PUMS, sono:

- 1) Individuare e sviluppare i principali nodi intermodali come ad esempio quello di Via Torpisana
- 2) Disegnare, a livello di piano, corsie preferenziali e piste ciclabili
- 3) Per quanto riguarda la sicurezza stradale, una possibile risoluzione di nodi critici da sviluppare all'interno del PUMS
- 4) Piano di comunicazione e di formazione per un cambiamento culturale
- 5) Nuovo piano di integrazione tariffaria che aiuterebbe molto lo sviluppo di forme di mobilità sostenibile
- 6) Politiche di disincentivazione per il traffico privato, collegato a nuove infrastrutture come corsie preferenziali e piste ciclabili

I principali **punti di debolezza** emersi, sono così riassumibili:

- 1) Assenza di infrastrutture, come corsie preferenziali o piste ciclabili per le biciclette che non rendono appetibile il trasporto pubblico o altre forme di trasporto alternativo rispetto a quello privato
- 2) contrazione demografica che riduce il numero potenziale di utenti
- 3) mancanza di un collegamento con il porticciolo turistico e con la zona del porto
- 4) i proventi dei parcheggi attualmente non finanziano il trasporto pubblico locale come avviene invece in molte città Italiane, dove l'utilizzo integrato delle risorse è fortemente potenziato