

2025



CITTA' DI TAURISANO

Provincia di Lecce

Relazione di Piano PUMS

VITALE & DURANTE

SOCIETA' TRA PROFESSIONISTI MULTIDISCIPLINARE DI VITALE STEFANO
E DURANTE SARA SNC

OTTOBRE 2025

Sommario

Introduzione	3
CAPITOLO 0 - INTEGRAZIONE	10
0.1 Trasporto su ferro ed integrato.....	10
0.2 Regolamento aree di sosta	16
0.3 Aggiornamento dell'analisi SWOT	17
CAPITOLO 1 – OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI	22
1.1 Strategie e Azioni	28
1.2 Specifiche per la realizzazione delle Azioni	49
CAPITOLO 2 - SCENARI	51
CAPITOLO 3 - MONITORAGGIO	55
3.1 Indicatori di risultato.....	57
3.2 Indicatori di realizzazione	60

Introduzione

La visione strategica che il piano esprime costituisce elemento di orientamento per i contenuti di pianificazione degli strumenti che devono poi dare operatività a tali indicazioni. Infatti, un elemento che connota i PUMS, è dato dal suo carattere non immediatamente operativo. L'esecutività delle previsioni del PUMS è infatti affidata a piani o programmi attuativi di breve periodo, in genere si tratta di programmi triennali legati ai tempi della programmazione dei bilanci comunali. Nonostante la scissione nei due segmenti dei contenuti strategici (PUMS) e di quelli operativi (piani attuativi), i secondi devono essere considerati parte integrante dei PUMS poiché ne rappresentano, nel breve periodo, la traduzione operativa senza la quale le previsioni strategiche non verrebbero sostanziate.

D'altra parte i PUMS si configurano come piani strategici per cui come tali, offrendo una visione organica della mobilità, affrontano tematiche strutturali traggurdate in un orizzonte di lungo periodo. Pertanto appare inevitabile la delega ad altri strumenti della messa appunto delle misure operative.

Tra i vari piani attuativi di cui potrebbe dotarsi un PUMS si ricorda il piano della rete infrastrutturale, il piano del trasporto pubblico, il piano del traffico privato e della logistica urbana, il piano del sistema della ciclabilità, il piano della sicurezza stradale, il piano per l'accessibilità dei soggetti diversamente abili, il piano per la diffusione delle tecnologie telematiche.

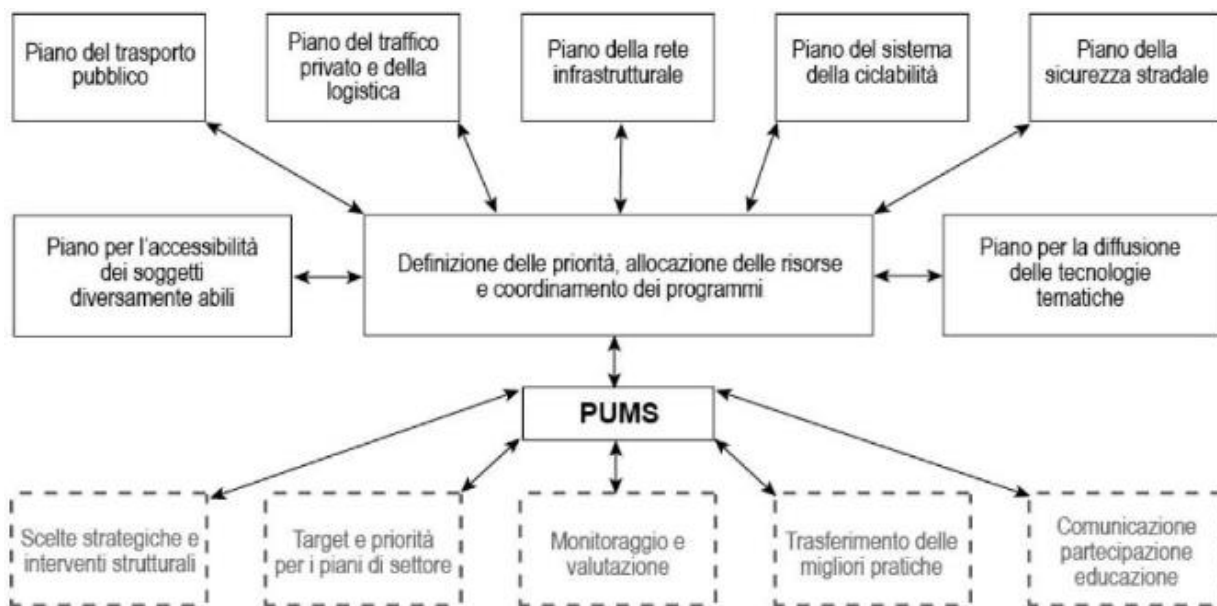


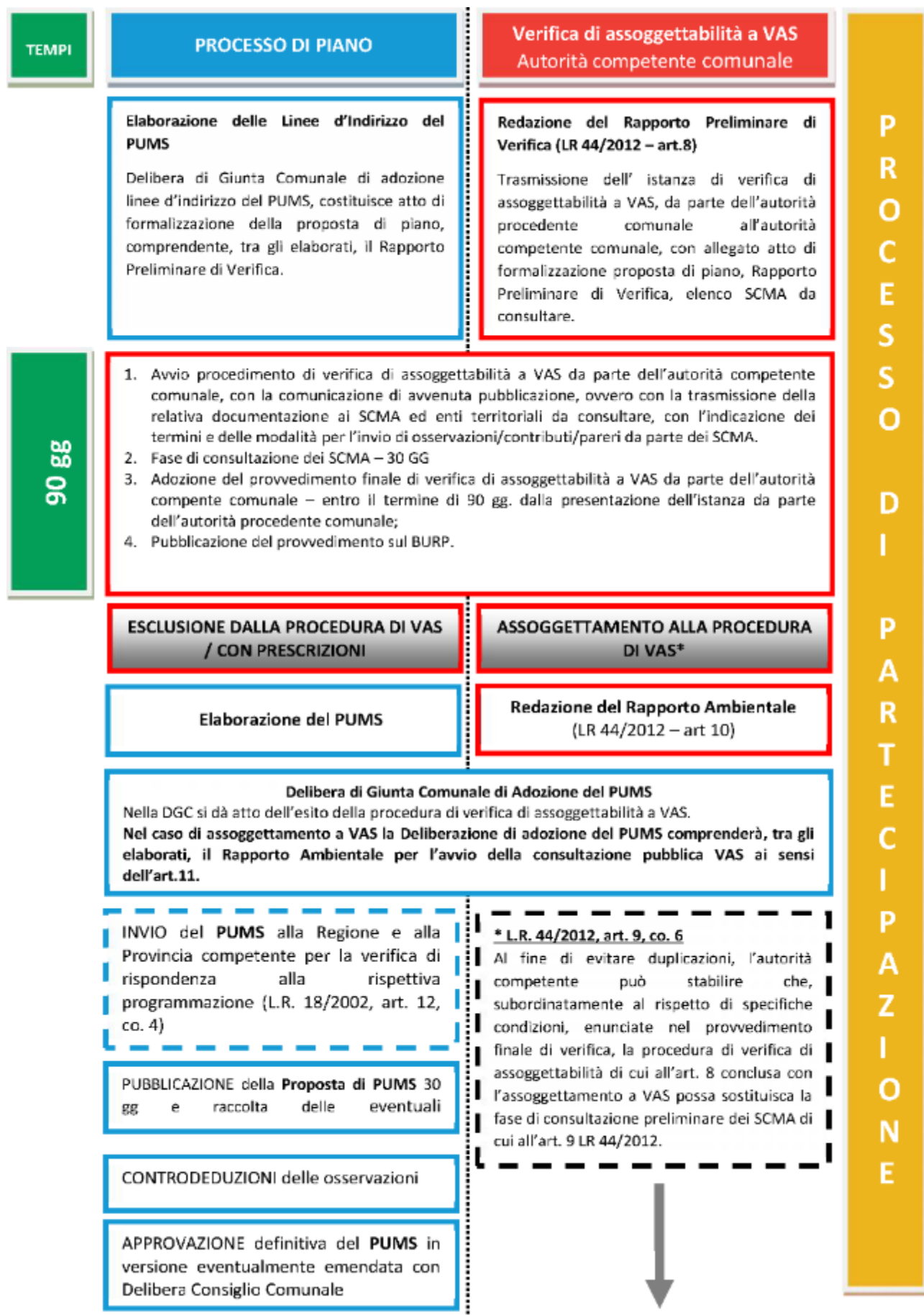
Figura 1 – “Lo schema logico del PUMS: articolazione secondo piani di settore e secondo funzioni”. Fonte: Osservatorio città sostenibili.

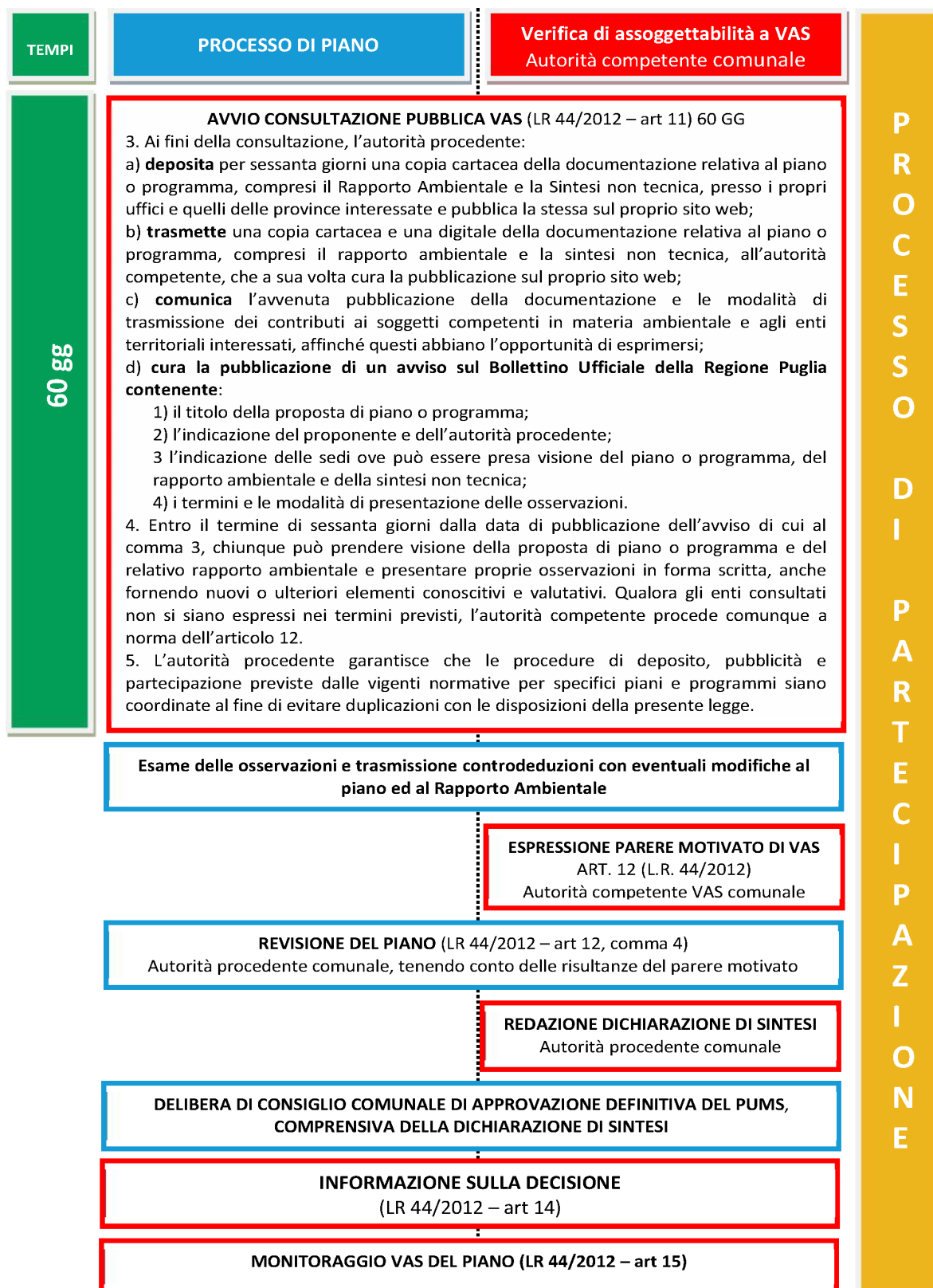
Come già riportato nelle Linee di Indirizzo di questo PUMS:

Il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti, nel qual caso si dovrà procedere all’aggiornamento di questi ultimi secondo le procedure previste caso per caso¹.

Nelle Linee guida Regionali “*Linee Guida PUMS*” leggiamo un’indicazione su Fasi ed Attività per la redazione dei PUMS:

¹ Regione Puglia, Assessorato ai Trasporti, *Linee Guida PUMS*, <http://mobilita.regione.puglia.it/images/allegati/linee%20guida%209ott18.pdf>, pp. 32 - 33. (ultima visualizzazione 05.09.2022).





P
R
O
C
E
S
S
O

D
I

P
A
R
T
E
C
I
P
A
Z
I
O
N
E

Figura 3 - Iter Procedurale di un PUMS. Fonte: Linee Guida PUMS Regione Puglia, pp. 54-55.

Riprendendo ancora una volta le Linee di Indirizzo di questo PUMS, si specifica che esse costituiscono la prima parte del lavoro di redazione ove si individua, descrive ed analizza il contesto di intervento, si riporta qui l'indice al fine di una più facile operazione di memoria:

Introduzione

Osservatorio PUMS

CAPITOLO 1 - QUADRO NORMATIVO, PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO

1.1. Contesto normativo Europeo

Documenti principali

1.2 Contesto normativo e progettuale Nazionale

Documenti principali

CAPITOLO 2 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO DELL'AREA DI PIANO

2.1 Inquadramento dell'area di Piano nel contesto Regionale

Principali riferimenti

2.2 Inquadramento dell'area di Piano nel contesto sovralocale

2.3 Il contesto locale

Poli attrattori

Servizi pubblici

Dotazione di aree ed infrastrutture verdi

Patrimonio immobiliare pubblico

2.3.1 Struttura demografica e socio-economica

Andamento della popolazione

Andamento della popolazione e variazione percentuale

Struttura della popolazione

Andamento della struttura della popolazione

Età media

Indicatori demografici

Andamento della struttura della popolazione

Vulnerabilità socio-economica comunale (2020)

Imprese attive per sezione attività economica (2019)

Incidenza % delle imprese sul totale nelle Provincia (2019)

Flussi Turistici

Distribuzione provinciale arrivi 2021

n. Esercizi extra-alberghieri (2019)

Densità abitativa (2019)

2.3.2 Domanda e Offerta di mobilità

Spostamenti abituali nel comune e fuori il comune

Pendolarismo

Tasso di motorizzazione

Veicoli per 100 abitanti

Andamento del Parco veicolare e del numero di abitanti

2.3.3 Incidentalità

Veicoli coinvolti per categoria, per regione e provincia – Prov. Lecce 2020

N. incidenti nel territorio di Taurisano e loro localizzazione

2.3.4 Offerta

Classificazione funzionale della rete stradale

Aree pedonali

Sosta

Parcheggi a pagamento

Moderazione del traffico - MDT

Percorsi pullman

CAPITOLO 3 – PUNTI DI FORZA, DEBOLEZZA, OPPORTUNITA' E MINACCE

3.1 Analisi SWOT

CAPITOLO 4 - DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

4.1 - Obiettivi del PUMS di Taurisano

Seguendo quanto raccomandato dalla Regione Puglia per mezzo delle Linee Guida per i PUMS,

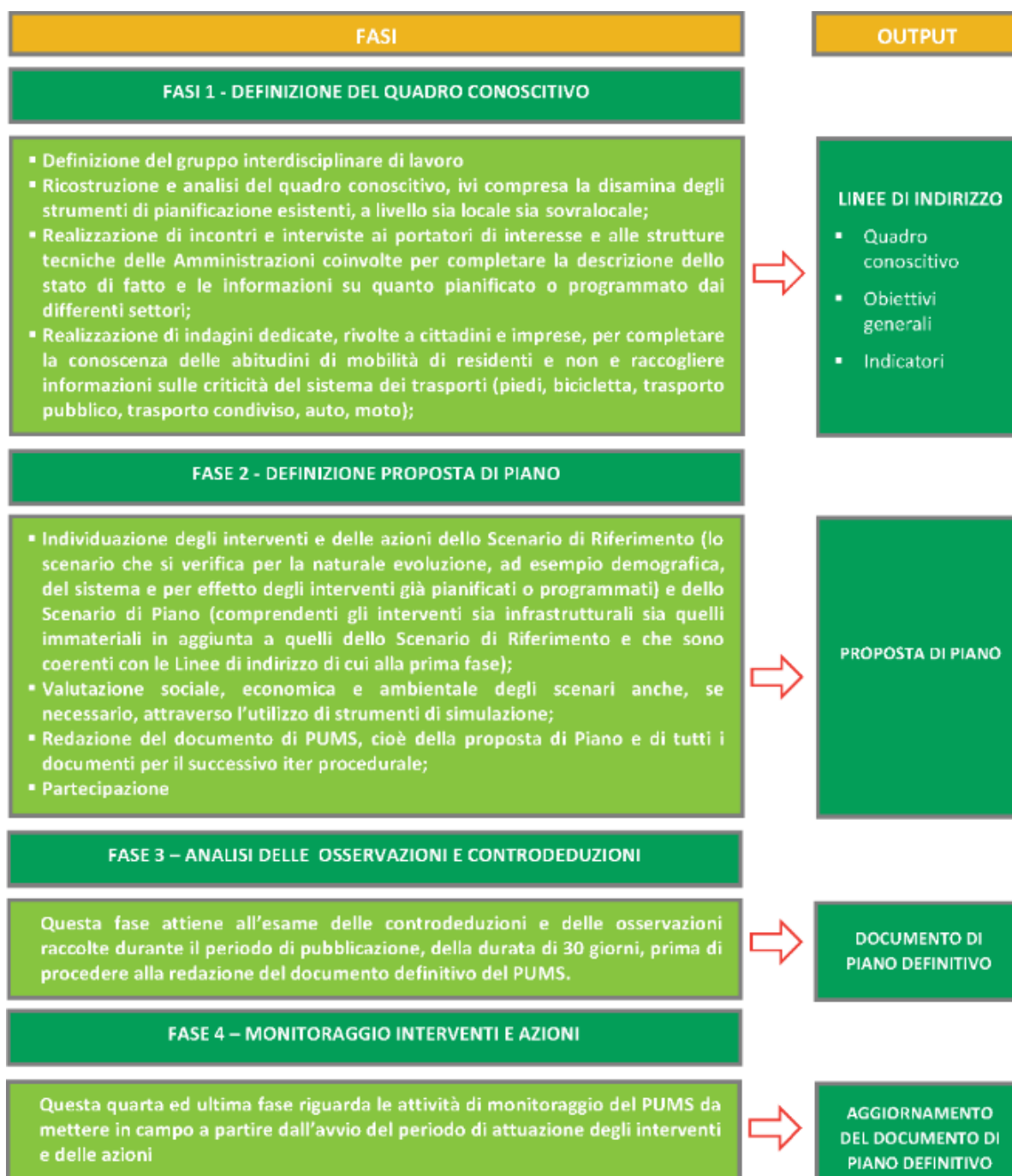


Figura 4 - Fasi/Attività. Fonte: Linee Guida PUMS - Regione Puglia, p. 46.

CAPITOLO 0 - INTEGRAZIONE

In aggiunta a quanto scritto nelle linee di indirizzo, l'offerta infrastrutturale della mobilità si esplica anche nel seguente modo.

0.1 Trasporto su ferro ed integrato



Figura 5 - Linee Ferrovie del Sud Est. Fonte: <https://www.valigiamo.it/ultime-notizie/puglia-treni-regionali-fse/>

Il prezzo medio del biglietto Taurisano Lecce, se acquistato il giorno della partenza, è di 7€, ma è possibile trovare biglietti a partire da 6€.

Degli undici treni che partono ogni giorno da Taurisano per Lecce, nove sono diretti. I treni diretti coprono la distanza di 45 km in una media di 2 h 2 min.

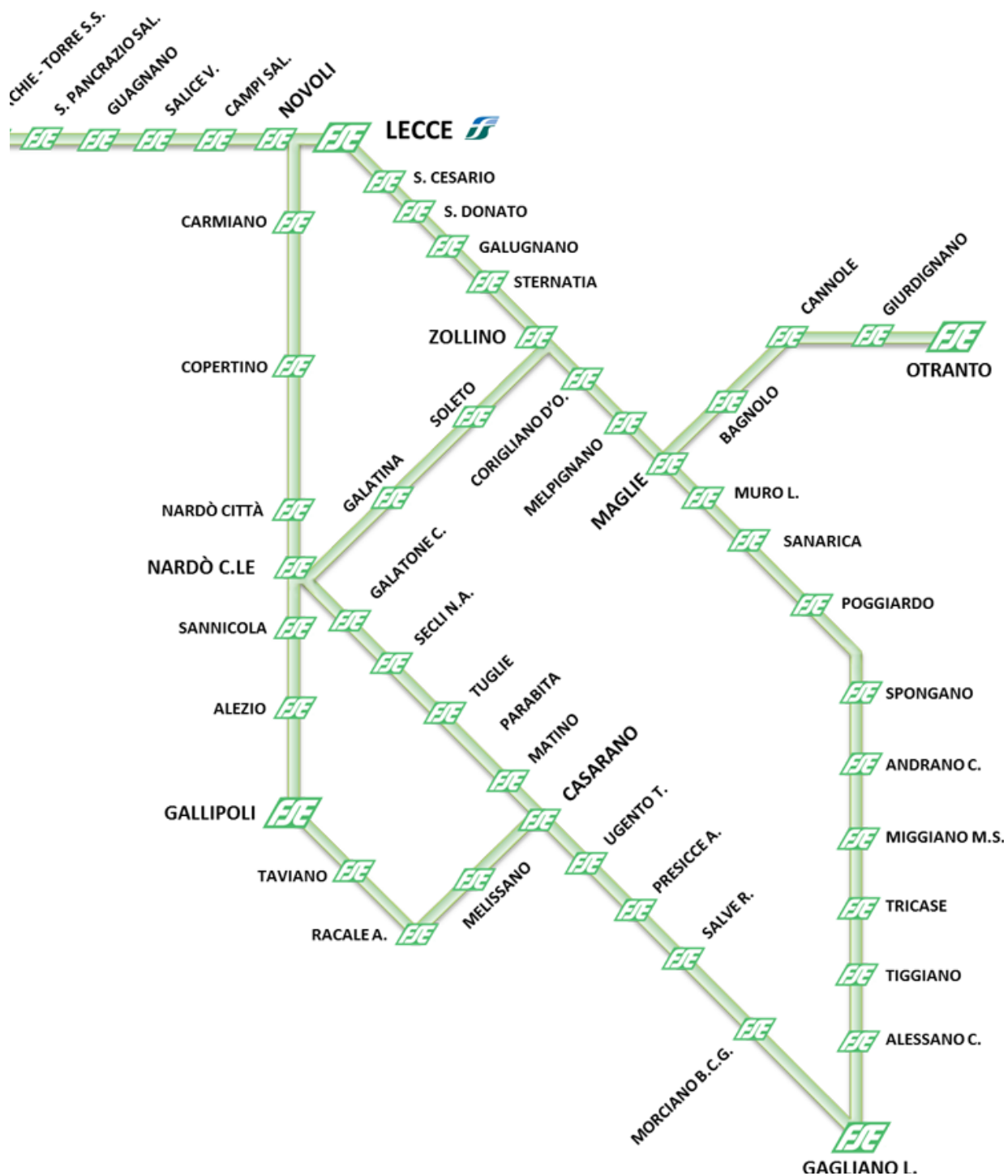


Figura 6 - Piano di percorrenza delle linee Sud Est. Fonte: <https://www.salentoviaggi.it/informazioni-turistiche/ferrovie-sud-est-puglia.htm>



Figura 7 - Salento in bus

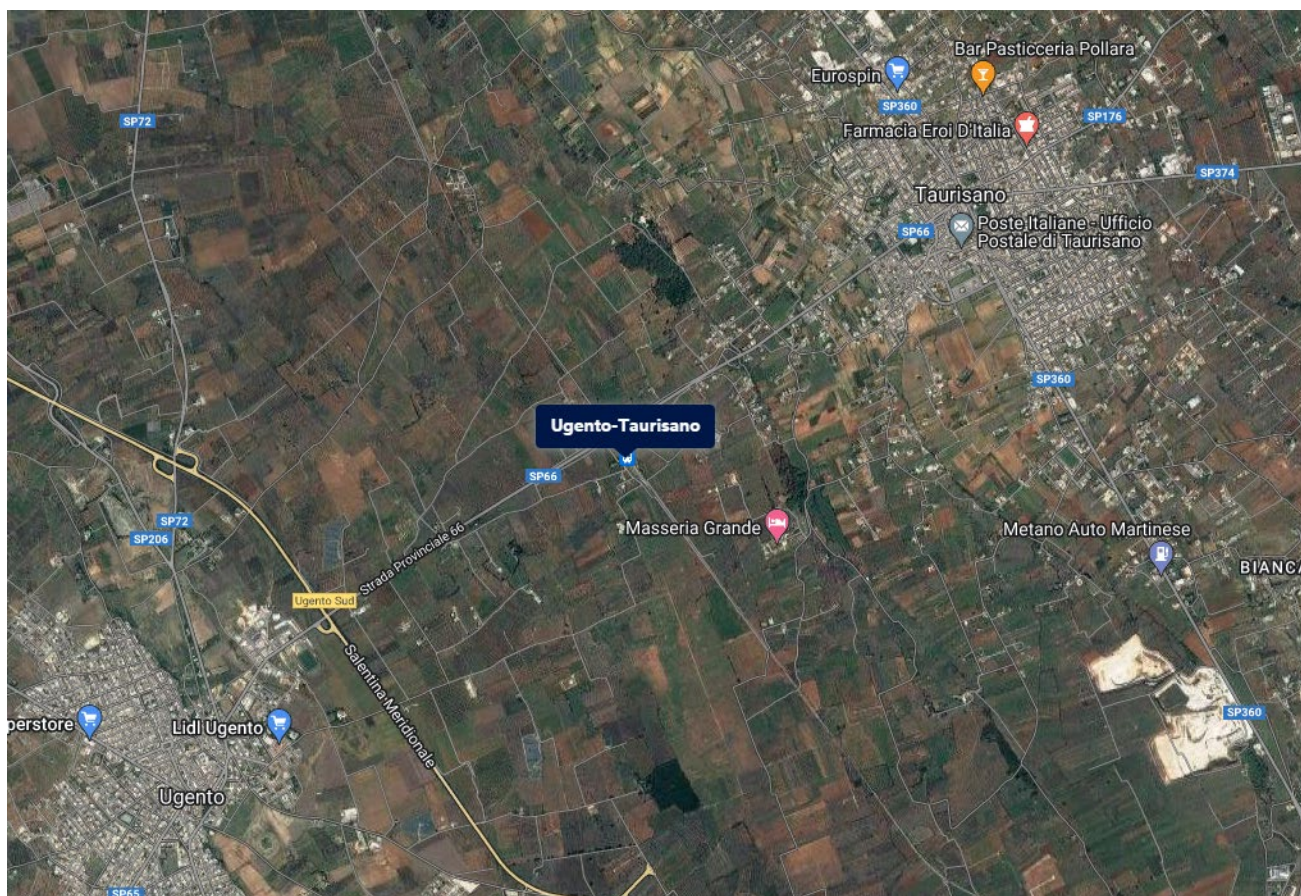


Figura 8 - <https://www.thetrainline.com/it/stazioni/ugento-taurisano>

Treno	Partenza	Arrivo	Provenienza	Destinazione
 90754	07:04	07:05	GAGLIANO LEUCA (06:34)	LECCE (09:03)
 90706	07:28	07:29	LECCE (05:16)	GAGLIANO LEUCA (07:59)
 90756	08:41	08:42	GAGLIANO LEUCA (08:11)	LECCE (10:44)
 90755	09:06	09:07	NOVOLI (07:26)	GAGLIANO LEUCA (09:37)
 90758	10:13	10:14	GAGLIANO LEUCA (09:43)	LECCE (12:16)
 90712	10:36	10:37	LECCE (08:33)	GAGLIANO LEUCA (11:08)
 90760	11:44	11:45	GAGLIANO LEUCA (11:14)	LECCE (13:42)

Treno	Partenza	Arrivo	Provenienza	Destinazione
R 90716	12:08	12:09	LECCE (10:07)	GAGLIANO LEUCA (12:39)
R 90718	13:21	13:22	LECCE (11:18)	GAGLIANO LEUCA (13:53)
R 90762	13:19	13:23	GAGLIANO LEUCA (12:48)	LECCE (15:32)
R 90764	14:36	14:37	GAGLIANO LEUCA (14:06)	LECCE (16:43)
R 90722	15:01	15:02	LECCE (13:05)	GAGLIANO LEUCA (15:32)
R 90766	16:13	16:14	GAGLIANO LEUCA (15:43)	LECCE (18:26)
R 90730	17:14	17:15	LECCE (15:00)	GAGLIANO LEUCA (17:46)
R 90768	18:22	18:23	GAGLIANO LEUCA (17:52)	LECCE (20:28)
R 90732	18:15	18:24	LECCE (16:11)	GAGLIANO LEUCA (18:55)
R 90770	19:36	19:37	GAGLIANO LEUCA (19:06)	LECCE (21:39)
R 90738	21:26	21:27	LECCE (19:25)	GAGLIANO LEUCA (21:57)

Tabella 1 - https://www.e656.net/orario/stazione/ugento_taurisano.html

Ricordiamo che le **CICLOVIE DEL SISTEMA AMBIENTALE CULTURALE DELL'ASSOCIAZIONE DEI COMUNI DI ACQUARICA DEL CAPO, TAURISANO, PRESICCE ED UGENTO**. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con Decreto DD SEC-DEC-2011-38 dell'8 febbraio 2011 della Direzione Generale per lo Sviluppo Sostenibile il Clima e L'Energia, ammetteva a finanziamento il Progetto relativo al Bando "Bike Sharing e Fonti Rinnovabili", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale nr.88 del 16 aprile 2010.

La proposta progettuale mira alla realizzazione di una rete ciclabile di breve e media distanza, integrata con stazioni ferroviarie/bus per sviluppare forme di mobilità sostenibile, ridurre i consumi energetici, combattere le emissioni di CO2 responsabili dei cambiamenti climatici, valorizzare i territori e le economie locali, promuovere stili di vita sani ed ecologicamente corretti.

Il progetto prevede la realizzazione di nr 4 centri di prelievo delle biciclette, posizionati in nodi strategici dell'abitato (luoghi centrali) e del percorso della ciclovia. Il servizio di bike sharing sarà allestito nel territorio nei luoghi, nei quali l'utenza può prelevare e depositare le biciclette:

- ACQUARICA DEL CAPO: via Giuseppe Giannuzzi
- PRESICCE: via della Repubblica
- **TAURISANO: villa Comunale**
- GEMINI: via A. D'amato

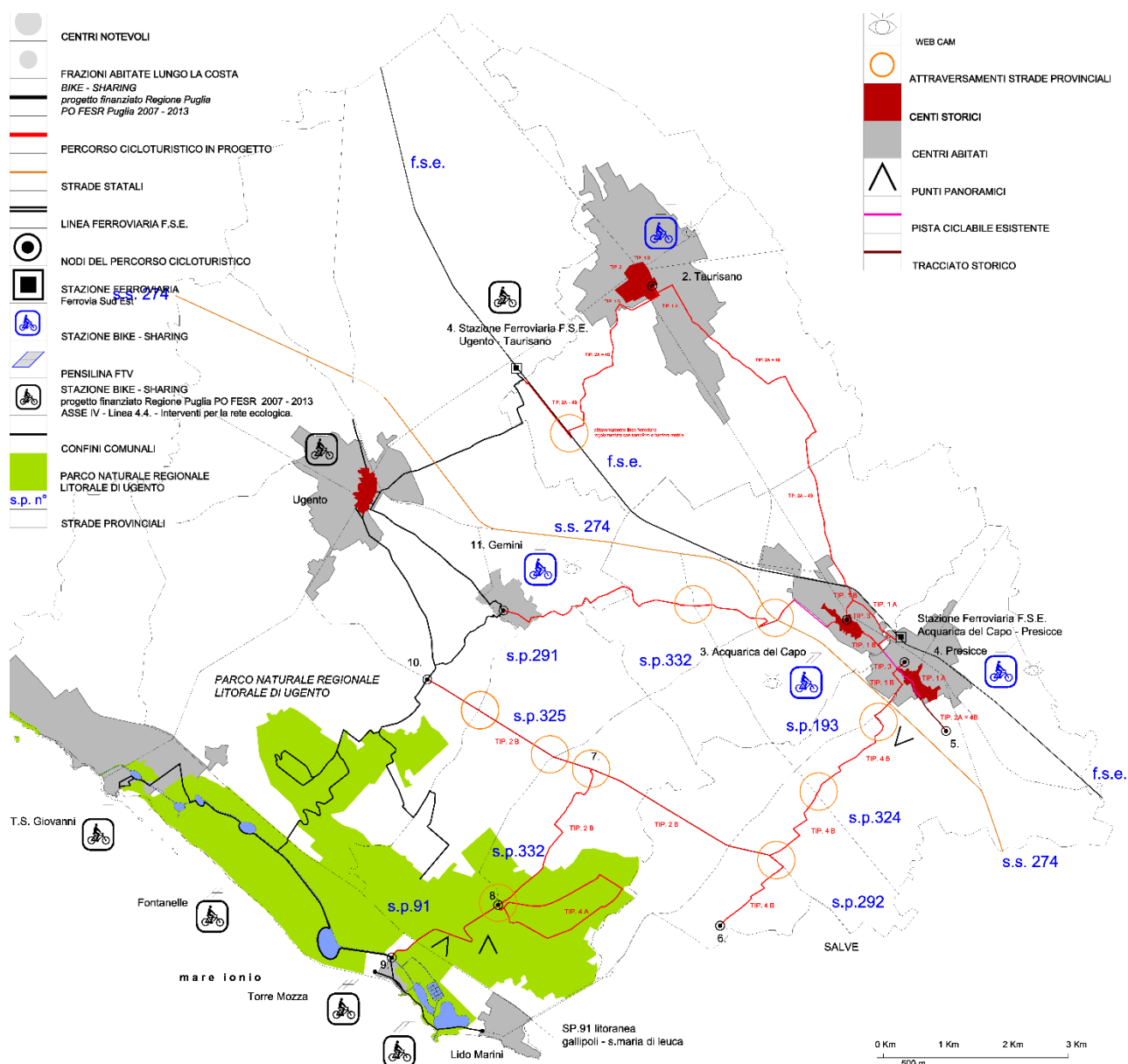


Figura 9 - TAV 3 - Tipologia strade. Fonte: CISAC

0.2 Regolamento aree di sosta

Il Regolamento aree di sosta è stato approvato con deliberazione C.C. n. 29 del 05/06/2025 e disciplina le modalità e le forme del servizio pubblico di sosta a pagamento, senza custodia del veicolo, negli stalli collocati lungo le strade comunali nel rispetto del D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e ss.mm.ii., del Regolamento attuativo (D.P.R. 16/12/1992, n. 495) e delle altre norme di legge vigenti in materia.

parcheggi soggetti alla disciplina del presente Regolamento sono tutte le aree di sosta a pagamento presenti nel territorio comunale individuate da apposita segnaletica orizzontale e verticale

DENOMINAZIONE STRADA	NUMERO STALLI SOSTA A PAGAMENTO
Corso Vanini	N. 18
Via Roma	N. 22
Corso Umberto I, nel tratto compreso tra viale Aldo Moro e Via Corso Leonardo da Vinci	N. 34
Corso Umberto I, nel tratto compreso tra Piazza Fontana e Via E. Toti	N. 17
Corso Mazzini, nel tratto compreso tra Corso Umberto I e Viale Eroi d'Italia	N. 38
Corso Leonardo da Vinci, nel tratto compreso tra Corso Umberto I e via Fiume	N. 23
Via Alcide de Gasperi, nel tratto compreso tra via Giuseppe Giusti e via Francesco Crispi	N. 23
Via Giusti (lato giardini comunali), nel tratto compreso tra Viale Rimembranze e Via Alcide de Gasperi	N. 06
Via F. Lopez, nel tratto compreso tra Via Alcide de Gasperi e via Mafalda di Savoia	N. 09
TOTALE	N. 190

0.3 Aggiornamento dell'analisi SWOT

Si aggiorna qui quanto riportato al capitolo 3 “PUNTI DI FORZA, DEBOLEZZA, OPPORTUNITA’ E MINACCE” delle Linee di Indirizzo di questo PUMS.

Dal quadro conoscitivo esposto nei paragrafi precedenti e dalla lettura dei risultati del questionario sottoposti alla cittadinanza, è possibile individuare le principali criticità presenti nell’area di Piano allo stato attuale.

Al fine di schematizzare le informazioni si fa ricorso ad un consolidato strumento di pianificazione strategica: l’analisi SWOT, che consente in modo semplice e immediato di tenere simultaneamente conto delle variabili sia interne che esterne all’area considerata attraverso il riconoscimento dei punti di forza e di debolezza (interni) e l’individuazione delle opportunità e delle minacce (esterne).

L'analisi SWOT permette di costruire un efficace quadro di riferimento per la definizione di orientamenti strategici finalizzati al raggiungimento degli obiettivi.

La congestione del traffico in alcuni periodi dell'anno, il livello di incidentalità, le emissioni inquinanti, un trasporto pubblico extraurbano non sempre rispondente alle esigenze dei cittadini, il degrado delle aree urbane (dovuto all'occupazione massiva di automobili a discapito dei pedoni) e il consumo di territorio (causato dalla realizzazione di strade e infrastrutture chiamate ad ospitare sempre più veicoli) pongono al centro del dibattito sulla qualità e sostenibilità della vita nei centri urbani l'interrogativo su come far muovere persone e merci in un modo più efficace, efficiente e, principalmente, sostenibile².

L'analisi critica è considerata "interna" con riferimento al territorio comunale ed "esterna" con riferimento alla dimensione di area vasta e comunque alla dimensione sovralocale. Secondo la letteratura di settore, nell'analisi SWOT le variabili interne sono quelle che appartengono al sistema (Amministrazione Comunale) e sulle quali è possibile intervenire, mentre quelle esterne sono fuori del campo di azione del soggetto che opera e possono solo essere tenute sotto controllo in modo di sfruttarne i fattori positivi e limitarne i fattori che rischiano di compromettere il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Nel caso di specie, infatti, le azioni e gli interventi sul territorio comunale rientrano nell'ambito di applicazione operativa del PUMS, mentre le politiche di area vasta sono fuori della portata amministrativa del Comune e possono essere tenute sotto controllo solo attraverso la partecipazione dell'Amministrazione Comunale ai momenti di concertazione e governance di scala vasta.

Nello specifico della mobilità, dai primi esiti, che, si specifica, potrebbero crescere nei prossimi incontri sia con l'Amministrazione sia con i cittadini ed inoltre non si sono ricevute, per il momento, risposte dagli Enti preposti al rilascio di alcuni dati per cui il quadro delle informazioni potrebbe completarsi in seguito, emerge tra i punti di debolezza e criticità vi è la carenza di attraversamenti pedonali, la velocità e dunque la sicurezza stradale.

	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
FATTORI INTERNI	• Presenza di luoghi pubblici alcuni già riqualificati e valorizzati, altri in via di definizione; • impegno chiaro e concreto verso i temi della mobilità urbana sostenibile.	• Scarsa manutenzione stradale; • carenza di aree e percorsi pedonali; • presenza di barriere architettoniche; • mancanza di marciapiedi e loro scarsa manutenzione; • sicurezza degli attraversamenti; • velocità di auto e moto; • insufficienza di punti di sosta/rastrelliere; • illuminazione dei percorsi; • moderazione del traffico inserita in luoghi non idonei.
	OPPORTUNITA'	MINACCE
FATTORI ESTERNI	• Si diffonde sempre più la consapevolezza dell'attenzione necessaria da porre nei confronti della qualità della vita e dunque nella qualità degli spostamenti in auto, in bici, a piedi...; • presenza sufficiente di servizi essenziali (scuole, servizi sanitari) e luoghi per lo svago e la cultura facilmente raggiungibili a piedi e in bicicletta; • clima temperato, precipitazioni moderate e morfologia pianeggiante possono ampiamente favorire il ricorso alla mobilità ciclistica e pedonale; • presenza di programmi di finanziamento a livello regionale per la realizzazione di piste ciclabili...	• Presenza di infrastrutture su rotaie non integrate alla mobilità urbana sostenibile; • progressivo invecchiamento e rischio di diminuzione della popolazione residente; • consolidato uso dell'auto anche sulle brevi distanze (spostamenti interni) e scarsa propensione alla mobilità pedonale.

Tabella 2 - Matrice SWOT

Alla luce delle nuove conoscenze, si segnala la nuova matrice SWOT³.

³ Avante origine in economia aziendale come strumento di supporto alla definizione di strategie, l'approccio è ormai largamente utilizzato per l'analisi del contesto, ma in alcuni casi è espressamente richiesto in fase di elaborazione (macroprogettazione), rappresentando uno strumento di pianificazione strategica per progetti o programmi. Nel tempo il suo utilizzo si è esteso in diversi ambiti, oltre che privati anche pubblici. L'acronimo SWOT individua i quattro aspetti che costituiscono i "punti cardinali" del contesto di riferimento, considerati dal punto di vista della loro valenza (positiva o negativa), della loro condizione (attuale o potenziale) e della loro natura o provenienza (interna o esterna).

Si specifica che la bontà dell'analisi SWOT è proporzionale alla completezza della analisi di contesto; cioè l'efficacia di questa metodologia SWOT dipende dalla capacità di effettuare una lettura incrociata dei fattori ambientali.

In pratica con l'analisi SWOT si distinguono fattori endogeni (su cui il pianificatore può intervenire) ed esogeni (che non è possibile modificare attraverso il piano, ma per cui è possibile pianificare una qualche forma di adattamento).

Attraverso le scelte di piano sarebbe opportuno puntare sui fattori di forza e le opportunità, oppure cercare di reagire ai rischi ed ai fattori di debolezza. Sulle opportunità ed i rischi non è possibile intervenire direttamente, ma è possibile predisporre modalità di controllo e di adattamento.

È necessario fare assegnamento sui fattori di forza, attenuare i fattori di debolezza, cogliere le opportunità e prevenire i rischi.

Con questo PUMS Taurisano mira a riconfigurare la propria mobilità superando le criticità legate ad un'impostazione rigida e ormai superata focalizzata sull'uso dell'automobile come mezzo di trasporto prioritario anche negli spostamenti interni alla città.

	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
FATTORI INTERNI	• Presenza di luoghi pubblici alcuni già riqualificati e valorizzati, altri in via di definizione; • impegno chiaro e concreto verso i temi della mobilità urbana sostenibile; • fitta rete di strade quasi capillare nel territorio extraurbano; • il progetto, appena redatto di "Vivi la città in bici" prevede l'installazione di diverse tipologie di portabiciclette in punti strategici dell'abitato al fine di favorire gli spostamenti casa-scuola, verso i luoghi di aggregazione e gli esercizi commerciali; • presenza di alcuni percorsi cicloturistici realizzati nel 2013-2014 nell'ambito del progetto "Ciclovie del Sistema Ambientale e Culturale dell'Associazione dei Comuni di Acquarica del Capo, Taurisano, Presicce ed Ugento"; • progetto di "Pedala e scopri la città in bici" punta a digitalizzare la rete di percorsi cicloturistici del Comune di Taurisano, per fornire una migliore esperienza agli utenti.	• Scarsa manutenzione stradale; • carenza di aree e percorsi pedonali; • presenza di barriere architettoniche; • mancanza di marciapiedi e loro scarsa manutenzione; • attraversamenti non sicuri; • velocità di auto e moto; • insufficienza di punti di sosta/rastrelliere; • percorsi bui; • moderazione del traffico inserita in luoghi non idonei; • esigua larghezza di alcune strade; • Carenza di stalli regolamentati da strisce sia per auto sia per moto, si fa riferimento anche ai "parcheggi rosa"; • scarsa attitudine a diversi modelli di mobilità; abitudine a sostare nelle immediate vicinanze del servizio o luogo di destinazione.
	OPPORTUNITA'	MINACCE
FATTORI ESTERNI	• Si diffonde sempre più la consapevolezza dell'attenzione necessaria da porre nei confronti della qualità della vita e dunque nella qualità degli spostamenti in auto, in bici, a piedi...; • presenza sufficiente di servizi essenziali (scuole, servizi sanitari) e luoghi per lo svago e la cultura facilmente raggiungibili a piedi e in bicicletta; • clima temperato, precipitazioni moderate e morfologia pianeggiante possono ampiamente favorire il ricorso alla mobilità ciclistica e pedonale; • è stata istituita una "Zona 30" estesa su tutto il centro abitato al fine di moderare il traffico cittadino (Ordinanza n. 7 del 12/03/2010); • il centro abitato sorge su una porzione di territorio completamente pianeggiante.	• Presenza di infrastrutture su rotaie non integrate alla mobilità urbana sostenibile; • progressivo invecchiamento e rischio di diminuzione della popolazione residente; • consolidato uso dell'auto anche sulle brevi distanze (spostamenti interni) e scarsa propensione alla mobilità pedonale; • carenza di TPE sia per numero di tratte sia per numero di flussi giornalieri (specie nel periodo estivo).

Tabella 3 - Nuova Matrice SWOT

CAPITOLO 1 – OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI

Al Capitolo 4 delle Linee di Indirizzo di questo PUMS, sono stati individuati gli Obiettivi e i relativi indicatori di risultato. Prima di proseguire, qui si rammenta che il PUMS, coerentemente a quanto previsto dalla normativa nazionale, si propone di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico. Il PUMS si concretizzerà nell'individuazione di una serie di interventi sul sistema della mobilità cittadina, tra essi coordinati, mirati ad ottimizzare le condizioni di sostenibilità della mobilità urbana: rappresenta, pertanto, un documento di programmazione della mobilità urbana finalizzato allo sviluppo e alla valorizzazione nella sua globalità del sistema economico, culturale e sociale, con particolare applicazione allo sviluppo sostenibile della mobilità.

L'individuazione degli obiettivi e degli indicatori, muove da un insieme di aspetti che tiene conto:

- **Linee Guida ELTIS:** Guidelines Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan;
- della **Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, “Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2022”**: Per ognuna delle priorità sono stati decisi gli obiettivi strategici e operativi per ogni Centro di responsabilità amministrativa, cioè i dipartimenti del MIMS (Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici; Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali; Dipartimento per la mobilità sostenibile), il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Comando generale delle capitanerie di porto. Nella Direttiva sono poi definiti i programmi di azione dettagliati, i tempi per la loro realizzazione, i risultati attesi e gli indicatori per la loro verifica, le risorse finanziarie, umane e strumentali. La Direttiva fissa le priorità e gli obiettivi strategici e monitorare i tempi di realizzazione delle azioni previste è fondamentale per la buona gestione delle attività di un ministero complesso, in particolare per

l'attuazione degli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza e dal Piano Complementare, oltre che dalle risorse stanziare nella Legge di Bilancio. Le priorità per il 2022 confermano l'impegno del Ministero per aumentare la sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone, sviluppare infrastrutture sostenibili e resilienti, accrescere l'efficienza e la sostenibilità del sistema dei trasporti, operare in modo efficiente a supporto del sistema economico e sociale, raggiungere gli obiettivi del PNRR nei termini previsti. La Direttiva, persegue una visione che pone lo sviluppo sostenibile al centro delle politiche e delle azioni delle pubbliche amministrazioni, anche per contribuire a rafforzare la ripresa economica e sociale. Una visione che si ispira ai principi dell'Agenda 2030 dell'ONU e ai 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile, al nuovo approccio politico-strategico della Commissione europea e agli orientamenti del Governo sulla transizione ecologica e digitale, la lotta alle disuguaglianze, a partire da quella di genere, e la semplificazione amministrativa, in coerenza con il Next Generation EU e con il PNRR.

- Dal **VADEMECUM PER LA REDAZIONE DEL PIANO URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)⁴**
- di ciò che è previsto nelle **Linee Guida Nazionali**. Le linee guida individuano le procedure per la redazione ed approvazione dei PUMS, le relative strategie, obiettivi ed azioni, nonché gli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi.
- di ciò che è previsto dalle **Linee Guida Regionali – PUMS** che, facendo propria l'impostazione delle Linee Guida nazionali, introducono tuttavia, alcuni elementi di innovazione dettati sia dalle specificità del territorio pugliese sia da una esigenza di semplificazione e specificazione di alcuni aspetti che l'Ente regionale ritiene prioritari.
- Le linee guida regionali sono state inoltre il riferimento principale per la selezione degli indicatori. Sono stati inclusi gli indicatori “minimi” proposti dalla Regione Puglia ed alcuni indicatori aggiuntivi mutuati sia dalle linee guida nazionali e regionali.
- degli **obiettivi dei Piani sovraordinati** (gli indirizzi e le azioni per l'attuazione delle previsioni del presente piano, secondo quanto anticipato in merito all'inquadramento normativo, devono rispettare gli obiettivi definiti dagli strumenti sovraordinati;

⁴ Del 27/09/2022, Fonte:

https://www.osservatoriopums.it/wp-content/uploads/2022/11/VademecumPUMS_ver.31122.pdf.

- delle **Linee Guida 4.4.5 del PPTR** “Linee guida per qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture”. Esse appaiono di fondamentale importanza poiché individuano gli strumenti puntuali da utilizzare per la costruzione della connotazione paesaggistica delle infrastrutture, sulla piattaforma, sui bordi, sull’intorno e sul territorio attraversato. Intendendo per:

PIATTAFORMA, la parte longitudinale delle strade, cui si riferiscono quelle azioni progettuali che possono essere previste per la sede stradale.

BORDO, gli elementi che compongono la sezione trasversale, quelle aree di interfaccia tra la sede stradale e il sistema insediativo e/o ambientale.

INTORNO, gli aspetti urbanistici e ambientali per tutte quelle aree non direttamente in contatto con la piattaforma stradale, ma facenti parte del corridoio infrastrutturale, e che concorrono alla costruzione complessiva dell’immagine della strada e del suo funzionamento rispetto al territorio.

TERRITORIO, ossia gli aspetti paesaggistici e territoriali di tutte quelle aree non facenti parte pienamente del corridoio infrastrutturale, ma che concorrono alla definizione dell’immagine paesaggistica della strada.

- della **Strategia Aree Interne Sud Salento⁵ – Saiss** - (La Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI)). I focus, i tavoli di approfondimento, gli incontri mirati, in continuità con il Preliminare hanno consentito di definire un quadro programmatico di medio e lungo periodo, su cui Regione ed Aree Interne si impegnano ad interagire con l’utilizzo delle risorse stanziare dalla legge di stabilità e dalla DGR 2186/2016 attraverso APQ;
- delle **analisi effettuate** e dunque dai punti di forza e di debolezza del sistema della mobilità;
- dei **risultati delle indagini** svolte attraverso i questionari;
- dal dialogo con l’Amministrazione e con gli Uffici;
- della fondamentale rilevanza che l’**Intermodalità** riveste nelle finalità di questo PUMS, rammentando che in accordo con le linee guida europee, dunque, un PUMS deve essere indirizzato (almeno) al conseguimento delle seguenti finalità:
 - sviluppo della mobilità collettiva;
 - integrazione tra i diversi sistemi di trasporto;
 - sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
 - introduzione di sistemi innovativi di mobilità condivisa;

⁵ Con Delibera di Consiglio Comunale n. 25/2019, il Comune di Taurisano approvava Strategia d’Area Sud Salento, il relativo piano finanziario, il piano indicatori di risultato e le schede operazione attuative della Strategia d’Area, prendendo atto degli esiti dell’istruttoria regionale.

- introduzione di mezzi a basso inquinamento;
- razionalizzazione della logistica urbana;
- aumento della sicurezza stradale;
- sostenibilità ambientale della mobilità;
- sostenibilità economica e finanziaria della gestione.

Bisognerebbe infine agire per aumentare l'attrattività di questi territori: in questo, un ruolo di particolare importanza rivestono le reti delle infrastrutture, non solo della mobilità fisica. Al di là della promozione turistica di alcuni territori, [...], bisogna puntare anche a consolidare ed esaltare fattori di attrazione già presenti (migliore salubrità dell'aria, mancanza di congestione e traffico, forti tradizioni eno-gastronomiche, etc.), nonché a favorire l'ammodernamento e la realizzazione ex novo di infrastrutture di collegamento e digitali. [...] anche la recente maggiore diffusione in Italia del lavoro agile potrebbe agevolare un ritorno ai piccoli centri, spesso caratterizzati da una migliore qualità della vita, sia in termini di minor congestione e inquinamento, sia in termini di coesione sociale. Gli interventi [...] in questa direzione potrebbero fungere da leve di marketing territoriale vincenti e costituire l'ossatura di efficaci politiche di insediamento⁶.

Al Capitolo 4 delle Linee di Indirizzo è riportata la tabella dei Macroobiettivi e degli obiettivi specifici. Nella medesima tabella si descriveva il set di indicatori (di risultato) selezionati e l'unità di misura necessaria per il loro calcolo. Vediamo nel paragrafo successivo il declinarsi della seguente tabella in Strategie e Azioni.

⁶ ARTI, *op.cit.*

AREE DI INTERESSE	MACROBIETTIVI e OBIETTIVI SPECIFICI	INDICATORI di risultato	UNITA' DI MISURA
A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A.1 - Miglioramento del TP (M).	I.1 - Passeggeri trasportati – Numero di biglietti e abbonamenti venduti	%
	A.2 - Riequilibrio modale della mobilità (M).	I.2 - % di spostamenti in autovettura	
	A.3 - Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) (M).	I.3 - % di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo (mezzo privato)	%
	A.4 - Riduzione del tasso di motorizzazione (R).	I.4 - % di spostamenti in bicicletta (mezzo pvt) % di spostamenti a piedi	%
	A.5 – Sviluppo dell'intermodalità (R) anche Valorizzando e adeguare la rete ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori (R).	I.5 - Previsioni urbanistiche servite da un sistema di rete di percorsi pedo-ciclabili; mq delle aree verdi, pedonali e zone 30 per abitante	%
	A.6 - Salvaguardare e valorizzare le strade di interesse paesaggistico costituite dalle reti di città (R).	I.6 - % di progetti infrastrutturali mirati all'accessibilità per ogni categoria di utenza	% di previsioni di luoghi/zone/aree servite da un sistema di rete di percorsi pedo-ciclabili e comunque con assenza di barriere architettoniche e senso-percettive
	A.7 - Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico-percettiva ciclo-pedonale (R).	I.7- Tasso di motorizzazione - auto possedute/	Auto/ab
	os.1 – Miglioramento della vivibilità e dell'accessibilità nei centri urbani delle aree interne (SA/SS).		
	os.2 - Miglioramento della mobilità (anche percorsi e sentieri per la mobilità lenta) da, per e entro le aree interne al fine di rendere più accessibili i servizi/attrattori e risorse sul territorio (SA/SS).		
	os.3 - Favorire la creazione di greenways o almeno di viali alberati (SA/SS).		
	os.4 - Migliorare l'accessibilità e la fruibilità dei siti di valore storico e ambientale attraverso la realizzazione di infrastrutture di servizio sia ai cittadini che ai turisti sia nel centro sia nelle campagne (SA/SS).		
	os.5 - Creare attrattività del trasporto ciclopeditone.		

B. Sostenibilità energetica e ambientale	B.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi (<i>M</i>). B.2 - Miglioramento della qualità dell'aria (<i>M</i>). B.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico (<i>M</i>). B.4 - Armonizzazione tra infrastruttura e sistema insediativo. Disegno qualitativo dell'infrastruttura da armonizzare con il contesto insediativo circostante (<i>R</i>) os.1 + os. 2 + os. 3 + os. 4 + os 5	I.8 - Consumo annuo di carburante pro capite	Litri/anno/abitante
		I.9 - Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite	kg PM10/abitante/anno
		I.10 - Emissioni annue di PM2,5 da traffico veicolare pro capite	kg PM2,5/abitante/anno
		I.11 - Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite	t CO2/abitante/anno ml/ab
		I.12 - Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	% residenti esposti a >55/65 dBA
C. Sicurezza della mobilità stradale	C. 1 - Aumentare la sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone, sviluppare infrastrutture sostenibili e resilienti (<i>M – priorità politica 2</i>). ⁷ os.1 + os. 2 + os. 4 os.6 – Garantire il diritto alla mobilità agli utenti diversamente abili.	I. 13 - Indice annuo di incidentalità stradale	n. incidenti/1000 ab
		I. 14 - Indice annuo di mortalità stradale	n. morti/n. incidenti/anno
		I. 15 - Indice annuo di lesività stradale	n. feriti/n. incidenti/anno
		I.6 - % di progetti infrastrutturali mirati all'accessibilità per ogni categoria di utenza	% di idonea progettazione accessibile e funzionale n. scivoli ogni ml di pavimentazione accessibile n. passaggi pedonali

⁷ Direttiva “Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2022”

Gli obiettivi strategici e i connessi obiettivi operativi da realizzare per l'anno 2022 si ispirano e trovano attuazione nell'ambito di una visione globale che pone lo sviluppo sostenibile del Paese al centro delle politiche pubbliche e delle azioni delle pubbliche amministrazioni, anche al fine di stimolare la ripresa economica e sociale dopo la crisi indotta dalla pandemia da COVID-19. Gli obiettivi sono definiti in coerenza con l'Agenda 2030, tenendo conto dei target finali a livello europeo e connettendo i risultati attesi ai fondi stanziati in particolare dalle ultime leggi di bilancio e a quelli legati al fondo complementare e al PNRR.

<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/mims-giovannini-emana-la-direttiva-su-obiettivi-strategici-e-la-gestione-delle>

			accessibili ogni ml
D. Sostenibilità socio economica	D.1 - Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti (<i>M - priorità politica 3</i>). D.2 - Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica) (<i>M</i>). os. – 7 Miglioramento delle prestazioni della pubblica amministrazione (<i>SA/SS</i>). os. – 8 Garantire la mobilità alle persone a basso reddito.	I. 16 - Accessibilità al sistema di trasporto/sosta specifico (stazioni ferroviarie, fermate di TP su gomma, parcheggi di scambio, (posti auto riservati, ecc.): presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere come ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali ecc.)	% di dotazioni
		I. 17 - Livello di soddisfazione per il sistema di mobilità urbana con focus su Utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini, persone a basso reddito)	Score da indagine (CSI: Customer Satisfaction Index) Scala 0-100

Tabella 4 – Macroobiettivi, Obiettivi specifici, indicatori e unità di misura del PUMS di Taurisano. (M) Obiettivi Ministeriali; (R) Obiettivi regionali; (SA/SS) Obiettivi Strategia Aree Interne Sud Salento.

1.1 Strategie e Azioni

Agli obiettivi appena descritti, possiamo fare ricondurre una serie di tipologie di strategie, a sua volta declinati in alcune linee di azione, che possiamo ritenere assimilabili con il complesso di provvedimenti che possono trovare spazio all'interno di un PUMS.

In questo paragrafo vengono illustrate le principali strategie e linee di azione con cui si intende dare attuazione agli obiettivi del PUMS, individuate sulla base delle risultanze del Quadro Conoscitivo, che ha sintetizzato le caratteristiche della mobilità (con relative criticità e opportunità), sia degli obiettivi prescritti dal Quadro Programmatico e Normativo vigente ai diversi livelli territoriali.

La trattazione delle componenti di mobilità, tra loro strettamente connesse, è proposta in coerenza al principio fondante delle Linee Guida ELTIS che pongono le persone al

centro della Pianificazione della Mobilità Sostenibile; è fondamentale, infatti, che i cittadini siano parte della soluzione dal momento che redigere un PUMS significa proprio pianificare per le persone. Allo stesso tempo le strategie proposte descrivono una visione per la mobilità della città futura, partendo dall'assunto che il PUMS è un piano strategico che deve disegnare scenari di mobilità puntando a sostenibilità, concretezza anche adottando approcci non tradizionali. I PUMS sono concepiti come piani flessibili, che possono essere integrati con azioni e misure che nel tempo risultasse necessario introdurre. Sono piani strategici della mobilità sostenibile che si propongono di soddisfare la domanda di mobilità, migliorare la qualità della vita, seguendo principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione; sono strumenti, come è stato più volte ricordato, che offrono una visione organica della mobilità, e che esprimono i propri contenuti per mezzo di strategie e quindi indicando un ordine di priorità, e traguardando gli obiettivi in un orizzonte temporale non breve. Ne consegue che l'operatività del PUMS passi attraverso una serie di strumenti operativi che definiscono le azioni via via da implementare.

Le Linee guida italiane suggeriscono di individuare più strategie, trasversali rispetto ai diversi obiettivi, ciascuna delle quali può essere focalizzata sul contributo che le singole componenti del sistema di mobilità urbana (es. trasporto su gomma; trasporto ferroviario; trasporto pubblico; mobilità ciclabile; mobilità pedonale; mobilità condivisa; mobilità elettrica; trasporto merci; intermodalità) può dare al raggiungimento dei macro-obiettivi. In linea generale, il punto 3. dell'Allegato 2 al DM 397/2017 elenca 7 strategie trasversali:

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;
2. Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;
4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, carpooling;
5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione

della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;

6. Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;
7. diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.

Le Linee Guida Regionali⁸ hanno integralmente recepito le sette strategie contenute nelle linee guida nazionali sui PUMS appena elencate e ne aggiungono ulteriori sette ulteriori sette funzionali a tenere in debita considerazione le peculiarità e specificità del territorio pugliese e, come suggerito dalle stesse Linee Guida Europee, a riequilibrare il peso attribuito alle azioni di carattere infrastrutturale a favore di quelle che promuovono azioni di tipo immateriale e modalità di trasporto a più basso impatto, come quella ciclopeditone e i servizi di mobilità condivisa:

8. Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto
9. Sviluppo delle tecniche di Mobility Management
10. Coinvolgimento attivo del mondo della scuola
11. Diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta
12. Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica
13. Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione
14. Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri

⁸ <http://mobilita.regione.puglia.it/index.php/descrizione-joomla/itemlist/category/153>

Alla luce di quanto esposto, le **strategie del PUMS di Taurisano** sono:

ST.1	Ridurre la percentuale complessiva di spostamenti effettuati con l'auto privata, a favore delle alternative di spostamento più sostenibili (mobilità pedonale, mobilità ciclistica, mobilità pubblica su gomma e su ferro)
ST.2	Incrementare della sicurezza stradale
ST.3	Qualificare l'offerta di servizi utili sia ai turisti sia ai residenti
ST.4	Predisporre una strategia comunicativa coerente e funzionale utilizzando anche un approccio di visual design che consideri ambienti, testi, immagini
ST.5	Armonizzazione tra infrastruttura e sistema insediativo salvaguardando soprattutto le porzioni di maggior valore ambientale (lungo strada)
ST.6	Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
ST.7	Diffondere sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta
ST.8	Integrazione tra i sistemi di trasporto
ST.9	Rendere Efficace ed Efficiente la spesa pubblica destinata alla mobilità (infrastrutture e servizi), rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi indiretti connessi ai diversi modi di trasporto
ST.10	Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile

Per ognuna delle strategie sopra definite, è possibile attivare una o più azioni. Un'azione può essere funzionale a più di una strategia e si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita.

Le **Azioni** sono:

AZ.1	Definizione di nuovi sentieri ciclabili e pedonali
AZ.2	Definizione di una pista ciclabile
AZ.3	Creazione di stazioni di Bike sharing, relativi parcheggi e installazione colonnine di ricarica pubbliche
AZ.4	Nuove Aree Pedonali
AZ.5	Creazione punti di interscambio modale
AZ.6	Manutenzione dei marciapiedi, dando priorità alle strade a maggiore intensità/esposizione ai conflitti potenziali con il traffico motorizzato, dove sono assenti o non conformi alla vigente normativa, o dove si verifica una puntuale interruzione della loro continuità

AZ.7	Campagne di informazione, promozione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile e le sue declinazioni e sulla sicurezza stradale, anche attraverso interventi specifici diffusi nelle scuole ed eventi sperimentali/stagionali
AZ.8	Adeguate segnaletica di indicazione (orizzontale, verticale e luminosa)
AZ.9	Istituzione di Parcheggi a pagamento, parcheggi per disabili e parcheggi rosa
AZ.10	Garantire un sistema d'illuminazione efficace al fine di aumentare la visibilità e la sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti
AZ.11	Interventi di moderazione del traffico
AZ.12	Istituzione del TAXI Sociale o di forme ad esso assimilabili
AZ.13	Zona a Traffico Limitato
AZ.14	Promuovere l'accessibilità digitale dei siti

AZ.1 DEFINIZIONE DI NUOVI SENTIERI CICLABILI E PEDONALI

Contrada LIVOLA, COCCU, SANTA TRESIA, MULICCHI, Strada c.me PIRELLE –

Contrada MONTE, Contrada PIETÀ-DON FRANCO

Si è scelto di individuare dei percorsi che fossero doppiamente utili e di beneficio per la mobilità, la salute, l'economia e lo sviluppo turistico. Si è pensato ad arricchire dei sentieri già presenti al fine di renderli fruibili per vari e molteplici usi. Si pensa di inserire lungo i percorsi dei pannelli informativi, delle panchine, dell'illuminazione (confacente con l'intorno), dei cestini, delle casette in legno per la sosta. I sentieri, si collegano al percorso RP03 previsto dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (Rp 03 - Bicalia 11 - Ciclovie degli Appennini e dell'Acquedotto Pugliese che attraversa il territorio di Ruffano ai confini con Taurisano)⁹. Si è pensato ad una possibile differenziazione dei sentieri. Se da un lato si può prediligere il ciclismo amatoriale e quello turistico dall'altra l'attività sportiva libera all'aperto con la nuova installazione di specifiche attrezzature:

⁹ La Ciclovie dell'Acquedotto Pugliese è un itinerario cicloturistico di oltre 400 km che segue il tracciato di 2 condotte storiche dell'infrastruttura: il Canale Principale, da Caposele (AV) a Villa Castelli (BR), e il Grande Sifone Leccese, che origina dal nodo idraulico di Monte Fellone, nel territorio di Martina Franca (TA), a ridosso dell'abitato di Villa Castelli (BR), e giunge sino a Santa Maria di Leuca, presso Castrignano del Capo (LE), dove l'acquedotto è celebrato dalla cascata monumentale realizzata nel 1939.

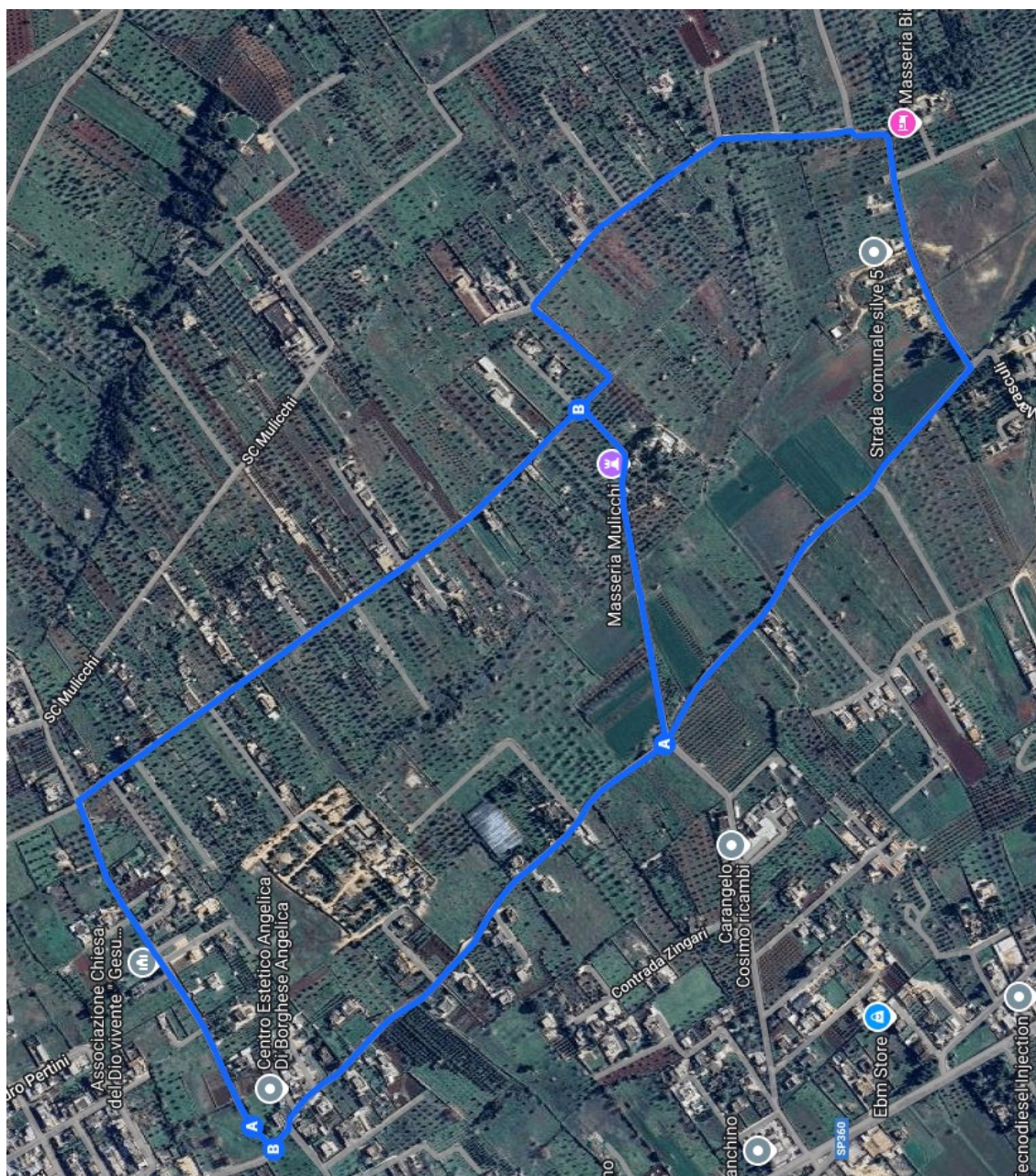
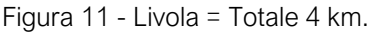


Figura 10- Mulicchi = Totale 5 km.



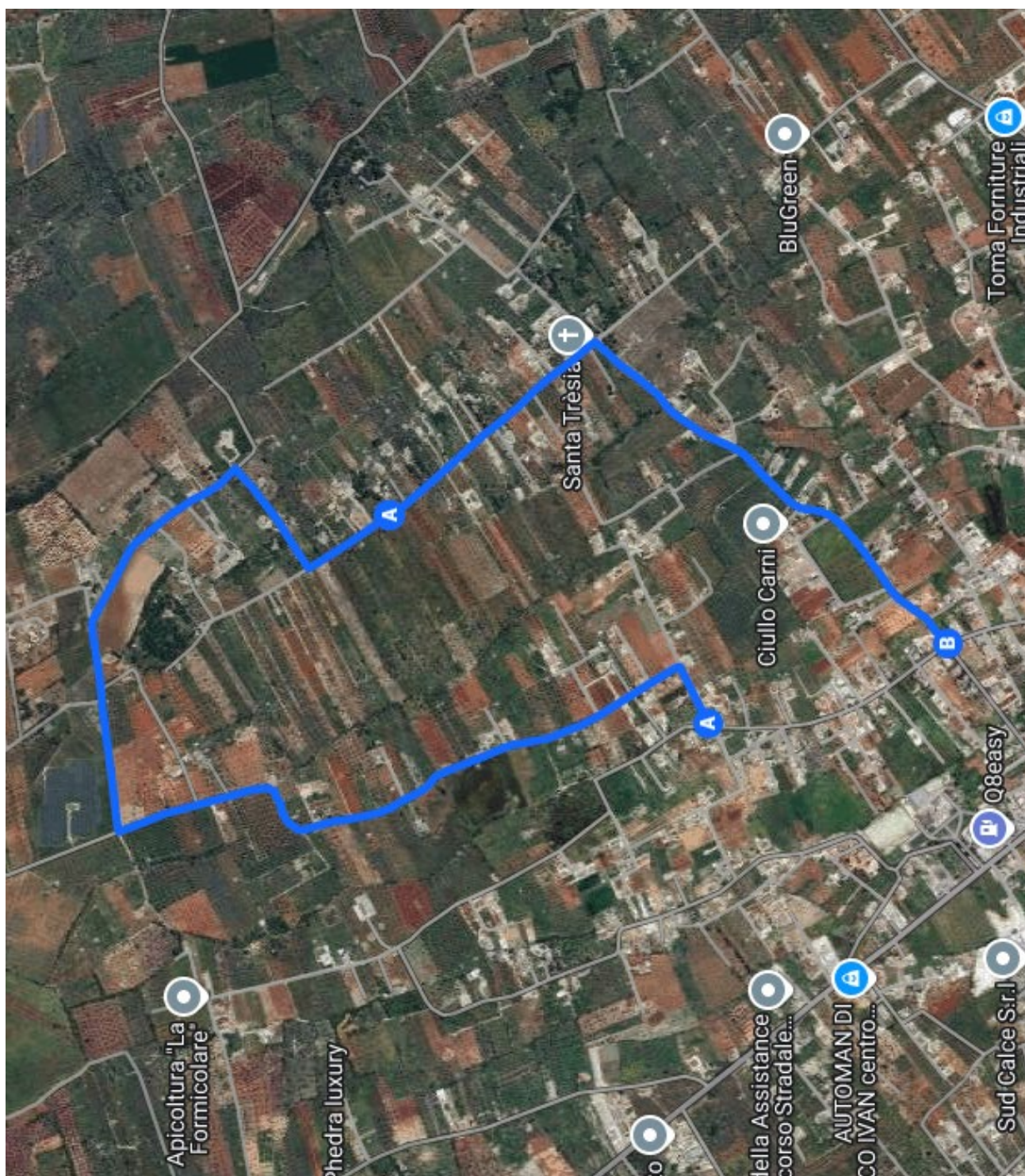


Figura 12 – Coccu - Santa Trèzia = Totale 5 km

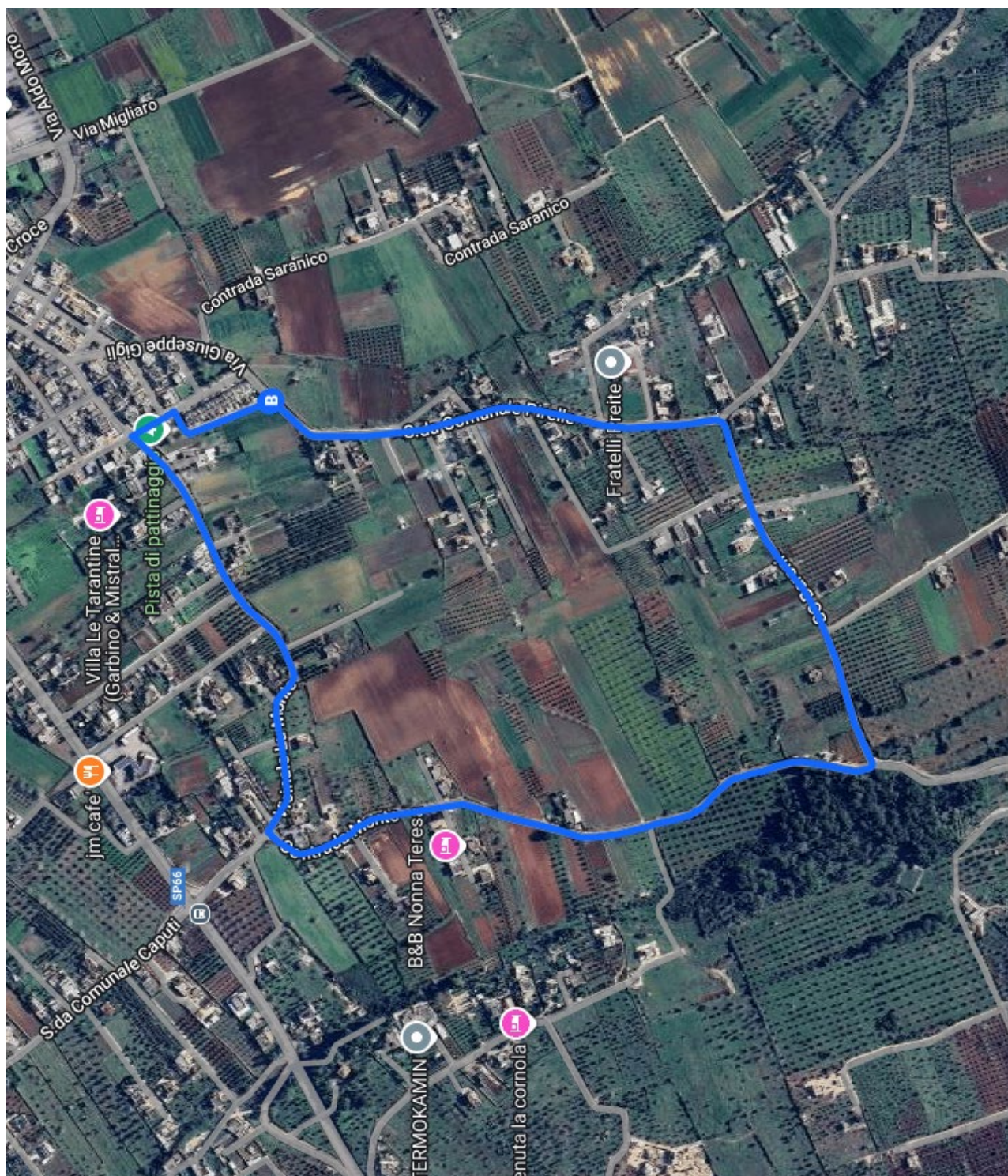


Figura 13 - Pirelle – Monte = Totale 3 Km.

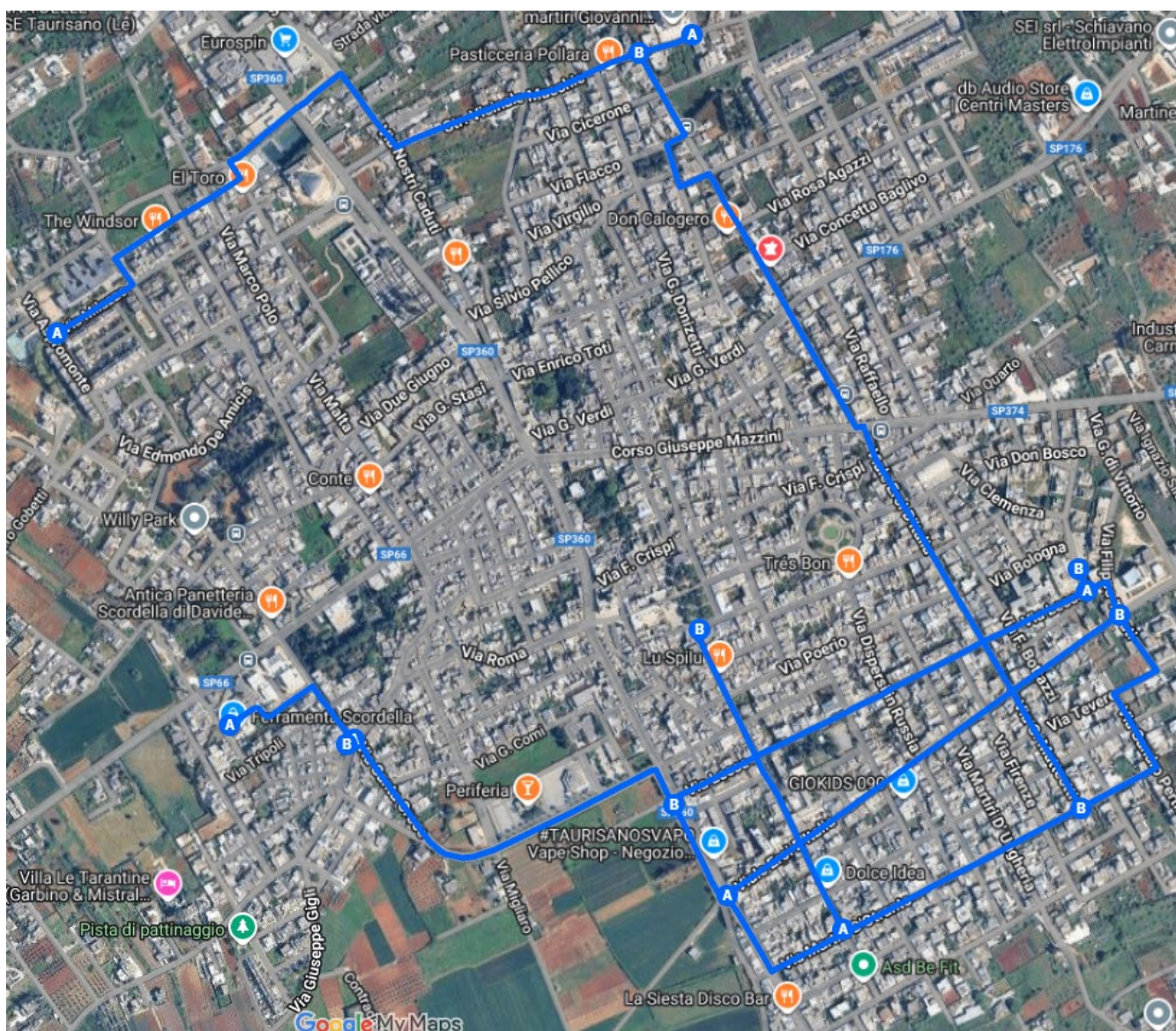


Figura 14 - Pietà-Don Franco = Totale 4 Km.

AZ.2 DEFINIZIONE DI UNA PISTA CICLABILE

Via TEVERE – Via FILIPPO TURATI, Via LECCE, Viale EROI D’ITALIA, Via MARTIRI
D’OTRANTO, Corso UMBERTO I, Via ALDO MORO, P.zza LIBERTÀ,
Viale RIMEMBRANZE, Via SANTA CROCE, Via ADDIS ABEBA, Vicinale MACCHIE,
via MILAZZO

Si vuole un incremento della ciclabilità, prevedendo percorsi ciclabili che contribuiscano alla creazione di una rete capillare e alla ricucitura con la maglia esistente, che raggiungano i poli di maggiore interesse dell'area e che passino in prossimità della rete del trasporto pubblico al fine di incrementare l'intermodalità negli spostamenti quotidiani.



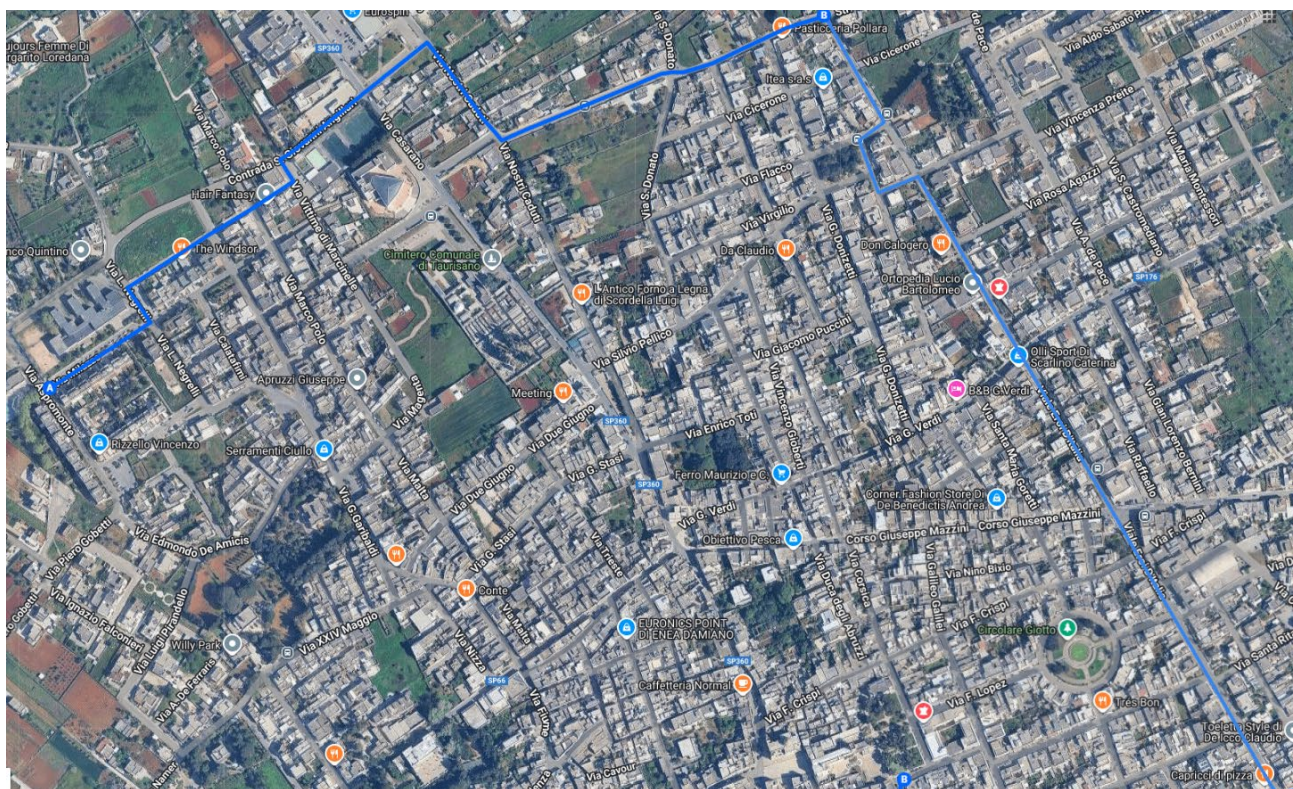
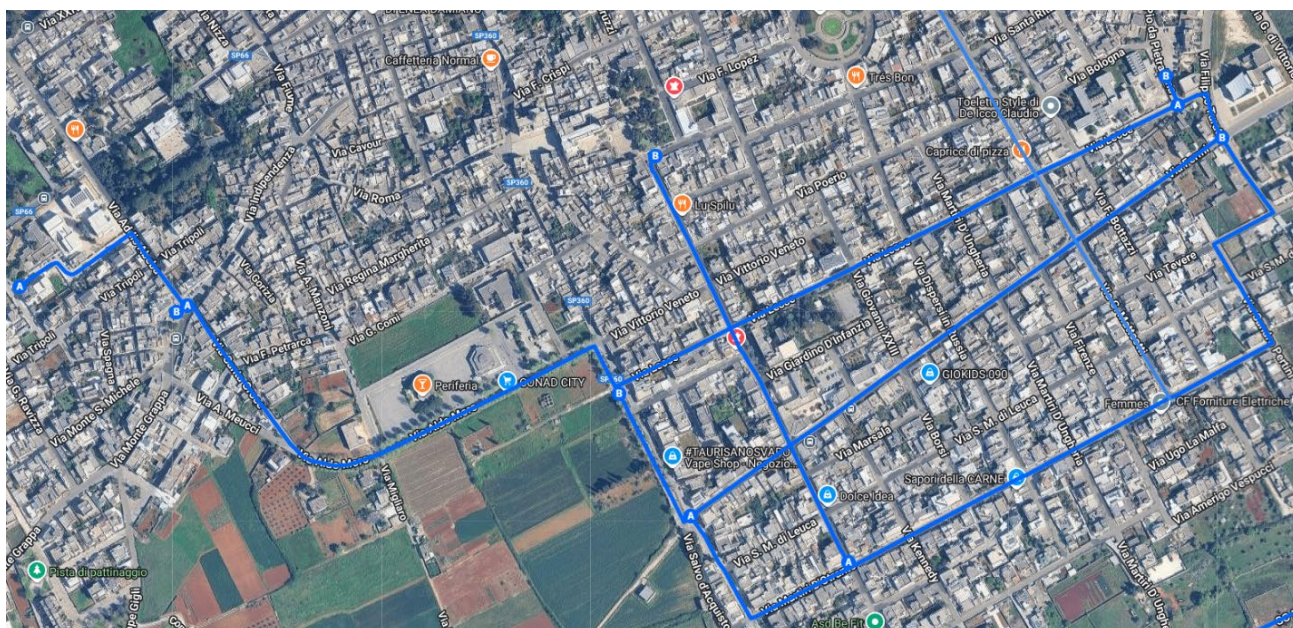


Figura 15,16,17 - Pista ciclabile = Totale 6 Km

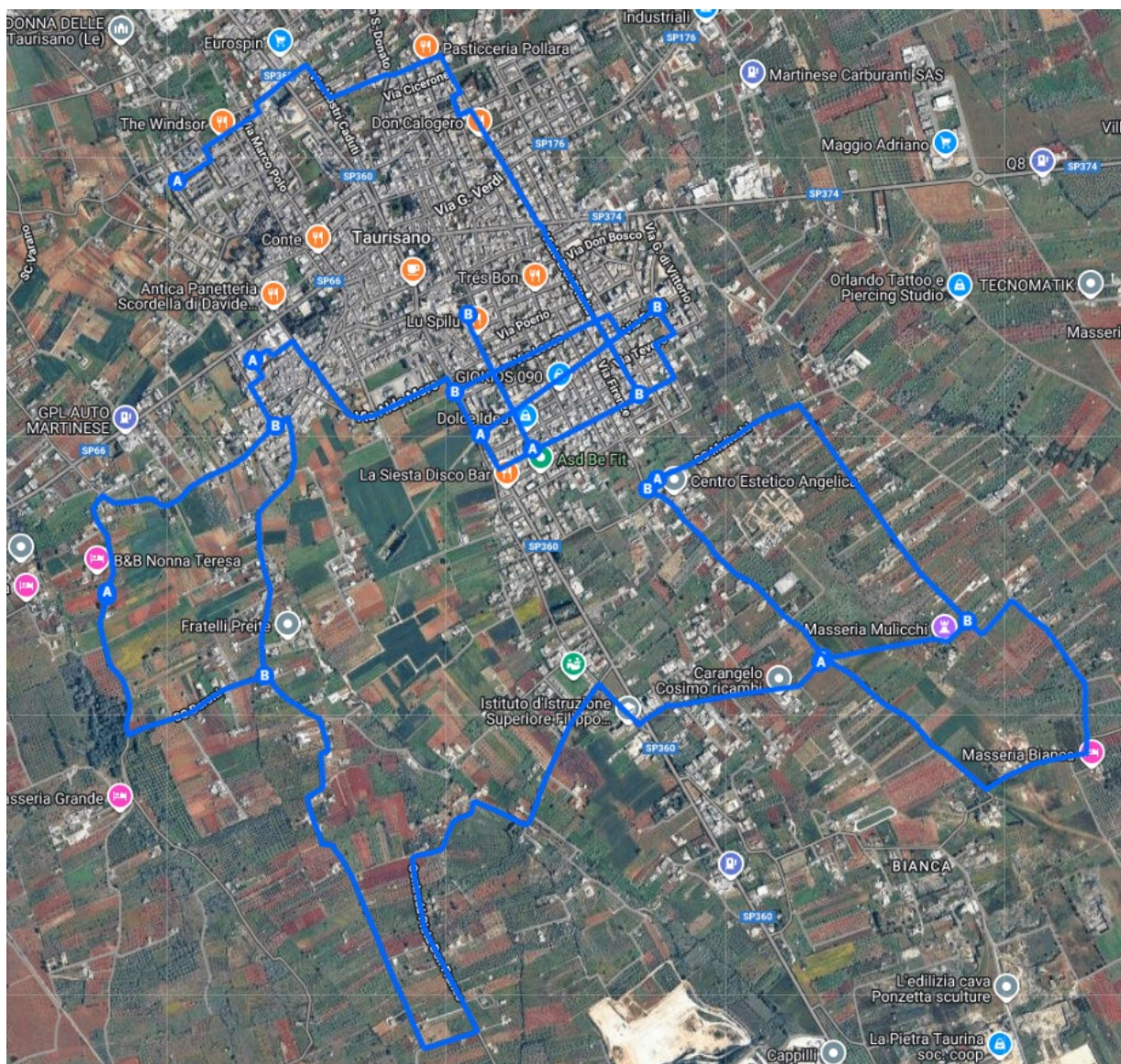


Figura 18 – Percorsi consultabili al link:

- https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1EAtmnxiWPw9FJNb_QlcUebRlvLVnacQ&usp=sharing

AZ.3 CREAZIONE DI STAZIONI DI BIKE SHARING, RELATIVI PARCHEGGI E INSTALLAZIONE COLONNINE DI RICARICA PUBBLICHE

P.zza CASTELLO, P.zza UNITÀ D'ITALIA, Via PADRE PIO DA PIETRALCINA, Via TITO SCHIPA

Letteralmente bike sharing vuol dire “condivisione di una bicicletta” ed è un’iniziativa nata per spingere i cittadini ad abbracciare uno stile di vita più sostenibile ed economico affittando, quando serve, una bicicletta messa a disposizione nei centri urbani. Le prime iniziative di bike sharing sono state il frutto di amministrazioni lungimiranti che hanno infatti deciso di mettere a disposizione della cittadinanza un parco bici da utilizzare e lasciare, al termine della corsa, in determinati punti di raccolta.

Le modalità sono molto simili a quelle del car sharing: le biciclette disponibili si trovano di solito vicino alle principali stazioni e in zone d'interesse turistico, in appositi parcheggi o lasciate libere a seconda del gestore. Per prendere la bici è possibile, in alcuni casi, sbloccare il mezzo attraverso il proprio smartphone, inquadrando il codice QR univoco, oppure tramite una tessera contactless, o prelevarla usando una chiave che sfrutta la tecnologia RFID, radio a breve comunicazione.

AZ.4 NUOVE AREE PEDONALI

P.zza CASTELLO, P.zza FONTANA

Il PUMS è uno strumento di pianificazione che mira a migliorare il sistema di mobilità di una città o di un territorio, orientandolo verso soluzioni più sostenibili, sicure e inclusive. Per Taurisano, l'obiettivo di pedonalizzare alcune aree centrali come Piazza Castello e Piazza Fontana è quello di:

- Promuovere la vivibilità del centro urbano, creando spazi più fruibili per pedoni, residenti e turisti.
- Rendere le piazze centrali luoghi di aggregazione e socializzazione, dove i cittadini possono godere di un ambiente più tranquillo e sicuro, senza la presenza costante del traffico veicolare.
- Valorizzare il patrimonio storico e culturale delle piazze, migliorando l'accesso alle attrazioni turistiche e ai servizi pubblici.
- Valorizzazione sociale e culturale delle piazze, con la possibilità di organizzare eventi, mercati, concerti, o attività pubbliche, diventando così luoghi di aggregazione e di socializzazione.
- Sostegno all'economia locale: La pedonalizzazione potrebbe stimolare il commercio nelle vicinanze, attirando visitatori e turisti.
- Estetica urbana migliorata: La possibilità di riorganizzare gli spazi in modo da renderli più accoglienti e piacevoli, con un design che favorisca il benessere dei cittadini.

Piazza Castello è una delle piazze principali di Taurisano e rappresenta un punto di riferimento storico e culturale della città. La pedonalizzazione di questa piazza non solo tutelerebbe il patrimonio architettonico, ma creerebbe anche uno spazio più adatto per eventi culturali e attività pubbliche e Piazza Fontana è un altro punto cruciale per la vita cittadina, spesso utilizzata per incontri sociali e momenti di aggregazione. Pedonalizzare questa piazza permetterebbe di

migliorare la qualità dell'aria, ridurre il rumore e garantire una maggiore sicurezza, soprattutto per le famiglie e i bambini.

AZ.5 CREAZIONE PUNTI DI INTERSCAMBIO MODALE

Gli spostamenti che quotidianamente avvengono durante la fascia oraria mattutina per motivi casa-studio o casa-lavoro presentano una ripartizione modale che denota tutt'ora un notevole ricorso al mezzo privato rispetto alle forme di mobilità maggiormente "sostenibili" (Piedi, bicicletta, TPE). Nello specifico, dall'analisi complessiva dei dati raccolti si nota come già ripetuto, che il mezzo più utilizzato sia l'automobile privata, se a questa si aggiunge la quota di ciclomotori e scooter si può osservare come praticamente i 2/3 degli spostamenti sistematici avvengano con mezzi motorizzati privati. Si è pensato ad una ripartizione modale nell'uso dell'autovettura privata favorendo l'utilizzo della mobilità pedonale, della bicicletta, del mezzo pubblico e più in generale della mobilità ecocompatibile. I nuovi parcheggi per la micromobilità, il noleggio, le colonnine di ricarica, le auspicabili nuove fermate del pullman e i nuovi tracciati ciclo-pedonali sono stati pensati e disegnati affinché vi fosse la fattiva possibilità di realizzare intermodalità.

AZ.6 MANUTENZIONE DEI MARCIAPIEDI, DANDO PRIORITÀ ALLE STRADE A MAGGIORE INTENSITÀ/ESPOSIZIONE AI CONFLITTI POTENZIALI CON IL TRAFFICO MOTORIZZATO, DOVE SONO ASSENTI O NON CONFORMI ALLA VIGENTE NORMATIVA, O DOVE SI VERIFICA UNA PUNTUALE INTERRUZIONE DELLA LORO CONTINUITÀ

Corso UMBERTO I, Corso GIUSEPPE MAZZINI, SCUOLE, Via LEONARDO DA VINCI,
Viale EROI D'ITALIA, Via GIUSEPPE GARIBALDI, Via ALDO MORO,
Via ADDIS ABEBA

Coerentemente con quanto riportato nelle Linee Guida ELTIS, questo PUMS, si pone l'obiettivo di capovolgere l'approccio tradizionale della pianificazione, secondo il quale si tende a privilegiare interventi mirati alla fluidificazione della circolazione veicolare, subordinando e circoscrivendo l'attenzione dedicata ai pedoni in ragione delle esigenze del traffico motorizzato. Tra gli esempi più evidenti di tale sviante approccio si possono citare la sottovalutazione di ostacoli diffusi sulla rete pedonale a causa della scarsa manutenzione, l'occupazione di suolo pubblico, l'errato posizionamento della

segnaletica verticale sui marciapiedi, la mancata continuità e leggibilità della rete dei percorsi pedonali (ad esempio da/verso i poli attrattori urbani rilevanti o le fermate del trasporto pubblico principali).

Nello specifico di questa azione si punta a:

- Riduzione degli ostacoli sui marciapiedi come veicoli in sosta irregolare sui marciapiedi; archetti (sostituibili con fittoni cui non è possibile legare moto, motorini o biciclette); pali destinati alla segnaletica verticale;
- mantenere i marciapiedi al fine di razionalizzare le limitate risorse disponibili per un progressivo miglioramento dello spazio pubblico, della continuità dei percorsi e, quindi, della sicurezza dei pedoni;
- Ove non presenti poiché la sezione stradale non permette o perché la pavimentazione è in basolato, si potrà delimitare il percorso con paletti metallici di protezione;
- si rimanda al PEBA per un maggior dettaglio.

AZ.7 CAMPAGNE DI INFORMAZIONE, PROMOZIONE E COINVOLGIMENTO SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E LE SUE DECLINAZIONI E SULLA SICUREZZA STRADALE, ANCHE ATTRAVERSO INTERVENTI SPECIFICI DIFFUSI NELLE SCUOLE ED EVENTI SPERIMENTALI/STAGIONALI

Spesso i residenti delle città sono estremamente dipendenti dalle proprie automobili e pertanto dovrebbe essere un obiettivo di ogni città creare una nuova “cultura della mobilità”. Di seguito sono riportate alcune delle misure che si possono attuare:

- strategie informative integrate per attirare l'attenzione sugli impatti negativi causati dal traffico motorizzato individuale e sugli effetti positivi dello spostarsi a piedi, in bicicletta o utilizzando i trasporti pubblici, tra cui gli impatti sull'ambiente e sulla salute;
- campagne promozionali e di marketing sui mezzi di trasporto sostenibile, come il trasporto pubblico, le modalità di trasporto non motorizzato, i veicoli a basse emissioni, ecc.;
- realizzazione di eventi per rinforzare l'immagine del trasporto pubblico;
- eventi pubblici, come la temporanea conversione delle strade principali in zone pedonali, giornate senza auto, bambini che dipingono le strade e rilevamenti della velocità in prossimità delle scuole, manifestazioni su pattini o in bicicletta nelle strade

urbane e altre iniziative; ad esempio gli attraversamenti pedonali diventano spazi grafici per suggerire usi e mobilità;

- Corsi di ecoguida per insegnare ai conducenti come utilizzare i veicoli motorizzati in un modo efficiente dal punto di vista energetico;
- articoli sui giornali locali che promuovono il trasporto urbano sostenibile;
- incentivare i comportamenti “corretti” di mobilità e di fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli);
- sensibilizzare ed educare alla mobilità sostenibile e al rispetto del Codice della strada attraverso promozioni pubblicitarie, gare, manifestazioni locali;

AZ.8 ADEGUATA SEGNALETICA DI INDICAZIONE (ORIZZONTALE, VERTICALE E LUMINOSA)

Via UGENTO. Via CASARANO. Via SAN DONATO. Via DONIZETTI. SCUOLE. Via FIUME.
Via AMERIGO VESPUCCI. Via ACQUARICA

La corretta progettazione dell'organizzazione della circolazione stradale deve prevedere interventi su tutti i suoi settori, oltre la gestione ottimale degli spazi stradali esistenti, pubblici o aperti all'uso pubblico (individuazione degli interventi di organizzazione delle sedi viarie, finalizzata al miglior uso possibile delle medesime per la circolazione stradale), non può prescindere da una giusta ed intelligente localizzazione e quantità di segnaletica stradale sia essa, verticale, orizzontale o luminosa. Si pensi a quanto la sottovalutazione di ostacoli diffusi sulla rete pedonale a causa della scarsa manutenzione, l'occupazione di suolo pubblico, l'errato posizionamento della segnaletica verticale sui marciapiedi, la mancata continuità e leggibilità della rete dei percorsi pedonali (ad esempio da/verso i poli attrattori urbani rilevanti o le fermate del trasporto pubblico principali), possano inficiare il corretto e fluido utilizzo della sede stradale. La segnaletica deve individuare in modo chiaro un unico itinerario e il numero degli impianti deve essere limitato al minimo indispensabile, al fine di non creare confusione agli utenti della strada. In fase di autorizzazione di nuovi impianti di segnaletica stradale, è opportuno valutare l'effettivo stato dei luoghi per verificare: la compatibilità tra la segnaletica ipotizzata e quella esistente, la visibilità, la coerenza di indirizzamento, il soddisfacimento delle diverse esigenze di traffico e la fruibilità degli

spazi pedonali in relazione alla collocazione dei pali di sostegno. Occorrerà elaborare una vera e propria mappatura delle aree da pedonalizzare e progettare un sistema di segnaletica identificativo che informi sui percorsi e sulla presenza di attività commerciali, servizi, monumenti, etc. all'interno delle aree, che si rivolga non tanto e solo ai residenti, ma anche e soprattutto ai City Users e ai turisti. Per la tutela dell'utenza debole è opportuno limitare l'ingombro del suolo pubblico con opportuni accorgimenti (pali a sbraccio o con altre sagomature, staffe per l'affissione a parete, ecc.). Sarà necessario ridisegnare dello spazio della strada lungo i principali assi della rete stradale, attrezzandoli prevalentemente con la segnaletica (anche tattile) e ogni strumento necessario a migliorare le indicazioni per percorrerli in sicurezza.

AZ.9 ISTITUZIONE DI PARCHEGGI A PAGAMENTO, PARCHEGGI PER DISABILI E PARCHEGGI ROSA

Nei pressi di p.zza CASTELLO

L'introduzione dei parcheggi a pagamento ha un impatto significativo sulla gestione del traffico e sull'utilizzo dello spazio pubblico. In primo luogo, riduce il fenomeno del parcheggio selvaggio, che spesso porta a congestionare le aree centrali, creando disagi alla circolazione e riducendo la sicurezza. La regolamentazione della sosta tramite pagamento consente di ottimizzare l'uso degli spazi disponibili, favorendo la rotazione dei parcheggi e garantendo una maggiore disponibilità di posti per chi ne ha realmente bisogno. Questo intervento contribuisce a ridurre i tempi di ricerca di un parcheggio, migliorando la fluidità del traffico e diminuendo l'inquinamento causato dalla circolazione inutile di veicoli in cerca di posto.

L'introduzione di un sistema di parcheggi a pagamento si inserisce perfettamente nel quadro della mobilità sostenibile promossa dal PUMS: il pagamento per la sosta potrebbe incentivare l'uso di mezzi alternativi, come le biciclette o gli spostamenti a piedi o l'utilizzo di un'unica auto per più passeggeri. Inoltre, le risorse derivanti dai parcheggi a pagamento potrebbero essere reinvestite in infrastrutture dedicate alla mobilità sostenibile, come la creazione di percorsi ciclabili, contribuendo così a un ulteriore rafforzamento della sostenibilità ambientale e della qualità della vita. accanto a questa misura, l'inclusione di parcheggi per disabili e parcheggi rosa riveste un'importanza fondamentale nel rendere la città di Taurisano più accessibile e inclusiva. I parcheggi per disabili sono pensati per garantire l'accesso alle persone con difficoltà motorie, offrendo loro la possibilità di parcheggiare in posizioni privilegiate, vicine agli ingressi degli edifici pubblici, ai negozi e ai centri di interesse, senza dover affrontare lunghe distanze o difficoltà. Allo stesso modo, la creazione di parcheggi rosa, riservati a donne in gravidanza e a famiglie con

bambini piccoli, rappresenta una misura che risponde a esigenze specifiche di comodità e sicurezza. Combinando la regolamentazione dei parcheggi con misure di inclusività, come i parcheggi per disabili e rosa, il PUMS di Taurisano mira a creare una città più vivibile, sicura e accogliente per tutti i suoi abitanti.

AZ.10 GARANTIRE UN SISTEMA D'ILLUMINAZIONE EFFICACE AL FINE DI AUMENTARE LA VISIBILITÀ E LA SICUREZZA DEI PERCORSI E DEGLI ATTRAVERSAMENTI

Via SALVO D'ACQUISTO – Zona SANTA TRESIA - Corso ROMA -
Via SAN FRANCESCO – Via TORQUATO TASSO

Al fine di migliorare la sicurezza dei pedoni anche nelle ore notturne, soprattutto nelle aree di intersezione, di attraversamento pedonale della carreggiata e sui percorsi pedonali a partire da quelli maggiormente frequentati. Il sistema d'illuminazione per attraversamenti pedonali dovrà essere sicuro ed efficiente per il cittadino e per il traffico veicolare. Gli attraversamenti pedonali ben visibili, rappresentano una buona soluzione per mettere in sicurezza i pedoni e i ciclisti e al contempo sono anche ottimi moderatori di velocità per i veicoli in quanto l'utente veicolare percepisce maggiormente una situazione di pericolo. Non solo gli attraversamenti pedonali ma anche l'illuminazione pubblica va ripensata in chiave sostenibile e nei comuni sostenibili, l'illuminazione urbana non inquina e non spreca energia¹⁰. Con l'illuminazione a led si può parlare di luce digitale e di smart city, la città "intelligente" dove la stessa infrastruttura per l'illuminazione pubblica può essere usata per implementare nuovi dispositivi e servizi. Il lampione non serve più solo a illuminare (e illuminare meglio che in passato, grazie ai più elevati indici di resa cromatica dei led rispetto alle vecchie lampade), ma anche a sviluppare una rete elettrica digitalizzata, che si può controllare e gestire a distanza. Così è possibile utilizzare la stessa infrastruttura, la rete di illuminazione pubblica digitalizzata, per implementare servizi accessori utili ai cittadini e alle imprese: telecamere di sicurezza, centraline per il monitoraggio dei dati ambientali, punti di ricarica dei veicoli elettrici, dispositivi per le reti di telecomunicazione a banda larga.

¹⁰ Nel complesso si stima che, in Italia, un sistema di illuminazione pubblica 'intelligente' – con lampade efficienti, sostegni ottimizzati e alimentatori programmabili – porterebbe a un risparmio di energia elettrica di circa 0,3 – 0,5 TWh ogni anno.

AZ.11 INTERVENTI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Viale EROI D'ITALIA – via CASARANO – Via LEONARDO DA VINCI -
Corso UMBERTO I.

(Vd anche abaco allegato alla presente relazione tecnica)

Si assumono qui come fondamentali i seguenti principi:

- indurre l'automobilista a guidare piano e con attenzione realizzando e modificando l'esistente al fine di evitare strade monotone a "canale" e proporre strade a situazione variabile;
- costruire strade scorrevoli ma lente e belle attraverso la realizzazione di rotonde, chicane, piattaforme rialzate e riordino della sosta;
- dare sicurezza ai pedoni e ciclisti attraverso isole salvagente, attraversamenti rialzati e ciclabilità in sede;
- Aumentare il verde, la sosta, gli spazi accoglienti poiché la strada dovrà riacquistare la funzione sociale, ritornare ad essere il centro della comunità, il luogo di incontro e di socializzazione.

Come evidenziato dai dati Istat (consultabili sul sito Internet [http:// www. istat. it](http://www.istat.it)), la ragione prima dell'incidentalità stradale è rappresentata dall' eccesso di velocità dei veicoli a motore: l' incidente si produce in quella situazione in cui il conducente sta procedendo ad una velocità che non gli consente di arrestare il veicolo in tempo utile per evitare l' impatto, stante la situazione ambientale della strada e la visibilità che essa permette nelle varie potenziali situazioni di pericolo.

Si pensa di adottare i cuscini berlinesi, stretti a sufficienza perché un veicolo largo li possa superare ma che non possono essere evitati da un'automobile; tali cuscini sono molto usati in Europa, meno negli Stati Uniti, dove sull'asse posteriore dei veicoli di emergenza sono montate ruote interne ed esterne, con quelle interne che hanno un interasse simile a quello delle automobili. La sfida è quindi di mantenere gli effetti degli elementi di moderazione del traffico sui veicoli di emergenza a livelli accettabili e di ricercare nuove forme di calmierazione che consentano di divergere o rallentare il resto dei veicoli, trovando una soluzione equilibrata tra due beni pubblici, cioè l'avere un traffico più sicuro e lento e un servizio efficiente attuato da questi mezzi. Ma questo può attuarsi solamente con la sperimentazione e l'attenta progettazione delle misure di moderazione del traffico.

AZ.12 ISTITUZIONE DEL TAXI SOCIALE O DI FORME AD ESSO ASSIMILABILI

Il "Taxi sociale" è un servizio (istituito dal Comune) finalizzato a rimuovere situazioni che impediscono alla persona di poter essere autonoma. Il servizio è rivolto prioritariamente a residenti autosufficienti o parzialmente autosufficienti. Il servizio di taxi sociale ha le seguenti finalità:

- a) Promuovere l'autonomia della persona a rischio di emarginazione, supportandola nelle funzioni che non è sempre in grado di espletare;
- b) Favorire l'integrazione ed il collegamento fra i servizi socio-sanitari;
- c) Facilitare l'inserimento nel proprio contesto sociale delle persone in difficoltà, versanti in situazione di solitudine o di disagio per la precarietà della rete di aiuto (famigliari, parenti, vicini...);
- d) Sostenere le persone che si trovano in uno stato di sofferenza per ragioni sanitarie o sociali, accompagnandole dal medico oppure a visite specialistiche e/o esami diagnostici presso ambulatori pubblici o strutture ospedaliere.

AZ.13 ZONA A TRAFFICO LIMITATO

Via LOPEZ

L'istituzione di una ZTL (Zona a Traffico Limitato) con permesso di parcheggio esclusivo per i residenti è una delle azioni previste dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Taurisano. Questa misura si inserisce in un contesto più ampio di riqualificazione e regolamentazione della mobilità in centro città, con l'obiettivo di ridurre il traffico veicolare, migliorare l'accessibilità e rendere l'area urbana più vivibile per i residenti, i pedoni e i ciclisti. L'introduzione della ZTL ha numerosi benefici sia a livello pratico che sociale. In primo luogo, la limitazione del traffico nelle aree centrali della città, con accesso consentito solo ai residenti o ad altre categorie autorizzate, contribuisce a ridurre notevolmente il congestionamento del traffico e consente ai residenti di avere una maggior disponibilità di posti auto nelle vicinanze delle proprie abitazioni, evitando la difficoltà di trovare parcheggio e riducendo il fenomeno del parcheggio selvaggio. In questo modo, si garantisce che le persone che vivono nel centro possano usufruire di spazi di sosta più facilmente, riducendo anche il rischio di congestione nelle strade residenziali.

AZ.14 PROMUOVERE L'ACCESSIBILITÀ DIGITALE DEI SITI

Occorre partire da un censimento dei beni culturali di maggiore rilevanza e individuazione di azioni utili a creare collegamenti diretti e diffusi da e verso tale patrimonio culturale, al fine di poterne fruire al meglio ad esempio ampliamento della copertura di fibra ottica e wi-fi pubblico nelle città di rilevanza turistica, creazioni di piattaforme digitali integrate per fornire informazioni sui servizi di mobilità e sull'accessibilità delle destinazioni turistiche, favorire l'installazione, di dispositivi dedicati al turista per l'informazione e la vendita di servizi integrati mobilità-turismo, ecc..);

Si pensa ad un utilizzo diffuso dei diversi canali di comunicazione all'utenza: informazioni a bordo e alle fermate; siti web informativi; social network come Facebook e Twitter; telefoni cellulari, mediante SMS di avviso; applicazioni per smartphone; schermi e altoparlanti nelle stazioni...

1.2 Specifiche per la realizzazione delle Azioni

Si integra questo documento con le osservazioni pervenute, ognuna delle quali è stata accolta:

ARPA PUGLIA	Considerato che l'esecutività delle previsioni del PUMS è affidata a piani e programmi attuativi di breve periodo, limitatamente alle finalità proprie della VAS di cui all'art. 4 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii e fermo restando il rispetto della normativa ambientale pertinente, si ritiene che i possibili impatti ambientali determinati dai principali interventi infrastrutturali che il PUMS di Taurisano prevederà (realizzazione di parcheggi di scambio, modifica sezioni della rete viaria esistenti e di progetto, etc...) siano mitigabili a condizione che: - si preveda l'utilizzo di tecniche e tecnologie che consentano il risparmio di risorse ed inoltre l'avvio a recupero dei materiali di scarto derivanti dalle opere a farsi; - siano previsti tutti gli accorgimenti atti a contenere le emissioni di rumore e il sollevamento e la dispersione delle polveri; - nelle aree di cantiere deputate all'assistenza e manutenzione dei macchinari deve essere predisposto ogni idoneo accorgimento atto a scongiurare la diffusione sul suolo di sostanze inquinanti a seguito di sversamenti accidentali; - sia contenuto il consumo di suolo, privilegiando la viabilità esistente o aree già rimaneggiate e/o dismesse e non interessando superfici naturali e/o seminaturali; - sia aumentata la permeabilità del suolo realizzando i nuovi parcheggi con pavimentazioni drenanti o permeabili o semipermeabili al fine di consentire l'infiltrazione delle acque e minimizzare il deflusso superficiale, a condizione che inferiormente alla finitura superficiale dell'intera area interessata sia
-------------	--

	realizzato un idoneo strato filtrante, opportunamente dimensionato in relazione alla natura e permeabilità del terreno, che garantisca la tutela delle falde sotterranee dalla contaminazione dovuta all'infiltrazione di agenti inquinanti; - siano aumentati i servizi ambientali (es. mitigazione dell'isola di calore, lotta ai cambiamenti climatici, regolazione dei flussi idrici, conservazione della biodiversità) grazie all'integrazione delle infrastrutture verdi nei percorsi di mobilità urbana ed extraurbana. L'implementazione di aree verdi dovrà essere attuata impiegando specie vegetali autoctone, in conformità con la normativa vigente relativa a <i>Xylella fastidiosa</i> e tenendo conto delle misure fitosanitarie vigenti sul territorio regionale per il controllo di tale patogeno.
RETE TERNA	[...] nel vostro territorio non vi sono linee in cavo che potrebbero comportare interferenze tra il Vostro Piano Urbano con la Rete di Trasmissione Elettrica Nazionale gestita dalla Scrivente.
AQP	[...] le piste ciclabili, i sentieri ed i camminamenti previsti in progetto, non interferiscono con le reti gestite da questa Società, si esprime per quanto di competenza, nulla osta all'adozione del piano in epigrafe a condizione che: - Le fasce occupate dalle condotte idriche e fognarie, in sede propria, dovranno essere libere ed interamente percorribili lungo tutta la loro lunghezza, non dovrà essere realizzato, quindi, alcun manufatto che possa ostacolare il libero transito, anche al fine di poter consentire le normali attività manutentive che si dovessero rendere necessarie; - I chiusini posti sugli organi di manovra della rete idrica ed a protezione dei pozzetti d'ispezione della rete di fognatura nera cittadina, ubicati sia in sede propria che sulla viabilità pubblica, dovranno essere ricollocati alla stessa quota del piano campagne o alla •quota stradale e resi accessibili al personale di questa Società.

CAPITOLO 2 - SCENARI

Gli scenari alternativi sono costruiti non ipotizzando varie combinazioni di azioni, contenute all'interno delle strategie individuate precedentemente bensì prevedendo medesime azioni ma in tempi differenti. Tali scenari devono prevedere un piano economico-finanziario che ne supporti la sostenibilità programmatica in termini di costi di investimento e gestione. È necessario effettuare per ogni azione una stima sommaria dei costi di investimento e dei relativi tempi di realizzazione dell'opera. I due scenari alternativi sono stati valutati rispetto a quello di riferimento che include tutti gli interventi in corso di realizzazione o già finanziati (trattati nelle Linee di Indirizzo), che saranno completati entro l'orizzonte temporale considerato nel PUMS e che, indipendentemente dal soggetto attuatore, prevedano ricadute all'interno dell'area di Piano. L'individuazione dello scenario di Piano tra i due scenari alternativi proposti sarà effettuata attraverso la valutazione comparativa della sostenibilità economica e gestionale degli interventi proposti e dei benefici generati da tutte le strategie messe in campo dal PUMS. Gli scenari differiscono fra di loro non tanto in merito ad una impostazione generale, comunque condivisa ma solo nei tempi di realizzazione e di avvio delle azioni stesse. Lo Scenario di Piano PUMS (SP) è costituito dalle azioni ed interventi individuati, da attuare nei 10 anni dall'approvazione del Piano stesso. Le azioni individuate dal Piano sono state declinate in tre fasi temporali

- breve termine (da 0 a 3 anni)
- medio termine (da 4 a 7 anni)
- lungo termine (da 8 a 10 anni)

Al fine di favorire lo sviluppo delle azioni di immediata fattibilità e di garantire l'efficacia delle misure proposte, il PUMS promuove la redazione di specifici Piani Particolareggiati o comunque di settore e relativamente ai temi di particolare rilevanza per il conseguimento degli obiettivi. Si riportano due ipotesi di tempistica sulla attuazione delle azioni del piano. Si tratta di una valutazione di massima in quanto le fasce temporali considerate sono state scelte per tener conto di eventuali tempi difficilmente calcolabili a priori relativi ad attività non tecniche. Si è scelto come scenario di Piano, lo scenario 2 della tabella seguente poiché appare migliore la temporizzazione delle azioni ai fini del costo e dell'impatto finanziario in generale, della percezione degli utenti e delle priorità di intervento individuate nelle azioni

AREE DI INTERESSE	MACRO OBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	STRATEGIE	AZIONI	COSTI €	SCENARIO 1			SCENARIO 2 (SCENARIO DI PIANO)		
						Breve termine (da 0 a 3 anni) TEMPO DI REALIZZAZIONE	Medio termine (da 4 a 7 anni) TEMPO DI REALIZZAZIONE	Lungo termine (da 8 a 10 anni) TEMPO DI REALIZZAZIONE	Breve termine (da 0 a 3 anni) TEMPO DI REALIZZAZIONE	Medio termine (da 4 a 7 anni) TEMPO DI REALIZZAZIONE	Lungo termine (da 8 a 10 anni) TEMPO DI REALIZZAZIONE
A	A.1 A.2 A.4 A.5 A.6 A.7	os.1 os.2 os.3 os.4 os.5	ST.1 ST.2 ST.5 ST.7	AZ. 2 Definizione di una pista ciclabile	280.000,00						
				AZ. 3 Creazione di stazioni di Bike sharing, relativi parcheggi e installazione colonnine di ricarica pubbliche	60.000,00						
				AZ.5 Creazione punti di interscambio modale	10.000,00						
				AZ. 6 Manutenzione dei marciapiedi, dando priorità alle strade a maggiore intensità/esposizione ai conflitti potenziali con il traffico motorizzato...	300.000,00						
				AZ.12 Istituzione del TAXI Sociale o di forme ad esso assimilabili	150.000,00						
B	B.1 B.2 B.3 B.4	os.1 os.2 os.3 os.4 os.5	ST.1 ST.5 ST.6 ST.8 ST.10	AZ.2 Definizione di una pista ciclabile	280.000,00						
				AZ.3 Creazione di stazioni di Bike sharing, relativi parcheggi e installazione colonnine di ricarica pubbliche	70.000,00						
				AZ.4 Nuove Aree Pedonali	25.000,00						
				AZ.7 Campagne di informazione, promozione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile e le sue declinazioni e sulla sicurezza stradale...	40.000,00						
				AZ.10 Garantire un sistema d'illuminazione efficace al	200.000,00						

				fine di aumentare la visibilità e la sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti							
C	C.1	os.1 os.2 os.4 os.6	ST.2 ST.4 ST.7 ST.10	AZ.4 Nuove Aree Pedonali	25.000,00						
				AZ.6 Manutenzione dei marciapiedi, dando priorità alle strade a maggiore intensità/esposizione ai conflitti potenziali con il traffico motorizzato...	300.000,00						
				AZ.8 Adeguate segnaletica di indicazione (orizzontale, verticale e luminosa)	50.000,00						
				AZ.9 Istituzione di Parcheggi a pagamento, parcheggi per disabili e parcheggi rosa	35.000,00						
				AZ.10 Garantire un sistema d'illuminazione efficace al fine di aumentare la visibilità e la sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti	200.000,00						
				AZ.11 Interventi di moderazione del traffico	100.000,00						
				AZ.12 Istituzione del TAXI Sociale o di forme ad esso assimilabili	150.000,00						
D	D.1 D.2	os.7 os.8	ST.3 ST.4 ST.8 ST.9 ST.10	AZ.1 Definizione di nuovi sentieri ciclabili e pedonali	270.000,00						
				AZ.3 Creazione di stazioni di Bike sharing, relativi parcheggi e installazione colonnine di ricarica pubbliche	70.000,00						
				AZ.4 Nuove Aree Pedonali	25.000,00						
				AZ.7 Campagne di informazione, promozione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile e le	40.000,00						

				sue declinazioni e sulla sicurezza stradale...							
				AZ.9 Istituzione di Parcheggi a pagamento, parcheggi per disabili e parcheggi rosa	35.000,00						
				AZ.12 Istituzione del TAXI Sociale o di forme ad esso assimilabili	150.000,00						
				AZ.13 Zona a Traffico Limitato	45.000,00						
				AZ.14 Promuovere l'accessibilità digitale dei siti	50.000,00						

Tabella 5 - Scenari alternativi, Scenario di Piano (2) e costo delle singole azioni.

AREE DI INTERESSE	MACRO OBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	STRATEGIE	AZIONI	PRIORITA' DELLE AZIONI
					alta media bassa
A	A.1 A.2 A.4 A.5 A.6 A.7	os.1 os.2 os.3 os.4 os.5	ST.1 ST.2 ST.5 ST.7	AZ. 2	Priorità alta
				AZ. 3	Priorità alta
				AZ.5	Priorità bassa
				AZ. 6	Priorità alta
				AZ.12	Priorità media
B	B.1 B.2 B.3 B.4	os.1 os.2 os.3 os.4 os.5	ST.1 ST.5 ST.6 ST.8 ST.10	AZ.2	Priorità alta
				AZ.3	Priorità alta
				AZ.4	Priorità alta
				AZ.7	Priorità media
				AZ.10	Priorità alta
C	C.1	os.1 os.2 os.4 os.6	ST.2 ST.4 ST.7 ST.10	AZ.4	Priorità alta
				AZ.6	Priorità alta
				AZ.8	Priorità alta
				AZ.9	Priorità media
				AZ.10	Priorità alta
				AZ.11	Priorità media
D	D.1 D.2	os.7 os.8	ST.3 ST.4 ST.8 ST.9 ST.10	AZ.1	Priorità bassa
				AZ.3	Priorità alta
				AZ.4	Priorità alta
				AZ.7	Priorità media
				AZ.9	Priorità media
				AZ.12	Priorità media
				AZ.13	Priorità bassa
				AZ.14	Priorità bassa

Tabella 6 - Scenario di Piano: priorità delle azioni.

CAPITOLO 3 - MONITORAGGIO

In accordo con le linee guida ELTIS e con quelle nazionali, è necessario predisporre un programma di monitoraggio a cadenza biennale che copra l'intero ciclo di vita del PUMS. L'obiettivo del monitoraggio è quello di verificare la progressiva attuazione dello scenario di Piano e l'impatto che esso è in grado di produrre sugli stili di mobilità orientandoli verso soluzioni ambientalmente più sostenibili e riducendo le relative esternalità (Inquinamento, incidentalità, perditempi connessi alla congestione del traffico veicolare, occupazione impropria dello spazio urbano da parte degli autoveicoli...).

Il programma di monitoraggio prevede (almeno) le seguenti attività:

- rilievo dei flussi di traffico sulle sezioni stradali al cordone dell'area compatta e comparazione con le serie storiche disponibili;
- analisi del cash flow della sosta su strada e indagini a campione per stimare la durata della sosta su strada;
- analisi dei dati sull'incidentalità stradale con focus sui punti dove sono stati realizzati interventi di moderazione del traffico per verificarne gli effetti
- esiti dei progetti Piedibus e delle zone 30.
- estensione ed utilizzo della rete ciclabile e degli itinerari ciclo-pedonali

Ogni due anni, tramite l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, inteso come Piano attuativo del PUMS in materia di traffico veicolare e gestione della sosta su strada, si provvederà a portare in attuazione lo scenario del PUMS e ad apportare gli eventuali correttivi a carattere "tattico" riguardanti aspetti di controllo e regolazione della circolazione.

In tutti i casi, tramite la simulazione degli interventi e dei correttivi ipotizzati a seguito dei risultati del monitoraggio, verranno ricalibrati le strategie e gli interventi di Piano al fine di cogliere i target degli obiettivi prefissati.

Il Monitoraggio ha come primo obiettivo quello di valutare l'efficacia e l'efficienza delle azioni/interventi proposti dal PUMS. Dovendo essere una valutazione prestazionale, il

monitoraggio si avvale dello strumento degli indicatori. Il sistema degli indicatori consente di valutare non solo lo stato di attuazione delle azioni, ma anche gli effetti diretti che queste hanno avuto sull'intero sistema della mobilità e gli effetti indiretti sui sistemi urbani e territoriali nelle loro componenti sociali, economiche e ambientali.

Il monitoraggio, attraverso il sistema degli indicatori, compie una valutazione in itinere del Piano tramite periodici rapporti valutativi che devono essere considerati come tappe intermedie di avvicinamento agli obiettivi finali. Sulla base di questi possono essere adottate delle revisioni al

piano riguardanti le azioni che si sono dimostrate meno efficaci rispetto agli obiettivi finali.

Il sistema di monitoraggio seguirà quindi il modello di gestione del Piano: monitoraggio, valutazione, revisione.

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi l'attività di monitoraggio consisterà nell'associare a ciascuna azione prevista dal Piano uno o più indicatori di realizzazione che potranno risultare in sede di redazione dei report, sia discreti (attuato/non attuato), sia continui (ad es. % rispetto allo sviluppo definito in sede progettuale e/o di attivazione della progettualità). In un'ottica di valutazione periodica del grado di attuazione del piano è opportuno misurarne *in itinere* le prestazioni funzionali generali.

Al termine delle fasi di monitoraggio *in itinere* deve essere prodotto un Report sullo stato di attuazione e realizzazione del PUMS e sulla sua capacità di perseguire gli obiettivi e i relativi target fissati. Al termine della prima fase di monitoraggio *ex post*, sarà effettuato un aggiornamento correttivo del Piano e conseguente ripubblicazione della versione aggiornata, mentre al termine dei 10 anni dall'approvazione dovrà essere redatta una versione *ex novo* del Piano.

Le fasi di monitoraggio *in itinere* e *ex post* sono accompagnate da un processo partecipativo che, in analogia con quanto avvenuto nella fase iniziale di redazione del Piano, coinvolge i vari portatori di interesse nel processo di informazione, attuazione e realizzazione del PUMS. Il ciclo di vita dell'attività di monitoraggio, nella finestra temporale dei 10 anni di validità del PUMS, è rappresentabile attraverso il seguente cronoprogramma di massima

ATTIVITA'	ANNO 1	ANNO 2	ANNO 3	ANNO 4	ANNO 5	ANNO 6	ANNO 7	ANNO 8	ANNO 9	ANNO 10
Raccolta dati										
Verifica, partecipazione eventuali azioni correttive										
Report di monitoraggio										
Aggiornamento PUMS										

Tabella 7 - Attività ed anni di monitoraggio.

3.1 Indicatori di risultato

Sono inseriti nel set degli indicatori del PUMS, tutti gli indicatori di risultato, derivanti dai macrobiettivi, che sono stati utilizzati per la scelta dello scenario di piano. Essi infatti costituiscono il vero e proprio “core” del processo di aggiornamento, monitoraggio e valutazione del piano.

Gli “indicatori di risultato”, dovranno obbligatoriamente essere contenuti all’interno del monitoraggio biennale in quanto costituiscono l’elemento chiave per valutare l’aggiornamento del piano e del conseguimento dei suoi obiettivi. Da essi, si potranno evidenziare il discosto dai risultati attesi ed eventuali correttivi.

AREE DI INTERESSE	MACROBIETTIVI e OBIETTIVI SPECIFICI	INDICATORI di risultato	UNITA' DI MISURA	FONTE DATI	TREND
A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A.1 - Miglioramento del TP (M). A.2 - Riequilibrio modale della mobilità (M). A.3 - Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) (M). A.4 - Riduzione del tasso di motorizzazione (R). A.5 – Sviluppo dell'intermodalità (R) anche Valorizzando e adeguare la rete ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori (R). A.6 - Salvaguardare e valorizzare le strade di interesse paesaggistico costituite dalle reti di città (R). A.7 - Promuovere ed incentivare una fruizione paesisticoperceptiva ciclo-pedonale (R). os.1 – Miglioramento della vivibilità e dell'accessibilità nei centri urbani delle aree interne (SA/SS). os.2 - Miglioramento della mobilità (anche percorsi e sentieri per la mobilità lenta) da, per e entro le aree interne al fine di rendere più accessibili i servizi/attrattori e risorse sul territorio (SA/SS). os.3 - Favorire la creazione di greenways o almeno di viali alberati (SA/SS). os.4 - Migliorare l'accessibilità e la fruibilità dei siti di valore storico e ambientale attraverso la realizzazione di infrastrutture di servizio sia ai cittadini che ai turisti sia nel centro sia nelle campagne (SA/SS). os.5 - Creare attrattività del trasporto ciclopedonale.	I.1 - Passeggeri trasportati – Numero di biglietti e abbonamenti venduti	%	Indagini CATI/questionari +ACI + ASSET	+
		I.2 - % di spostamenti in autovettura			-
		I.3 - % di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo (mezzo privato)	%	Indagini CATI/questionari +ACI + ASSET	-
		I.4 - % di spostamenti in bicicletta (mezzo pvt) % di spostamenti a piedi	%	Indagini CATI/questionari +ACI + ASSET	+
		I.5 - Previsioni urbanistiche servite da un sistema di rete di percorsi pedo-ciclabili; mq delle aree verdi, pedonali e zone 30 per abitante	%	SIT PUGLIA/ UFFICIO TECNICO COMUNALE	+
		I.6 - % di progetti infrastrutturali mirati all'accessibilità per ogni categoria di utenza	% di previsioni di luoghi/zone/aree servite da un sistema di rete di percorsi pedo-ciclabili e comunque con assenza di barriere architettoniche e senso-percettive	SIT PUGLIA/ UFFICIO TECNICO COMUNALE/ALB O PRETORIO	+
		I.7- Tasso di motorizzazione - auto possedute/	Auto/ab	ISTAT/ACI/ MOTORIZZAZIONE E /questionari	-
B. Sostenibilità energetica e ambientale	B.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi (M).	I.8 - Consumo annuo di carburante pro capite	Litri/anno/abitante	Software per la stima delle emissioni	-
		I.9 - Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite	kg PM10/abitante/anno		-

	B.2 - Miglioramento della qualità dell'aria (M). B.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico (M). B.4 - Armonizzazione tra infrastruttura e sistema insediativo. Disegno qualitativo dell'infrastruttura da armonizzare con il contesto insediativo circostante (R) os.1 + os. 2 + os. 3 + os. 4 + os 5	I.10 - Emissioni annue di PM2,5 da traffico veicolare pro capite	kg PM2,5/abitante/anno	inquinanti COPERT+ACI	-
		I.11 - Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite	t CO2/abitante/anno ml/ab		-
		I.12 - Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	% residenti esposti a >55/65 dBA		-
C. Sicurezza della mobilità stradale	C. 1 - Aumentare la sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone, sviluppare infrastrutture sostenibili e resilienti (M – priorità politica 2). ¹¹ os.1 + os. 2 + os. 4 os.6 – Garantire il diritto alla mobilità agli utenti diversamente abili.	I. 13 - Indice annuo di incidentalità stradale	n. incidenti/1000 ab	Polizia Municipale+ASSE T+ACI	-
		I. 14 - Indice annuo di mortalità stradale	n. morti/n. incidenti/anno		-
		I. 15 - Indice annuo di lesività stradale	n. feriti/n. incidenti/anno		-
		I.6 - % di progetti infrastrutturali mirati all'accessibilità per ogni categoria di utenza	% di idonea progettazione accessibile e funzionale n. scivoli ogni ml di pavimentazione accessibile n. passaggi pedonali accessibili ogni ml	UFFICIO TECNICO COMUNALE + INDAGINI SPECIFICHE + BANCA DATI GESTORI	+
D. Sostenibilità socio economica	D.1 - Aumento dell'efficienza e della sostenibilità del sistema dei trasporti (M - priorità politica 3). D.2 - Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica) (M). os. – 7 Miglioramento delle prestazioni della pubblica amministrazione (SA/SS). os. – 8 Garantire la mobilità alle persone a basso reddito.	I. 16 - Accessibilità al sistema di trasporto/sosta specifico (stazioni ferroviarie, fermate di TP su gomma, parcheggi di scambio, (posti auto riservati, ecc.): presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere come ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali ecc.)	% di dotazioni	UFFICIO TECNICO COMUNALE + INDAGINI SPECIFICHE + BANCA DATI GESTORI	+
		I. 17 - Livello di soddisfazione per il sistema di mobilità urbana con focus su Utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini, persone a basso reddito)	Score da indagine (CSI: Customer Satisfaction Index) Scala 0-100		+

Tabella 8 - Indicatori di Risultato.

¹¹ Direttiva “Indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per l'anno 2022”

Gli obiettivi strategici e i connessi obiettivi operativi da realizzare per l'anno 2022 si ispirano e trovano attuazione nell'ambito di una visione globale che pone lo sviluppo sostenibile del Paese al centro delle politiche pubbliche e delle azioni delle pubbliche amministrazioni, anche al fine di stimolare la ripresa economica e sociale dopo la crisi indotta dalla pandemia da COVID-19. gli obiettivi sono definiti in coerenza con l'Agenda 2030, tenendo conto dei target finali a livello europeo e connettendo i risultati attesi ai fondi stanziati in particolare dalle ultime leggi di bilancio e a quelli legati al fondo complementare e al PNRR.

<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/mims-giovannini-emana-la-direttiva-su-obiettivi-strategici-e-la-gestione-delle>

3.2 Indicatori di realizzazione

La selezione degli “indicatori di realizzazione”, è avvenuta incrociando quelli suggeriti nel D.M. 397/2017 (tabella 3) e le azioni messe in atto nel piano.

Dalla convergenza di tali azioni, ne deriva l’individuazione di grandezze ed unità di misura da valutare in sede di monitoraggio, specificatamente per ogni azione, a seconda del campo di applicazione della stessa. Gli indicatori che consentono di valutare maggiormente gli avanzamenti PUMS nell’attuazione del Piano risultano:

AZIONI	INDICATORI	UNITA DI MISURA	BREVE TERMINE (DA 0 A 3 ANNI)	MEDIO TERMINE (DA 4 A 7 ANNI)	LUNGO TERMINE (DA 8 A 10 ANNI)
AZ.1 Definizione di nuovi sentieri ciclabili e pedonali	sentieri/percorsi arricchiti dalle attrezzature previste	%	20%	50%	100%
AZ.2 Definizione di una pista ciclabile		%	50%	100%	
AZ.3 Creazione di stazioni di Bike sharing, relativi parcheggi e installazione colonnine di ricarica pubbliche	Numero di stazioni di noleggio; numero di stalli; Numero di colonnine.	%	100%		
AZ.4 Nuove Aree Pedonali	Istituzione	SI/NO	SI		
AZ.5 Creazione punti di interscambio modale	Presenza di questi punti	SI/NO			SI
AZ. 6 Manutenzione dei marciapiedi, dando priorità alle strade a maggiore intensità/esposizione	marciapiedi adeguati	%	100%		
AZ.7 Campagne di informazione,	n. campagne; n. partecipanti; n. incremento	n.	Almeno 5	15 campagne	

promozione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile	mobilità sostenibile				
AZ.8 Adeguate segnaletica di indicazione (orizzontale, verticale e luminosa)	segnaletica adeguata	SI/NO	SI		
AZ.9 Istituzione di Parcheggi a pagamento, parcheggi per disabili e parcheggi rosa	Istituzione	SI/NO		SI	
AZ.10 Garantire un sistema d'illuminazione efficace	Presenza di illuminazione	SI/NO	SI		
AZ.11 Interventi di moderazione del traffico	n. di interventi;	%	30%	100%	
AZ.12 Istituzione del TAXI Sociale o di forme ad esso assimilabili	Attivazione del servizio	SI/NO		SI	
AZ.13 Zona a Traffico Limitato	Istituzione	SI/NO			SI
AZ.14 Promuovere l'accessibilità digitale dei siti	Presenza di iniziative in tal senso	SI/NO			SI

Tabella 9 - Indicatori di Realizzazione.

