



DELIBERAZIONE N. 36 del 10.08.2021

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: Approvazione Piano Urbano del Traffico.

L'anno duemilaventuno addì 10 del mese di agosto, nella Sala Consiliare "I.Perricci" del Palazzo di Città, alle ore 10,29 in prima convocazione si riunito il Consiglio Comunale, in sessione urgente e straordinaria e in seduta pubblica.

Assume la Presidenza il Dott. Luigi Domenico COLUCCI – Presidente del Consiglio Comunale.

Partecipa alla seduta il Segretario Generale Dott.ssa Christiana ANGLANA il quale dà atto che, con comunicazione del 05.08.2021 prot. n. 45966 è stata stabilita per oggi la seduta del Consiglio Comunale e che la stessa è stata inviata al Sig. Prefetto ed ai Sigg. Consiglieri con l'ordine del giorno da discutere, come risulta dal protocollo e da dichiarazione in atti rilasciate dai messi comunali.

Si procede, quindi, all'appello nominale dei Sigg. Consiglieri dei quali risultano:

	Presenti	Assenti		Presenti	Assenti		Presenti	Assenti
1) Annese Angelo								
2) Lacatena Stefano			15) Colucci Luigi Domenico			18) Matera Maria Cecilia		
3) Petrosillo Filippo			16) Capra Anna			19) Contento Silvia		
4) Ramirez Adelaide			17) Scisci Cosimo Alessandro			20) Maione Carlo Maria		
5) Piepoli Giacomo						21) Indiveri Felice		
6) Lotesoriere Enrica						22) Papio Angelo		
7) L'Abbate Miriam						23) Cazzorla Giulia		1
8) Barletta Pietro						24) Licci Claudio		2
9) Leggiero Francesco						25) Tamborrino Francesco		
10) Campanelli Giuseppe								
11) Laneve Vincenzo								
12) Rotondo Antonio								
13) Martellotta Giovanni								
14) Alba Francesco								

ed accertato il numero di 23 Consiglieri presenti, il Presidente riconosce legale l'adunanza ed invita il Consiglio a deliberare sull'argomento di cui in oggetto, previa nomina degli scrutatori nelle persone dei Signori:

1. _____
2. _____
3. _____

SEDUTA CONSILIARE DEL 10.08.2021

IL PRESIDENTE, presenta il terzo punto iscritto all'O.d.G. e legge il deliberato dell'atto avente ad oggetto: "Approvazione del Piano Urbano del Traffico".

Lascia al Parola al presidente della I Commissione Consiliare permanente, (competente per il traffico) il consigliere **Angelo PAPIO** ed in seguito al presidente della V Commissione (competente per la sostenibilità) il consigliere **Francesco ALBA** per la lettura dei verbali dei lavori delle Commissione.

Prende la parola il consigliere **Cosimo Alessandro SCISCI** per presentare un emendamento.

Il consigliere **Francesco LEGGIERO** evidenzia che l'emendamento letto dal consigliere Scisci si differenzia dalla copia fornita ai consiglieri. Protesta sulla non regolarità. L'emendamento viene ritirato e ridistribuito quello corretto. **IL PRESIDENTE** chiede, nel frattempo, se tutti sono in possesso delle osservazioni e se si possono dare per lette. Tutti acconsentono. Viene richiesto in primis il parere del dirigente, che risponde favorevolmente.

Relaziona, quindi l'assessore **Aldo ZAZZERA**.

O M I S S I S

Prende la presidenza il Vice Presidente **Silvia CONTENUTO**.

Alle ore 13,40 entra la consigliera Giulia CAZZORLA, assente n. 1 (Licci).

Interviene il consigliere **Pietro BARLETTA** per chiarimenti, poi il consigliere **Giuseppe CAMPANELLI**, la consigliera **Silvia CONTENUTO**, il consigliere **Francesco TAMBORRINO**.

Entra il consigliere Claudio LICCI, presenti n. 25.

Proseguono i chiarimenti con il consigliere **Giacomo PIEPOLI**, **Francesco LEGGIERO**, risponde il consigliere **Pietro BARLETTA**, poi la consigliera **Silvia CONTENUTO** seguono numerosi interventi.

O M I S S I S

Il consigliere **Felice INDIVERI** prende la parola per dichiarazione di voto ed intervento preannunciando il voto contrario. Interviene il consigliere **Giuseppe CAMPANELLI** che sostiene che la parte politica ha fallito. E' il turno del consigliere **Cosimo Alessandro SCISCI**, del consigliere **Francesco TAMBORRINO**, seguono gli

interventi soprattutto a verificare possibilità di modifica delle strategie. Prende la parola la consigliera **Giulia CAZZORLA**, il consigliere **Giacomo PIEPOLI**, il consigliere **Antonio ROTONDO**, la consigliera **Silvia CONTENUTO** in qualità di Vice Presidente ed infine il **SINDACO** e l'assessore **ALDO ZAZZERA**. Interviene il consigliere **Giuseppe CAMPANELLI** per fatto personale.

OMISSIS

Il PRESIDENTE, quindi, non essendovi alcun ulteriore intervento, passa alla votazione delle osservazioni che saranno votate singolarmente in votazione palese e per appello nominale e chiede al **SEGRETARIO GENERALE** di eseguire la chiama.

Osservazione n. 1 viene accolta e verranno adeguati gli elaborati del PUT nella parte degli indirizzi per il PUMS.

L'esito della votazione è il seguente:

CONSIGLIERI PRESENTI: n. 21
CONSIGLIERI ASSENTI: n. 4 (Matera, Indiveri, Cazzorla, Licci)
ASTENUTI: n. 3 (Leggiero, Campanelli, Rotondo)
CONSIGLIERI VOTANTI: n. 18
VOTI FAVOREVOLI: n. 18

Osservazione n. 2 viene accolta nei limiti indicati in controdeduzione.

L'esito della votazione è il seguente:

CONSIGLIERI PRESENTI: n. 22
CONSIGLIERI ASSENTI: n. 3 (Matera, Indiveri, Cazzorla)
ASTENUTI: n. 2 (Leggiero, Rotondo)
CONSIGLIERI VOTANTI: n. 20
VOTI FAVOREVOLI: n. 20

Osservazione n. 3 viene accolta e, pertanto, se ne terrà conto in sede attuativa.

L'esito della votazione è il seguente:

CONSIGLIERI PRESENTI: n. 24
CONSIGLIERI ASSENTI: n. 1 (Matera)
ASTENUTI: n. 3 (Leggiero, Campanelli, Rotondo)
CONSIGLIERI VOTANTI: n. 21
VOTI FAVOREVOLI: n. 21

Osservazione n. 4 viene accolta e, pertanto, se ne terrà conto in sede attuativa.

L'esito della votazione è il seguente:

CONSIGLIERI PRESENTI: n. 24

CONSIGLIERI ASSENTI: n. 1 (Matera)

ASTENUTI: n. 3 (Leggiero, Campanelli, Rotondo)

CONSIGLIERI VOTANTI: n. 21

VOTI FAVOREVOLI: n. 21

Prima della votazione dell'osservazione n. 5 interviene il consigliere **Stefano LACATENA** rappresentando che il consiglio comunale deve poter intervenire sul provvedimento senza accettare supinamente le proposte delle osservazioni. La politica deve dare gli obiettivi ma non può veder mortificate le proprie prerogative di consigliere.

Il **SEGRETARIO GENERALE** interviene tecnicamente, suggerendo di ritirare il provvedimento e rivederlo con l'ausilio del tecnico che ha stilato il piano, decidendo miglioramenti ed applicando le indicazioni. Poi, viene condiviso il suggerimento dell'eliminazione del senso unico in via Oberdan.

Si procede alla votazione dell'**Osservazione n. 5** che viene accolta e verranno adeguati gli elaborati del PUT in coerenza con l'osservazione 1.1 (eliminazione senso unico via Oberdan), nella parte degli indirizzi per il PUMS.

L'esito della votazione è il seguente:

CONSIGLIERI PRESENTI: n. 24

CONSIGLIERI ASSENTI: n. 1 (Matera)

ASTENUTI: n. 3 (Leggiero, Campanelli, Rotondo)

CONSIGLIERI VOTANTI: n. 21

VOTI FAVOREVOLI: n. 21

Osservazione n. 6 viene accolta nei termini previsti in controdeduzione.

L'esito della votazione è il seguente:

CONSIGLIERI PRESENTI: n. 19

CONSIGLIERI ASSENTI: n. 6 (Barletta, Laneve, Rotondo, Martellotta, Scisci, Matera)

ASTENUTI: n. 1 (Leggiero)

CONSIGLIERI VOTANTI: n. 18

VOTI FAVOREVOLI: n. 18

Osservazione n. 7 viene accolta nei termini indicati dal controdeducente.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'O. P.', is located in the bottom right corner of the page. The signature is written in a cursive style.

L'esito della votazione è il seguente:

CONSIGLIERI PRESENTI: n. 19

CONSIGLIERI ASSENTI: n. 4 (Colucci, Leggiero, Campanelli, Matera, Cazzorla, Licci)

ASTENUTI: n. 1 (Rotondo)

CONSIGLIERI VOTANTI: n. 18

VOTI FAVOREVOLI: n. 18

Osservazione n. 8 viene accolta nei termini indicati dal controdeducente.

L'esito della votazione è il seguente:

CONSIGLIERI PRESENTI: n. 21

CONSIGLIERI ASSENTI: n. 4 (Campanelli, Matera, Maione, Cazzorla)

ASTENUTI: n. 2 (Leggiero, Rotondo)

CONSIGLIERI VOTANTI: n. 19

VOTI FAVOREVOLI: n. 19

Osservazione n. 9 viene accolta e adeguati gli elaborati del PUT.

L'esito della votazione è il seguente:

CONSIGLIERI PRESENTI: n. 21

CONSIGLIERI ASSENTI: n. 4 (L'Abbate, Campanelli, Matera, Maione)

ASTENUTI: n. 2 (Leggiero, Rotondo)

CONSIGLIERI VOTANTI: n. 19

VOTI FAVOREVOLI: n. 19

IL PRESIDENTE, quindi, pone in votazione palese e per appello nominale l'emendamento dei consiglieri di maggioranza e chiede al **SEGRETARIO GENERALE** di eseguire la chiama.

L'esito della votazione è il seguente:

CONSIGLIERI PRESENTI: n. 23

CONSIGLIERI ASSENTI: n. 2 (Campanelli, Matera)

ASTENUTI: n. 9 (Leggiero, Rotondo, Contento, Maione, Indiveri,
Papio, Cazzorla, Licci, Tamborrino)

CONSIGLIERI VOTANTI: n. 14

VOTI FAVOREVOLI: n. 14

L'emendamento è approvato.

IL PRESIDENTE, infine, pone in votazione palese e per appello nominale il provvedimento così come osservato ed emendato e chiede al **SEGRETARIO GENERALE** di eseguire la chiama.

L'esito della votazione è il seguente:

CONSIGLIERI PRESENTI: n. 23

CONSIGLIERI ASSENTI: n. 2 (Campanelli, Matera)

ASTENUTI: n. 2 (Leggiero, Rotondo)

CONSIGLIERI VOTANTI: n. 21


VOTI FAVOREVOLI: n. 14

VOTI CONTRARI: n. 7 (Contento, Maione, Indiveri, Papio, Cazzorla, Licci,
Tamborrino)

Viene posta in votazione l'immediata eseguibilità, per alzata di mano, il cui esito è il medesimo del precedente.

Chiusura della seduta alle ore 18:58.

E, pertanto:



5

PREMESSO

- ✓ Che il Codice della strada (D.Lgs. 285/92), all'articolo 36, fa obbligo della redazione del Piano Urbano del traffico (PUT) ai comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, ovvero comunque interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale;
- ✓ Che il PUT costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali.

DATO ATTO che tra le linee programmatiche del Sindaco e della Sua Amministrazione è stato individuato quale obiettivo strategico l'approvazione del Piano Urbano del Traffico, al fine di migliorare la mobilità pedonale, tutelare l'utenza debole, garantire la sicurezza, favorire la fluidificazione del traffico, ridurre l'incidentalità stradale e promuovere la mobilità sostenibile anche attraverso interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sul patrimonio stradale e alla segnaletica per garantirne l'adeguatezza, il decoro, la fruibilità in sicurezza e il mantenimento.

CONSIDERATO che l'obiettivo primario del Piano Urbano del Traffico è contribuire al miglioramento della qualità della vita dei cittadini agendo in modo coordinato e in sinergia con gli altri strumenti di guida e governo dello sviluppo della città.

TENUTO CONTO CHE il Piano Urbano del Traffico è stato redatto dalla ditta MIC, Mobility In Chain (www.michain.com) società di consulenza che si occupa di pianificazione dei trasporti, nel rispetto:

- ✓ del D.Lgs 30.04.1992 n° 285 (art. 36) e s.m.i.;
- ✓ Direttiva Ministero LL.PP. 12.04.1995 e s.m.i.;
- ✓ Circolare Ministero LL.PP. 2.12.1997 n° 6372/97;
- ✓ Circolare Ministero LL.PP. 29.12.1997 n° 6709/97.

CONSIDERATO, altresì, che le direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico, pubblicate in data 24.06.1995 sul supplemento della G.U. n. 146, serie generale, stabilivano che per perfezionare l'adozione del P.U.T., ivi comprese le varianti, devono essere seguite le seguenti procedure:

- ✓ Adozione del piano con atto formale da parte della Giunta Comunale;
- ✓ Deposito dell'atto per 30 giorni in visione per il pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni, nel medesimo termine, anche da parte di singoli cittadini;
- ✓ Deliberazione di approvazione da parte del Consiglio Comunale, che si esprime sulla proposta di piano e sulle eventuali osservazioni presentate.

VISTO il Piano Urbano del Traffico e tutta la documentazione ivi allegata, adottato con delibera di Giunta Comunale n. 33 del 6 marzo 2020;

CONSIDERATO CHE:

- ✓ in data 30 marzo il PUT è stato pubblicato sulla rete civica comunale e fissato il termine ultimo per la presentazione delle osservazioni il 30 aprile 2020;
- ✓ con l'art. 37 del decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23 il Governo ha prorogato dal 15 aprile al 15 maggio 2020 la data conclusiva del periodo di sospensione dei termini riguardanti, in via generale, i procedimenti amministrativi e l'efficacia degli atti amministrativi in scadenza;

DATO ATTO CHE a causa dell'emergenza pandemica da Covid-19, gli spostamenti sul territorio comunale sono limitati ai soli casi di necessità, impedendo al cittadino di verificare direttamente sul posto le soluzioni ipotizzate;

RICHIAMATA la nota n. 22742 del 9 aprile 2020 con la quale i Consiglieri Comunali Silvia Contento, Carlo Maria Maione e Francesco Tamborrino chiedevano una proroga dei termini;

DATO ATTO CHE

- ✓ è slittato al 15 giugno 2020 il termine per la presentazione delle osservazioni al Piano Urbano Traffico adottato con deliberazione di Giunta n.33 del 6 marzo 2020;
- ✓ entro il termine per la presentazione delle osservazioni da parte di enti e privati cittadini sono pervenute n. 6 osservazioni, n. 3 oltre il predetto termine;
- ✓ l'elenco delle osservazioni al P.U.T., per le quali si dovrà procedere con l'esame e le controdeduzioni, è il seguente:

<i>N</i>	<i>Osservante</i>	<i>Protocollo</i>	<i>Data</i>
1	Non precisato	0019878	31.03.2020
2	Dario Maione	0022071	08.04.2020
3	Cesare Mancini	0028668	14.05.2020
4	Cesare Mancini	0028904	16.05.2020
5	Cesare Cavallo	No prot.	05.06.2020
6	Avv. Silvia Contento	0034073	16.06.2020
7	Movimento Manisporche	0034099	16.06.2020
8	Ing. Vincenzo Sorino	0034103	16.06.2020

ELENCO CONTRIBUTI PERVENUTI NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VAS

<i>N</i>	<i>ENTE</i>	<i>Protocollo</i>	<i>Data</i>
1	Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari	0027140	06.05.2020

VISTA la proposta di controdeduzioni alle osservazioni pervenute (allegato 1), che unita alla presente deliberazione ne costituisce parte integrante e sostanziale

VISTO il verbale della Commissione Territorio e Ambiente delle sedute del 10.02.2021, allegati alla determinazione n. DTA 4 – 39 – 2021 del 26/02/2021 del dirigente Area Organizzativa IV (allegato 2);

RITENUTO di procedere all'esame e relativa votazione delle controdeduzioni alle seguenti osservazioni pervenute:

<i>Osservazione</i>	<i>N. Prot.</i>	<i>Data</i>	<i>Rif.</i>
	0019878	31.03.2020	1
<i>Osservante</i>	Non precisato		
<i>Sintesi osservazione</i> <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 1.1 Si segnala Via Oberdan, nel tratto rettilineo fino alla rotonda del Famila, quale strada ad altissima frequenza di incidenti, ad elevata velocità di percorrenza e di conseguenza con un eccessivo livello di inquinamento acustico e ambientale. Si propone l'abbassamento del limite di velocità, il posizionamento di telecamere fisse per il controllo della velocità o, in alternativa, di renderla strada a senso unico.		
<i>Controdeduzione</i> <i>Motivazione</i> <i>Documento di ricaduta</i>	Osservazione 1.1 Si prende atto dell'osservazione. Si rimanda al PUM di prossima redazione per la verifica di soluzioni strutturali finalizzate alla soluzione delle criticità evidenziate, inserite in una lettura complessiva del sistema viabilistico di questa parte della città. Il contributo è recepito attraverso l'assunzione di via Oberdan quale viabilità ad elevata criticità nell'approfondimento di seguito indicato: <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Indirizzi per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</i> 		

DELIBERA

che l'osservazione viene: **accolta** nei termini sopra riportati.

<i>Osservazione</i>	<i>N. Prot.</i>	<i>Data</i>	<i>Rif.</i>
	0022071	08.04.2020	2
<i>Osservante</i>	Dario Maione		
<i>Sintesi osservazione</i> <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 2.1 Si evidenziano punti di debolezza relativi alla viabilità ciclabile del centro urbano ed in particolar modo al sistema di bike sharing, ritenuto inefficiente ed inefficace, soprattutto perché fortemente vincolato alle stazioni di deposito/sosta dei mezzi.		
<i>Controdeduzione</i> <i>Motivazione</i> <i>Documento di ricaduta</i>	Osservazione 2.1 Si prende atto dell'osservazione, si conferma l'attenzione del Piano per l'implementazione del sistema di mobilità ciclistica e si evidenzia come tale tema potrà costituire oggetto di specifico approfondimento nell'ambito della redazione del PUMS o nelle fasi di attuazione del Piano.		

DELIBERA

che l'osservazione viene **accolta** nei termini sopra riportati.

<i>Osservazione</i>	<i>N. Prot.</i>	<i>Data</i>	<i>Rif.</i>
	0028668	14.05.2020	3
<i>Osservante</i>	Cesare Mancini		
<i>Sintesi osservazione</i> <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 3.1 Si propone un approfondimento della sperimentazione relativa all'area di sosta nella zona INA Casa.		

<i>Controdeduzione</i> <i>Motivazione</i> <i>Documento di ricaduta</i>	Osservazione 3.1 Si prende atto dell'osservazione e si propone di procedere con un approfondimento della sperimentazione relativa all'area di sosta nella zona INA Casa nelle successive fasi di attuazione del Piano.
--	--

DELIBERA

che l'osservazione viene: **accolta** nei termini sopra riportati.

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	0028904	16.05.2020	4
<i>Osservante</i>	Cesare Mancini		
<i>Sintesi osservazione</i> <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 4.1 Ripete la medesima osservazione identificata con il n. 3.		
<i>Controdeduzione</i> <i>Motivazione</i> <i>Documento di ricaduta</i>			

DELIBERA

che l'osservazione viene: **accolta** nei termini sopra riportati.

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	No prot.	05.06.2020	5
<i>Osservante</i>	Cesare Cavallo		
<i>Sintesi osservazione</i> <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 5.1 Si evidenzia la contrarietà all'istituzione del senso unico di marcia in direzione sud-nord che si vorrebbe adottare lungo il tratto stradale di via Guglielmo Oberdan compreso tra l'intersezione con via San Donato e l'intersezione con largo Vito Simone Veneziani, e precisamente nel punto ove la predetta viabilità lambisce la linea ferroviaria e si restringe drasticamente tanto da non consentire una fluida movimentazione dei veicoli nei due sensi di marcia. Si osserva come tale senso unico determinerebbe, necessariamente, il trasferimento del problema che si vuole risolvere in via Oberdan nella strettoia esistente tra largo Vito Simone Veneziani e via Vecchia Ospedale, a ridosso dell'ospedale S. Giacomo, anch'essa regolata a senso unico alternato.		
<i>Controdeduzione</i> <i>Motivazione</i> <i>Documento di ricaduta</i>	Si propone: Osservazione 5.1 Si prende atto dell'osservazione, condividendo la valutazione relativa alla complessità / criticità del sito e si condivide la necessità di sperimentare per un tempo ragionevolmente lungo le soluzioni proposte prima di una loro definitiva adozione. Si rimanda al PUM di prossima redazione per la verifica di soluzioni strutturali ai problemi di circolazione connessi alla strettoia di via Oberdan.		

DELIBERA

che l'osservazione viene: **accolta** nei termini sopra riportati.

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	0034073	16.06.2020	6
<i>Osservante</i>	Avv. Silvia Contento		
<i>Sintesi osservazione</i> <i>Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</i>	Osservazione 6.A: Ciclabilità Si evidenziano notevoli criticità nel completamento del sistema di accesso ciclabile verso la città consolidata, palesando forti dubbi sulle scelte di Piano, con particolare riferimento all'individuazione di una zona a ciclabilità diffusa con transito contromano, di percorsi ciclabili principali non protetti e al servizio di bike sharing. Osservazione 6.A1: Sdoppiamento in due corsie ciclabili che seguono i sensi di marcia (via S. Anna – Via Marsala e Via A. Pesce – c.so Umberto I) Si evidenziano alcune criticità puntuali e alcuni elementi di poca chiarezza. Osservazione 6.A2: Completamento del percorso di via Marina del Mondo su via Fiume		

	<p>Si sottolinea come sarebbe realizzabile con la semplice rimozione della sosta sull'intero tratto (fino all'imbocco con via Camicia).</p> <p>Osservazione 6.A3: Ciclabile Traiana – ipotesi di realizzazione futura</p> <p>Si evidenzia come tale percorso andrebbe a collegarsi ai percorsi urbani esistenti che presentano le maggiori criticità (carenza di manutenzione, presenza di attraversamenti non segnalati), carenze che andrebbero superate anche alla luce di tali progetti futuri.</p> <p>Osservazione 6.A4: Percorsi ciclabili principali</p> <p>Si evidenzia l'opportunità di proteggere i percorsi ciclabili principali.</p> <p>Osservazione 6.A5: Mobilità ciclabile con traffico contromano nelle zone 30</p> <p>Si segnalano i pericoli connessi a tale ipotesi (strade strette, presenza di numerosi incroci) senza peraltro garantire vantaggi significativi alla percorribilità ciclabile.</p> <p>Osservazione 6.A6: Bike Sharing</p> <p>Si evidenzia come il servizio non abbia mai funzionato e vada, pertanto, rivisto.</p> <p>Osservazione 6.B: Mancato aggiornamento dei dati</p> <p>I dati utilizzati per le analisi che hanno portato alla redazione del PUT non sono aggiornati; in particolare si evidenziano i dati relativi al trend di arrivi e presenza (dati aggiornati al 2017), quelli relativi al pendolarismo (dati istat 2011), quelli relativi all'incidentalità (aggiornati al 2017).</p> <p>Osservazione 6.C: Modifica dei sensi di marcia</p> <p>Si segnala l'incompletezza dell'elenco dei nuovi sensi unici introdotti (manca via Diaz).</p> <p>Osservazione 6.D: Sistema della sosta – sosta in area e in struttura</p> <p>Si evidenzia come i parcheggi in via di realizzazione, quello della Stazione (100 stalli) e quello in Via Marconi (182 stalli), non siano stati ancora completati e, pertanto, non andrebbero computati tra quelli disponibili.</p> <p>Osservazione 6.E: Park & Ride</p> <p>Si osserva come il park&ride di S. Marco, compreso nel Piano tra le "navette esistenti", sia stato eliminato dall'Amministrazione comunale.</p> <p>Si osserva, inoltre, che lungo la via del Procaccia siano presenti due Park&Ride a meno di 100 metri l'uno dall'altro; si propone di sostituire uno dei due attrezzando una nuova area nei pressi del Campo Sportivo Carrieri (dove c'è già un parcheggio di circa 100 posti), più periferico e più adeguato alla funzione di park&ride.</p> <p>Osservazione 6.F: Sistema della sosta urbana</p> <p>Si osserva che non viene disciplinata in modo chiaro la sosta per i residenti abbonati nel centro murattiano.</p> <p>Osservazione 6.G: Zone pedonali scolastiche – ztl a tempo</p> <p>Si evidenzia come, di fatto, le strade in corrispondenza di tutte le scuole primarie vengano già chiuse al traffico; si chiede pertanto di chiarire i contenuti del Piano relativi alla "prima fase su due istituti".</p> <p>Osservazione 6.H: Accessibilità dei mezzi pesanti</p> <p>Pur ritenendo opportuna la regolamentazione con varchi di accesso nell'area "limitata" ai mezzi pesanti, si osserva che occorre individuare con precisione le fasce orarie in cui è consentito l'accesso e dotare l'intera area murattiana di parcheggi (a tempo) per il carico e scarico, attualmente pressoché inesistenti.</p> <p>Osservazione 6.I: Incidentalità, interventi di messa in sicurezza, proposta piazza S. Antonio</p> <p>La soluzione proposta per limitare l'incidentalità di P.zza S. Antonio non appare congrua, poiché nei fatti non risolverebbe del tutto il problema dei conflitti veicolari; si osserva come l'intervento determinerebbe un incremento di traffico su via F.lli Bandiera e come, probabilmente, servirebbe una revisione della viabilità dell'intera area Stazione – Piazza sant' Antonio.</p> <p>Osservazione 6.L: Senso unico Via Oberdan</p> <p>Tale proposta, con la quale si intende ridurre i conflitti tra veicoli e situazioni di pericolo anche per i pedoni, di fatto sposta questi problemi in altre zone. Si propone l'installazione di un semaforo intelligente all'altezza della strettoia di Via Oberdan.</p>
<p>Controdeduzione Motivazione Documento di ricaduta</p>	<p>Appare utile e necessario ricordare come, sulla scorta delle <i>Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico</i> del Ministero dei Lavori Pubblici, il Piano si articola su tre distinti livelli di progettazione di seguito sinteticamente descritti:</p> <p>1 – Il Piano generale, coincidente con il Piano oggetto di osservazioni; rappresenta il piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato e redatto generalmente in scale comprese tra 1:25000 e 1:5000; comprende il piano di miglioramento della mobilità pedonale, della mobilità dei mezzi collettivi pubblici, il piano di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati con la definizione dello schema generale di circolazione veicolare, il piano di riorganizzazione della sosta delle autovetture.</p> <p>2 – i Piani particolareggiati del traffico urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del Piano; comprendono in particolare i progetti per le strutture pedonali, quelli per l'organizzazione del sistema dei mezzi pubblici, gli schemi dettagliati di circolazione per i diversi itinerari della viabilità principale e di servizio, il tipo di organizzazione della sosta.</p> <p>3 – i Piani esecutivi del traffico urbano, intesi quali progetti esecutivi dei piani particolareggiati del traffico urbano di cui al punto 2.</p> <p>Alla luce di tale premessa le osservazioni avanzate sono riferibili per lo più a livelli differenti di progettazione degli interventi; peraltro alcune di tali osservazioni potranno essere recepite nell'ambito della redazione, ormai prossima, del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS).</p> <p>Si procede comunque ad una risposta puntuale delle osservazioni presentate.</p>

	<p>Osservazione 6.A: Ciclabilità</p> <p>Si ribadisce la centralità del sistema di mobilità ciclabile assunta nel Piano e, allo stesso tempo, l'importanza di implementare la rete dei percorsi ciclabili.</p> <p>Nell'ambito della redazione del PUMS e nelle fasi di attuazione del PUT come in precedenza illustrate, si procederà ad approfondire le scelte, anche in risposta ai dubbi sollevati con le presenti osservazioni (relativamente, ad esempio, alla zona a ciclabilità diffusa con transito contromano, di percorsi ciclabili principali non protetti e al servizio di bike sharing).</p> <p>In particolare, nell'ambito della redazione del PUMS, si procederà alla verifica della fattibilità dei percorsi ciclabili lungo gli assi segnalati (via S. Anna – Via Marsala, Via A. Pesce – c.so Umberto I, via Marina del Mondo – via Fiume).</p> <p>Osservazione 6.B: Mancato aggiornamento dei dati</p> <p>I dati utilizzati per le analisi rappresentano gli ultimi dati utili disponibili alla data di redazione del Piano.</p> <p>Osservazione 6.C: Modifica dei sensi di marcia</p> <p>Rispetto all'incompletezza dell'elenco allegato al Piano, eventuali refusi saranno corretti in sede di approvazione.</p> <p>Osservazione 6.D: Sistema della sosta – sosta in area e in struttura</p> <p>I parcheggi citati nell'osservazione sono correttamente segnalati nel Piano come parcheggi in progetto; comunque si evidenzia che, anche non contando la capacità garantita da tali parcheggi, la domanda di parcheggi risulta soddisfatta dall'offerta attualmente esistente.</p> <p>Osservazione 6.E: Park & Ride</p> <p>È evidente che il sistema dei park & ride, come tutte le scelte legate al sistema della mobilità, in particolare se innovative, debbano essere soggette a monitoraggi e valutazioni nel corso del tempo, utili ad assumere le eventuali modifiche e gli aggiustamenti che si rivelassero più utili.</p> <p>Relativamente a diverse o ulteriori aree di Park&Ride lungo la via del Procaccia, si rimanda alla redazione dell'ormai prossimo PUMS per la valutazione di uno scenario più ampio, esteso alla litoranea sud e alle aree di parcheggio di supporto alla fruizione della costa.</p> <p>Osservazione 6.F: Sistema della sosta urbana</p> <p>Le modalità esecutive e i singoli casi applicativi saranno approfondite in una fase successiva di redazione del Piano e nella sua fase esecutiva.</p> <p>Osservazione 6.G: Zone pedonali scolastiche – ztl a tempo; Osservazione 6.H: Accessibilità dei mezzi pesanti</p> <p>Le modalità esecutive saranno oggetto di specifico approfondimento in una fase successiva di redazione del Piano e nella sua fase esecutiva.</p> <p>Osservazione 6.I: Incidentalità, interventi di messa in sicurezza, proposta piazza S. Antonio</p> <p>L'intervento proposto nel Piano costituisce una prima ipotesi a «risorse infrastrutturali inalterate», ossia assumendo l'attuale stato di fatto. Soluzioni più articolate, auspicabilmente estese ad una revisione della viabilità nell'intero ambito (area Stazione – Piazza sant'Antonio), sono rimandate alla redazione, ormai prossima, del PUMS.</p> <p>Osservazione 6.L: Senso unico Via Oberdan</p> <p>Si condivide la valutazione relativa alla complessità / criticità del sito e si condivide la necessità di sperimentare per un tempo ragionevolmente lungo le soluzioni proposte prima di una loro definitiva adozione.</p> <p>Si rimanda al PUM di prossima redazione per la verifica di soluzioni strutturali ai problemi di circolazione connessi alla strettoia di via Oberdan.</p> <p>Il contributo è recepito, nella sua articolazione, nell'approfondimento di seguito indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Indirizzi per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</i>
--	--

DELIBERA

che l'osservazione viene: **accolta** nei termini sopra riportati.

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	0034099	16.06.2020	7
<i>Osservante</i>	Movimento Manisporche		
<i>Sintesi osservazione</i> Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.	<p>Osservazione 7.1</p> <p>Si evidenzia l'insufficienza delle proposte avanzate, in particolare in quanto non tengono conto dei progetti di nuova infrastrutturazione già previsti (sottopassi di via Arenazza e via Fogazzaro; sfondamenti di via Cialdini e via Bixio; rotatorie in prossimità della stazione; nuova strada di collegamento tra via San Donato e via Vecchia Ospedale).</p> <p>Si chiede di prevedere un percorso partecipativo sull'intero processo progettuale al fine di allineare i contenuti specifici del PUT con i progetti in corso e con la prossima redazione del PUMS.</p>		

<p>Controdeduzione Motivazione Documento di ricaduta</p>	<p>Osservazione 7.1 Appare fondamentale chiarire come il Piano Urbano del Traffico (PUT) sia un piano di breve periodo, con un orizzonte di riferimento pari a due anni, che assume lo stato di fatto a «risorse infrastrutturali inalterate» e, sostanzialmente, ipotizza la gestione dell'esistente. È pertanto evidente che dall'analisi delle criticità irrisolvibili con il PUT possono essere individuate le opere da inserire nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS); il PUT, una volta realizzate le opere del PUMS, dovrà essere necessariamente rivisto, in quanto risulta mutato l'insieme delle infrastrutture disponibili cui fare riferimento. Alla luce di quanto precisato i progetti in corso citati troveranno coerenza e implementazione nell'ambito della redazione del citato PUMS. La redazione di un PUMS è, peraltro, generalmente sempre accompagnata da un articolato percorso partecipativo.</p>
--	--

DELIBERA

che l'osservazione viene: **accolta** nei termini sopra riportati.

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	0034103	16.06.2020	8
Osservante	Ing. Vincenzo Sorino		
<p><i>Sintesi osservazione</i> Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del presente documento.</p>	<p>Osservazione 8.1: Pista ciclabile e zona 30 Si evidenzia come strategica la realizzazione di un percorso ciclabile a doppio senso di marcia lungo l'asse viario principale (via Fiume, via Pirrelli, Piazza Milite Ignoto, via Cialdini) per connettere piazza Vittorio Emanuele con il centro storico, anche eliminando una fila di parcheggi. Allo stesso tempo si segnala come, considerata la stretta maglia viaria del borgo murattiano, la scelta di Piano di consentire il transito ciclabile contromano appaia troppo pericolosa per il rischio di un aumento del numero di incidenti. Si sottolinea infine la necessità di rendere continui gli attuali percorsi ciclabili oggi completamente disconnessi fra loro.</p> <p>Osservazione 8.2: Barriere architettoniche Si propone il ridisegno degli incroci principali del borgo murattiano con una modifica che preveda l'ampliamento dei marciapiedi in prossimità degli incroci, attraversamenti rialzati e eliminazione delle barriere architettoniche.</p> <p>Osservazione 8.3: Servizio bike sharing Si osserva che l'attuale servizio bike sharing risulta obsoleto e soprattutto non funzionante. Si propone pertanto la sua sostituzione con l'utilizzo di bici elettriche e monopattini elettrici on-demand.</p>		
<p>Controdeduzione Motivazione Documento di ricaduta</p>	<p>Si propone: Osservazione 8.1: Pista ciclabile e zona 30 Il Piano condivide la necessità di implementare la rete dei percorsi ciclabili. Nell'ambito della redazione del PUMS si procederà anche alla verifica della fattibilità del percorso ciclabile coincidente con l'asse principale segnalato. L'ipotesi di transito ciclabile contromano, ammessa dal Piano nel contesto murattiano, sarà comunque attentamente monitorata per verificare la possibilità di confermarla o modificarla nel tempo.</p> <p>Osservazione 8.2: Barriere architettoniche Il tema, assolutamente condivisibile, potrà essere oggetto di specifico approfondimento nell'ambito della ormai prossima redazione del PUMS.</p> <p>Osservazione 8.3: Servizio bike sharing I dettagli del servizio di bike sharing saranno messi a punto nelle fasi successive connesse all'esecuzione del Piano, come già più dettagliatamente esplicitato nelle controdeduzioni all'osservazione 6.</p>		

DELIBERA

che l'osservazione viene: **accolta** nei termini sopra riportati.

Osservazione	N. Prot.	Data	Rif.
	0027140	06.05.2020	A
Osservante	Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari Prot. 0003558-P del 05.05.2020		
Tipologia	Contributo nell'ambito della procedura di VAS		
<p><i>Sintesi del contributo</i> Per un esame puntuale dei contenuti si rimanda al testo integrale dell'osservazione che è parte integrante e sostanziale del</p>	<p>Contributo a.1 Si ritiene esaustiva l'illustrazione dei contenuti degli obiettivi di Piano e il quadro conoscitivo del Piano; tuttavia si evidenzia la necessità di adeguare il Piano alle previsioni del PUG adeguato al</p>		

presente documento.

PPTR (parere di compatibilità intervenuto con DGR 424 del 30.03.2020).

Contributo a.2

Si ritiene non esaustiva l'analisi di conformità delle previsioni di Piano con lo scenario strategico del PPTR e con le indicazioni fornite dalle Linee guida sulle infrastrutture.

Contributo a.3

Si ritiene non esaustiva, per quanto il Piano non intervenga nel nucleo antico, la relazione tra il Piano e gli accessi e la mobilità all'interno del nucleo antico (con particolare riferimento allo studio dei possibili conflitti tra tale mobilità e i principali attrattori culturali presenti).

Contributo b.1

Si chiede di tenere conto dell'intervenuto adeguamento del PUG al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, valutando in particolare:

- la coerenza del Piano con le tutele paesaggistiche che lambiscono la città consolidata;
- la coerenza del Piano con lo scenario strategico del PPTR, (Progetto per la Mobilità dolce e Progetto per la Rete ecologica);
- la conformità delle previsioni di traffico e di mobilità del PUT con i valori riconosciuti dal PPTR ad alcune delle strade di accesso al centro urbano, individuate come UCP Strade a valenza paesaggistica e UCP Strade panoramiche;
- i contenuti delle Linee Guida del PPTR sulle infrastrutture, Elaborato 4.4.5, in particolare in relazione all'organizzazione dei flussi e delle diverse tipologie di percorrenze.

Contributo b.2

Si ritiene necessario analizzare gli impatti del traffico con i principali accessi alla città antica, valutando i possibili conflitti con i principali attrattori culturali presenti.

Si segnala l'opportunità della pedonalizzazione di via San Vito e l'eliminazione dell'attraversamento della breccia delle mura di Porta Vecchia, valorizzando la viabilità che costeggia le antiche mura urbane, l'accesso pedonale dallo slargo di Porta Vecchia, limitando il transito veicolare lungo l'asse di via Cattedrale, via Argento e via Papacenero e prevedendo aree di sosta all'esterno del nucleo antico.

Contributo b.3

Si ritiene necessario approfondire gli impatti del traffico legati all'attività peschereccia e di cantieristica e gli accessi a Cala Batteria, Cala Fontanelle e Porta Vecchia, individuando possibili soluzioni per migliorare la fruizione, l'accesso, la sosta, sia in relazione alla popolazione residente che in relazione ai flussi turistici.

Contributo b.4

Si ritiene esaustiva la considerazione degli aspetti pertinenti allo stato attuale dell'ambiente, ma si evidenzia come non risulti analizzata l'evoluzione probabile con l'attuazione del piano con riferimento ai beni culturali e agli spazi e aree di centro storico.

Contributo c.1

Si ritiene necessario valutare i possibili conflitti di tipo ambientale del traffico veicolare con alcuni beni monumentali strategici (chiese, edifici pubblici, aree archeologiche) e quelli ascrivibili alla presenza di aree a parcheggio in prossimità o in adiacenza agli stessi, proponendo soluzioni atte a mitigarne o monitorarne gli impatti.

Contributo c.2

Si ritiene non esaustiva la scelta delle alternative individuate per ridurre alcune criticità del traffico veicolare alla luce di alcune modifiche che saranno apportate su alcune viabilità di accesso e di attraversamento del centro murattiano (con riferimento al progetto di soppressione dei passaggi a livello del Gruppo RFI, al progetto regionale Asset in corso di redazione relativo alla ciclopedonale Monopoli Fasano, alla viabilità di collegamento del murattiano con via Cialdini).

Contributo d.1

Si chiede di modificare la gerarchia delle reti stradali in relazione alla dismissione del passaggio a livello in corrispondenza di via Amleto Pesce e Via Umberto I e del nuovo attraversamento veicolare in sotterraneo che sarà realizzato a nord delle aree di proprietà della Stazione Ferroviaria e che prevede il prolungamento di via Pepe e il collegamento del Murattiano, zona a nord, con via Arenazza, per poi immettersi su Via Aldo Moro.

Si chiede, pertanto, di non considerare Via Amleto Pesce quale viabilità per il flusso di uscita; similmente con l'eliminazione del passaggio a livello di Via Cappuccini la stessa viabilità non potrà essere considerata quale asse portante per il flusso in entrata, come previsto dal Piano.

Contributo d.2

Si ritiene necessario verificare la viabilità di attraversamento longitudinale del "Borgo Murattiano" da via Marina del Mondo, alla luce degli interventi di nuova mobilità che l'Amministrazione ha inteso realizzare per collegare il murattiano con la parte sud, interrotta dalla presenza del canale di San Vincenzo, tenendo conto anche della prevista prosecuzione, a senso unico, di via Bixio e di via Cialdini vecchia.

Contributo d.3

Si chiede, in coerenza con i punti precedenti, la revisione anche dei percorsi ciclabili previsti in entrata e uscita dal centro storico e dei collegamenti ai park and ride.

Contributo d.4

Si ritiene necessario, al fine di ridurre gli impatti ambientali e valorizzare i principali percorsi

	<p>delle lame, prevedere la riqualificazione dell'area di sosta, anche in termini di intermodalità, di via Marconi e degli spazi liberi relitti, luogo di cerniera tra il tessuto murattiano del progetto originario e Lama Belvedere.</p> <p>Contributo d.5</p> <p>Si chiede di verificare, relativamente alle aree di sosta all'interno del tessuto murattiano e sui limiti del nucleo antico, i possibili conflitti con eventuali occupazioni di suolo pubblico per la somministrazione all'aperto.</p> <p>Contributo d.6</p> <p>Si ritiene necessario analizzare il traffico e la mobilità nell'area prossima al porto commerciale del molo di Tramontana, a valle di via Frassati e via Ferretti, nonché tutte le aree comunali prossime all'ex cementeria, anche alla luce delle future previsioni di trasformazione (cfr. Accordo di Programma Solemare).</p> <p>Contributo d.7</p> <p>Si chiede, relativamente al tema della mobilità e dell'accessibilità ciclabile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • di valutare l'opportunità di potenziare alcune aree, anche alla luce della futura dismissione dei passaggi a livello e dei progetti in corso (velostazione che coinvolge alcuni manufatti della Stazione ferroviaria); • di introdurre nel piano le scelte operate con il redigendo progetto della ciclopedonale tra Monopoli e Fasano a cura della Regione Puglia- Asset, soprattutto in relazione alle aree di sosta da prevedere a Sud dell'abitato, ma anche la gerarchia dei percorsi ciclabili (principali e secondari) che valorizzano la viabilità storica e i percorsi entro le lame, individuando adeguati punti di intermodalità tra traffico veicolare e ciclabile; • di inserire tra i percorsi principali ciclabili entro il centro storico l'asse viario di via Isplues, che costituisce lo storico limite del borgo murattiano a Sud e che consentirebbe il ricongiungimento con la Stazione, passando dalla Villa di Sant'Antonio, considerata dal Piano uno dei nodi critici di percorrenza, ma potenziale di valorizzazione funzionale anche in ragione della presenza di diversi slarghi lungo le sedi stradali e, soprattutto di attrattori strategici come il Conservatorio, la chiesa di Sant'Antonio e il vicino Cinema Teatro Radar. <p>Contributo d.8</p> <p>Si ritiene necessario inoltre approfondire la viabilità di entrata e di uscita da Sud e dalla strada litoranea che conduce, in periodo estivo, ai numerosi stabilimenti balneari, individuando delle reti modali di interscambio per il traffico veicolare e ciclopedonale, incentivando il servizio pubblico di navette dal centro urbano verso le concessioni a mare, conformemente alle prescrizioni individuate con il recente adeguamento del PUG al PPTR, che prevedono, per i Beni paesaggistici - Territori Costieri, l'eliminazione dei parcheggi lungo la costa e lo spostamento a monte della litoranea di quelli strettamente necessari a distribuire le affluenze fino al confine con il territorio di Fasano.</p>
<p><i>Controdeduzione</i> <i>Motivazione</i> <i>Documento di ricaduta</i></p>	<p>Si propone:</p> <p>Contributo a.1</p> <p>Si condivide la necessità di verificare la coerenza del Piano alle previsioni del PUG a seguito dell'intervenuta approvazione dell'adeguamento al PPTR (parere di compatibilità intervenuto con DGR 424 del 30.03.2020; l'adozione del PUT è infatti avvenuta con Delibera di Giunta Comunale n. 33 del 06.03.2020).</p> <p>Contributo a.2</p> <p>Si condivide la necessità di approfondire l'analisi di conformità delle previsioni di Piano con lo scenario strategico del PPTR e con le indicazioni fornite dalle Linee guida sulle infrastrutture.</p> <p>Contributo a.3</p> <p>Si condivide la necessità di approfondire l'analisi relativa agli accessi e alla mobilità all'interno del nucleo antico, evidenziando in particolare le relazioni tra la mobilità e i principali attrattori culturali presenti.</p> <p>Il contributo "a", nella sua articolazione, è recepito attraverso la redazione dei seguenti approfondimenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel territorio comunale: i valori storico culturali</i> ▪ <i>La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel centro urbano: i valori storico culturali</i> ▪ <i>La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel centro storico: i valori storico culturali</i> ▪ <i>La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel territorio comunale: i valori percettivi</i> ▪ <i>La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel centro urbano: i valori percettivi</i> ▪ <i>La classificazione stradale secondo le "Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture" (All. 4.4.5 del PPTR)</i> ▪ <i>La rete ciclabile del PUT e il progetto territoriale per la mobilità lenta del PUG</i> ▪ <i>La classificazione stradale del PUT e il progetto territoriale per la Rete Ecologica del PUG</i> <p>Contributo b.1</p> <p>Si condivide l'opportunità di una specifica valutazione relativa alla coerenza delle previsioni del Piano con:</p>

- le tutele paesaggistiche che lambiscono la città consolidata;
- lo scenario strategico del PPTR (Progetto per la Mobilità dolce e Progetto per la Rete ecologica);
- i valori riconosciuti dal PPTR ad alcune delle strade di accesso al centro urbano (individuate come UCP Strade a valenza paesaggistica e UCP Strade panoramiche);
- i contenuti delle Linee Guida del PPTR sulle infrastrutture, Elaborato 4.4.5.

Contributo b.2

I contributi offerti sono integrati negli indirizzi per il PUMS.

Il PUMS, in quanto piano strategico di medio-lungo termine (con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede investimenti significativi e l'attivazione di politiche urbane complesse e intersettoriali e i cui obiettivi vengono perseguiti «non a risorse infrastrutturali inalterate»), dovrà necessariamente approfondire le opportunità connesse alla pedonalizzazione di via San Vito e all'eliminazione dell'attraversamento della breccia delle mura di Porta Vecchia, alla valorizzazione della viabilità che costeggia le antiche mura urbane e dell'accesso pedonale dallo slargo di Porta Vecchia, alla limitazione del transito veicolare lungo l'asse di via Cattedrale, via Argento e via Papacenero e all'implementazione di aree di sosta all'esterno del nucleo antico.

Contributo b.3

I contributi offerti sono integrati negli indirizzi per il PUMS.

Il PUMS, in quanto piano strategico di medio-lungo termine, dovrà necessariamente approfondire gli impatti del traffico legati all'attività peschereccia e di cantieristica e gli accessi a Cala Batteria, Cala Fontanelle e Porta Vecchia, individuando possibili soluzioni per migliorare la fruizione, l'accesso, la sosta, sia in relazione alla popolazione residente che in relazione ai flussi turistici.

Contributo b.4

Si condivide l'opportunità di un approfondimento relativo all'evoluzione dello stato dell'ambiente del centro storico in seguito all'attuazione del Piano.

Il contributo "b", nella sua articolazione, è recepito attraverso la redazione dei seguenti approfondimenti:

- *La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel territorio comunale: i valori storico culturali*
- *La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel centro urbano: i valori storico culturali*
- *La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel centro storico: i valori storico culturali*
- *La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel territorio comunale: i valori percettivi*
- *La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel centro urbano: i valori percettivi*
- *La classificazione stradale secondo le "Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture" (All. 4.4.5 del PPTR)*
- *La rete ciclabile del PUT e il progetto territoriale per la mobilità lenta del PUG*
- *La classificazione stradale del PUT e il progetto territoriale per la Rete Ecologica del PUG*
- *Indirizzi per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)*

Contributo c.1

Si condivide l'opportunità di monitorare nel tempo i possibili conflitti di tipo ambientale del traffico veicolare con alcuni beni monumentali strategici (chiese, edifici pubblici, aree archeologiche), approfondendo allo stesso tempo i possibili impatti delle aree di parcheggio poste in prossimità di tali beni.

Contributo c.2

In considerazione del riferimento temporale delle previsioni del Piano, limitato a soli due anni, e dell'attuale stato di avanzamento dei progetti citati, i contributi offerti sono integrati negli indirizzi per il PUMS.

Il contributo "c", nella sua articolazione, è recepito attraverso la redazione del seguente elaborato integrativo:

- *Indirizzi per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)*

Contributo d.1

In considerazione del riferimento temporale delle previsioni del Piano, limitato a soli due anni, e dell'attuale stato di avanzamento dei progetti citati, i contributi offerti sono integrati negli indirizzi per il PUMS.

In particolare il PUMS avrà cura di valutare l'eventuale modifica della gerarchia delle reti stradali in relazione alla dismissione dei passaggi a livello (via Amleto Pesce, Via Umberto I, via Cappuccini) e della realizzazione del nuovo attraversamento veicolare in sotterraneo a nord delle aree di proprietà della Stazione Ferroviaria.

Contributo d.2

	<p>I contributi offerti sono integrati negli indirizzi per il PUMS.</p> <p>In particolare i PUMS dovrà procedere alla verifica della viabilità di attraversamento longitudinale del "Borgo Murattiano" rappresentata da via Marina del Mondo, alla luce degli interventi di nuova mobilità finalizzati a collegare il murattiano con la parte sud e dell'interruzione costituita dalla presenza del canalone di San Vincenzo.</p> <p>Contributo d.3</p> <p>I contributi offerti sono integrati negli indirizzi per il PUMS.</p> <p>Il PUMS avrà cura di valutare, insieme all'eventuale modifica della gerarchia delle reti stradali, anche la revisione dei percorsi ciclabili previsti in entrata e uscita dal centro storico e dei collegamenti con i park and ride.</p> <p>Contributo d.4</p> <p>I contributi offerti sono integrati negli indirizzi per il PUMS.</p> <p>Il PUMS dovrà procedere, nello specifico, alla riqualificazione dell'area di sosta, anche in termini di intermodalità, di via Marconi e degli spazi liberi relitti, luogo di cerniera tra il tessuto murattiano e Lama Belvedere.</p> <p>Contributo d.5</p> <p>Si condivide l'obiettivo di privilegiare, ogni qual volta possibile, la fruizione pedonale dello spazio pubblico rispetto a quella carrabile o all'utilizzo delle aree a parcheggi.</p> <p>Contributo d.6</p> <p>I contributi offerti sono integrati negli indirizzi per il PUMS.</p> <p>Nello specifico si ritiene opportuno che il PUMS proceda all'analisi approfondita del traffico e della mobilità nell'area prossima al porto commerciale del molo di Tramontana, a valle di via Frassati e via Ferretti, nonché tutte le aree comunali prossime all'ex cementeria, anche alla luce delle future previsioni di trasformazione.</p> <p>Contributo d.7</p> <p>I contributi offerti sono integrati negli indirizzi per il PUMS.</p> <p>IN particolare, relativamente alla mobilità e all'accessibilità ciclabile, il PUMS dovrà avere cura di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • valutare l'opportunità di potenziare alcune aree, anche alla luce della futura dismissione dei passaggi a livello e dei progetti in corso (velostazione che coinvolge alcuni manufatti della Stazione ferroviaria); • introdurre nel piano le scelte operate con il redigendo progetto della ciclopedonale tra Monopoli e Fasano a cura della Regione Puglia - Asset, soprattutto in relazione alle aree di sosta da prevedere a Sud dell'abitato, ma anche la gerarchia dei percorsi ciclabili (principali e secondari) che valorizzano la viabilità storica e i percorsi entro le lame, individuando adeguati punti di intermodalità tra traffico veicolare e ciclabile; • inserire tra i percorsi principali ciclabili entro il centro storico l'asse viario di via Isplues, storico limite del borgo murattiano a Sud, utile per connettere la Stazione, passando dalla Villa di Sant'Antonio, con il centro storico, lungo un percorso caratterizzato da numerosi attrattori strategici come il Conservatorio, la chiesa di Sant'Antonio e il Cinema Teatro Radar. <p>Contributo d.8</p> <p>I contributi offerti sono integrati negli indirizzi per il PUMS.</p> <p>In particolare si condivide la necessità che il PUMS approfondisca il sistema della viabilità lungo il litorale sud, individuando opportune reti modali di interscambio per il traffico veicolare e ciclopedonale, incentivando il servizio pubblico di navette dal centro urbano verso gli stabilimenti balneari e prevedendo, conformemente alle prescrizioni del recente adeguamento del PUG al PPTR, l'eliminazione dei parcheggi lungo la costa e lo spostamento a monte della litoranea di quelli strettamente necessari.</p> <p>Il contributo "d", nella sua articolazione, è recepito attraverso la redazione del seguente elaborato integrativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Indirizzi per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</i>
--	--

DELIBERA

che l'osservazione viene: **accolta** nei termini sopra riportati.

PREMESSO, altresì, che, sotto il profilo della Valutazione Ambientale Strategica:

- ✓ con la citata deliberazione di Giunta comunale n.33/2020 è stato adottato il PUT, comprensivo del Rapporto Preliminare Ambientale e dell'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale da consultare nel corso della procedura da parte dell'Autorità comunale Competente;
- ✓ ai sensi dell'art.8 della l.r. n.44/12 e s.m.i., si è provveduto alla pubblicazione sul sito internet dell'amministrazione comunale ed è stato dato avviso dell'avvio della consultazione ai soggetti competenti in materia ambientale;
- ✓ nell'ambito del processo di consultazione, per quanto qui di interesse, è stato acquisito il contributo della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari (nota acquisita al prot. n.27140 del 06.05.20);

- ✓ all'esito del sopraccitato contributo istruttorio, sono state prodotte integrazioni e proposte di controdeduzione, sulle quali, conclusivamente, la Soprintendenza ha espresso parere favorevole con nota acquisita al protocollo comunale al n.72346 del 22.12.20, allegata al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale.

PRESO ATTO della determinazione del dirigente della IV Area n.282 del 26.02.21, con la quale l'Autorità Competente alla VAS comunale ha escluso dall'assoggettabilità alla procedura VAS di cui alla L.R. 44/2012 il "PIANO URBANO DEL TRAFFICO" in quanto non comportante impatti significativi sull'ambiente, alle condizioni e prescrizioni espresse dalla Commissione Locale per il Paesaggio e VAS, di cui al parere del 10.02.21, allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale.

RICHIAMATE le seguenti disposizioni normative:

- ✓ il D.Lgs. n°267 del 18/08/2000 e s.m.e i.;
- ✓ Art. 36 del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/1992 e s.m.i.);
- ✓ Direttive Ministeriali LL.PP. del 12.04.1995 e s.m.i.
- ✓ Il d. lgs. n. 152/06 e s.m.i.
- ✓ La l.r. n.44/12 e s.m.i.

PRESO ATTO dei pareri espressi e delle attestazioni rese ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del T.U.E.L. approvato con D. Lgs. n. 267/2000;

Per quanto sopra si invita il Consiglio Comunale ad approvare la seguente

DELIBERA

- 1) **di riconoscere** le premesse narrative quali parti integranti e sostanziali del presente atto;
- 2) **di controdedurre** alle osservazioni presentate come da esito delle votazioni sopra riportate;
- 3) **di approvare** in via definitiva il Piano Urbano del Traffico, con tutte le prescrizioni ed osservazioni rese in ambito VAS e richiamate nel presente provvedimento, che sono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione anche se non materialmente allegati a questa, ma depositati presso la Segreteria Comunale e l'Area Organizzativa VI, Comando di Polizia Locale e Protezione Civile, composto dai seguenti elaborati:

✓ **PUT**

1. Quadro Conoscitivo;
2. Documento di Piano contenente le seguenti sezioni:
 - a. Classificazione della Rete Stradale;
 - b. Governo della sosta e ZTL;
 - c. Ciclabilità e Pedonabilità;
 - d. Interventi di messa in sicurezza;
 - e. Logistica Urbana;
3. Allegato 1: Classificazione Stradale rete urbana;
4. Allegato 2: Classificazione Stradale rete extraurbana.

✓ **VAS**

1. Rapporto ambientale preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS;
2. Integrazioni elaborate a riscontro della richiesta da parte della Soprintendenza:
 - 1_La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel territorio comunale: i valori storico culturali
 - 2_La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel centro urbano: i valori storico culturali
 - 3_La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel centro storico: i valori storico culturali
 - 4_La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel territorio comunale: i valori percettivi
 - 5_La classificazione stradale del PUT e le tutele del PPTR nel centro urbano: i valori percettivi
 - 6_La classificazione stradale secondo le "Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture" (All. 4.4.5 del PPTR)
 - 7_La rete ciclabile del PUT e il progetto territoriale per la mobilità lenta del PUG
 - 8_La classificazione stradale del PUT e il progetto territoriale per la Rete Ecologica del PUG
 - 9_Indirizzi per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)
3. determinazione dirigenziale n.282 del 26.02.21 di esclusione dall'assoggettabilità alla procedura VAS;
4. Note Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari (protocollo comunale n.27140 del 06.05.20 e n.72346 del 22.12.2020);
5. parere CLP del 10.02.2021.

4) **di dare** mandato al Comandante la Polizia Locale affinché verifichi la correttezza degli atti prima della loro pubblicazione e predisponga tutti gli atti conseguenti la presente deliberazione;

5) **di dettare** i sottoriportati indirizzi alla Giunta Comunale:

- A. **Aree di sosta a pagamento:** ridurre il numero degli stalli del 20% dell'esistente nella zona Murattiana laddove è stata riscontrata la evidente difficoltà dei residenti a reperire un posto auto libero se pur in possesso del relativo abbonamento. Un eventuale incremento di aree di sosta a pagamento, sono da individuare esclusivamente in zone non residenziali ed esclusivamente in zone a fruizione turistica;
- B. **Classificazione delle aree:** procedere alla classificazione per governare i flussi di traffico in entrata ed in uscita dal centro urbano e decongestionare strade di quartiere che hanno esclusivamente fruizione residenziale (a condizione che non vengano modificati e né precluse le attuali autorizzazioni agli esercenti di zone interessate);
- C. **Messa in sicurezza di intersezioni stradali:** intervenire prioritariamente sulle seguenti intersezioni stradali: via Oberdano con via Cappuccini; via Lepanto con via Giambattista Vico; via Camicia con via Fiume; P.zza S. Antonio;

- D. **Zone scolastiche:** con il D.L. 120/2020 il legislatore nazionale ha introdotto il comma 1, lettera 58 bis, istituendo le zone scolastiche. Si invita la Giunta Comunale a proseguire nell'opera già intrapresa, con l'individuazione e la sperimentazione di nuove "zone scolastiche" per garantire la maggiore sicurezza degli utenti deboli della strada;
- E. **Piste ciclabili:** predisporre percorsi urbani di collegamento con l'attuale rete;
- F. **Zone 30 e ZTL :** individuare e realizzare nuove zone a traffico limitato (ZTL o aree "ZONA 30") in ambiti residenziali con percorsi alternativi a chi non è interessato all'accesso alle predette aree, disciplinando così meglio il traffico, riducendo la velocità, al fine di tutelare residenti ed utenti deboli;
- G. **ZTL mezzi pesanti e superiori a 35 q.li:** regolamentare direttrici obbligatorie tese ad evitare la commistione tra le diverse tipologie di traffico durante la giornata;
- H. **Nuove aree di sosta:** individuare aree di sosta per pullman turistici, possibilmente nelle vicinanze del centro storico (ex cementeria);
- I. **Park & Ride:** rivedere ed individuare nuove aree per il sistema Park & Ride;
- J. **Via Oberdan e via Vecchia Ospedale:** non si ritiene necessario istituire il senso unico di marcia;
- K. **Pullman zona Capitolo:** individuare aree di sosta.

IL CONSIGLIO COMUNALE considerata l'urgenza di provvedere, con separata votazione, hanno dichiarato ai sensi dell'art. 134, comma 4, il presente provvedimento immediatamente esecutivo.





CITTA' DI MONOPOLI
70043 Provincia di Bari

Oggetto: Approvazione PUT.

Il sottoscritto Dott. Michele CASSANO nella
qualità Dirigente A.O. VI, visto l'art. 49 del D. Lgs. nr. 267 del 18.8.2000, come
sostituito dall'art. 3, comma 1, lett. b) D.L. 174/2012, convertito con
modificazioni dalla L. 213/2012, esprime in ordine alla regolarità tecnica del
presente provvedimento, il seguente parere:

FAVOREVOLE

Data 5 marzo 2021

IL DIRIGENTE A.O. VI
POLIZIA LOCALE
(Dott. Michele CASSANO)



ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE DI C.C. NR. 36 DEL

10-8-2021



PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) DEL COMUNE DI MONOPOLI

Dopo una attenta analisi del Piano Urbano del Traffico (PUT) da parte dei Consiglieri di maggioranza, con il presente documento, alla luce dei tanti interventi previsti nel prossimo biennio e delle relative risorse economiche da reperire in fase attuativa, e soprattutto nelle more di dotarci del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, vogliamo indicare quelle che, in ordine di importanza per la sicurezza stradale e della vivibilità del centro urbano, saranno le priorità da adottare successivamente in sede di approvazione dei relativi piani di dettaglio (piani particolareggiati e piani esecutivi) di competenza della Giunta Comunale, in particolare si propone il seguente emendamento:

Dopo il punto 4 del deliberato, inserire il seguente punto:

5. dettare i sottoriportati indirizzi alla Giunta Comunale

- A. **Aree di sosta a pagamento:** ridurre il numero degli stalli del 20% ^{dell'esistenti} nella zona Murattiana laddove è stata riscontrata la evidente difficoltà dei residenti a reperire un posto auto libero se pur in possesso del relativo abbonamento. Un eventuale incremento di aree di sosta a pagamento sono da individuare esclusivamente in zone non residenziali, ed esclusivamente in zone a fruizione turistica.
- B. **Classificazione delle aree:** procedere alla classificazione per governare i flussi di traffico in entrata ed uscita dal centro urbano e decongestionare strade di quartiere che hanno esclusivamente funzione residenziale. (A condizione che non vengano modificati e ne precluse le attuali autorizzazioni agli esercenti di zone interessate)
- C. **Messa in sicurezza di intersezioni stradali:** intervenire prioritariamente sulle seguenti intersezioni stradali: via Oberdan con via Cappuccini; via Lepanto con via Gianbattista Vico; via Camicia con via Fiume; P.zza S. Antonio.
- D. **Zone scolastiche:** con il D.L. 120/2020 il legislatore nazionale ha introdotto il comma 1 lettera 58 bis, istituendo le zone scolastiche. Si invita la Giunta Comunale a proseguire nell'opera già intrapresa, con l'individuazione e la sperimentazione di nuove " zone scolastiche " per garantire la maggiore sicurezza degli utenti deboli della strada.
- E. **Piste ciclabili:** predisporre percorsi urbani di collegamento con l'attuale rete.
- F. **Zone 30 e ZTL:** individuare e realizzare nuove zone a traffico limitato (ZTL o aree "ZONA 30") in ambiti residenziali con percorsi alternativi a chi non è

interessato all'accesso alle predette aree, disciplinando così meglio il traffico, riducendo la velocità, al fine di tutelare residenti ed utenti deboli.

G. ZTL mezzi pesanti e superiori a 35 q.li.: regolamentare direttrici obbligatorie tese ad evitare la commistione tra le diverse tipologie di traffico durante la giornata.

H. Nuove aree di sosta: individuare aree di sosta per pullman turistici, possibilmente nelle vicinanze del centro storico. (ex cantieristica)

I. Park & Ride: rivedere ed individuare nuove aree per il sistema Park & Ride.

J. Via Oberdan e via Vecchia Ospedale: non si ritiene necessario istituire il senso unico di marcia.

K. Pullman zona Capitolo: individuare aree di sosta

I CONSIGLIERI DI MAGGIORANZA

- Pietro Scelotto
- [Signature]
- [Signature]
- [Signature]
- [Signature]
- [Signature]
- [Signature]
- [Signature]
- [Signature]
- [Signature]

Il comandante della POLIZIA LOCALE, consultato in aula sui presenti emendamenti si esprime in termini favorevoli.

le sepr. generale
antimono Anglone

Il comandante
della POLIZIA LOCALE
[Signature]

Monopoli 10.08.2021

PARERE FAVOREVOLE

IL DIRIGENTE/COMANDANTE

[Signature]

[Signature]

Letto, confermato e sottoscritto.

Del che si è redatto il presente verbale che viene così sottoscritto:

IL SEGRETARIO GENERALE

(Dott.ssa Christiana ANGLANA)



IL PRESIDENTE

(Dott. Luigi Domenico COLUCCI)



N..... REG. PUBBL.

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

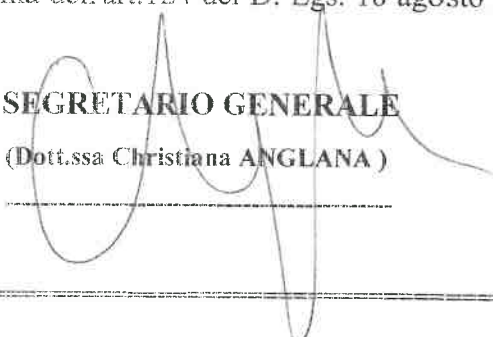
24 AGO. 2021

La presente deliberazione viene affissa all'albo Pretorio il..... e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi, ai sensi e per gli effetti del 1° comma dell'art.124 del D. Lgs. 18 agosto 2000, nr. 267.

Monopoli..... 24 AGO. 2021

IL SEGRETARIO GENERALE

(Dott.ssa Christiana ANGLANA)



Il Segretario Generale, visti gli atti di ufficio

ATTESTA

- che la presente deliberazione :

- è stata dichiarata immediatamente eseguibile (art. 134, comma 4, D.Lgs. n. 267/2000);
- è divenuta esecutiva il _____ decorsi i 10 giorni dalla pubblicazione (art. 134, comma 3°, D.Lgs. n. 267/2000)

Monopoli..... 24 AGO. 2021

IL SEGRETARIO GENERALE

(Dott.ssa Christiana ANGLANA)

