



2025

CITTA' DI TAURISANO

Provincia di Lecce

PUMS

Rapporto Ambientale

VITALE & DURANTE

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

OTTOBRE 2025

AGGIORNAMENTO POST OSSERVAZIONI

Sommario

CAPITOLO 0 – LE OSSERVAZIONI	2
CAPITOLO 1 – OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI	5
1.1 Strategie e Azioni	10
CAPITOLO 2 - SCENARI.....	32
CAPITOLO 3 – VALUTAZIONE DI COERENZA.....	36
3.1 Coerenza esterna	36
3.2 Coerenza esterna con gli obiettivi di sostenibilità	39
3.3 Coerenza interna tra le politiche/azioni e gli obiettivi del Piano	40
3.4 Gli effetti del Piano.....	44
3.4.1 Sistema Infrastrutturale (DRAG Infrastrutture)	45
3.4.2 Rischio Idrogeologico (PAI).....	45
3.4.3 Impatto paesaggistico (PPTR)	46
3.4.4 Clima Acustico e Inquinamento Atmosferico	46
3.4.5 Sicurezza e Salute.....	47
3.4.6 Impatto sociale ed economico	48
CAPITOLO 4 - MONITORAGGIO	49

CAPITOLO 0 – LE OSSERVAZIONI

Con riferimento all'iter di approvazione del PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) PER IL TERRITORIO DEL COMUNE DI TAURISANO, si comunica che con Determinazione n. 587 del 29.09.2025, l'Autorità competente in materia di VAS per il Comune di Taurisano ha emesso il provvedimento conclusivo della verifica di assoggettabilità a VAS del suddetto Piano, le cui Linee di indirizzo sono state approvate con Delibera di G. C. n. 58 del 13/04/2022, escludendolo dall'applicazione della procedura di assoggettabilità a VAS, ai sensi degli artt. 13 e 18 del D. Lgs. n. 152/2006 e art. 7 comma 7.2 lettera a) del R.R. n. 18 del 19/10/2013 di attuazione della L.R. n. 44 del 14/12/2012,

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.

Tabella 1 - Osservazioni

CAPITOLO 1 – OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI

Al Capitolo 4 della PARTE I del Rapporto Preliminare di Ass. a VAS, sono stati individuati gli Obiettivi e i relativi indicatori di risultato.

L'individuazione degli obiettivi e degli indicatori, ha avuto origine da varie fonti e analisi:

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)**¹
- 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;
- 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.

¹ Del 27/09/2022, Fonte:

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

- della **Strategia Aree Interne Sud Salento² – 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;
 - 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

² 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.

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 insediamento³.

Al Capitolo 4 (PARTE I) del Rapporto Preliminare di Ass. a VAS 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.

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 (<i>M</i>). A.2 - Riequilibrio modale della mobilità (<i>M</i>). 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) (<i>M</i>). A.4 - Riduzione del tasso di motorizzazione (<i>R</i>). A.5 – Sviluppo dell'intermodalità (<i>R</i>) <i>anche</i> Valorizzando e adeguare la rete ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori (<i>R</i>). A.6 - Salvaguardare e valorizzare le strade di interesse paesaggistico costituite dalle reti di città (<i>R</i>). A.7 - Promuovere ed incentivare una fruizione paesistico-percettiva ciclo-pedonale (<i>R</i>). os.1 – Miglioramento della vivibilità e dell'accessibilità nei centri urbani delle aree interne (<i>SA/SS</i>). 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	I.1 - Passeggeri trasportati – Numero di biglietti e abbonamenti venduti I.2 - % di spostamenti in autovettura	%
		I.3 - % di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo (mezzo privato) I.4 - % di spostamenti in bicicletta (mezzo pvt) % di spostamenti a piedi	%
		I.5 - Previsioni urbanistiche servite da un sistema di rete di percorsi pedo-ciclabili; mq delle aree verdi, pedonali e zone 30 per abitante	%
		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

³ ARTI, *op.cit.*

	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.		e senso- percettive
		I.7- Tasso di motorizzazione - auto possedute/	Auto/ab
B. Sostenibilità energetica e ambientale	B.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi (M). 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.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 (M – <i>priorità politica 2</i>). ⁴ os.1 + os. 2 + os. 4	I. 13 - Indice annuo di incidentalità stradale	n. incidenti/1000 ab
		I. 14 - Indice annuo di mortalità stradale	n. morti/n. incidenti/anno

⁴ 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.

	os.6 – Garantire il diritto alla mobilità agli utenti diversamente abili.	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
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 (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
		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 2 – 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 Regionali⁵ 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 ciclopedonale 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

⁵ <http://mobilita.regione.puglia.it/index.php/descrizione-joomla/itemlist/category/153>

14. Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri

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 - Ciclovía degli Appennini e dell'Acquedotto Pugliese che attraversa il territorio di Ruffano ai confini con Taurisano)⁶. Si è pensato ad una possibile differenziazione dei sentieri. Se

⁶ La Ciclovía 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.

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:

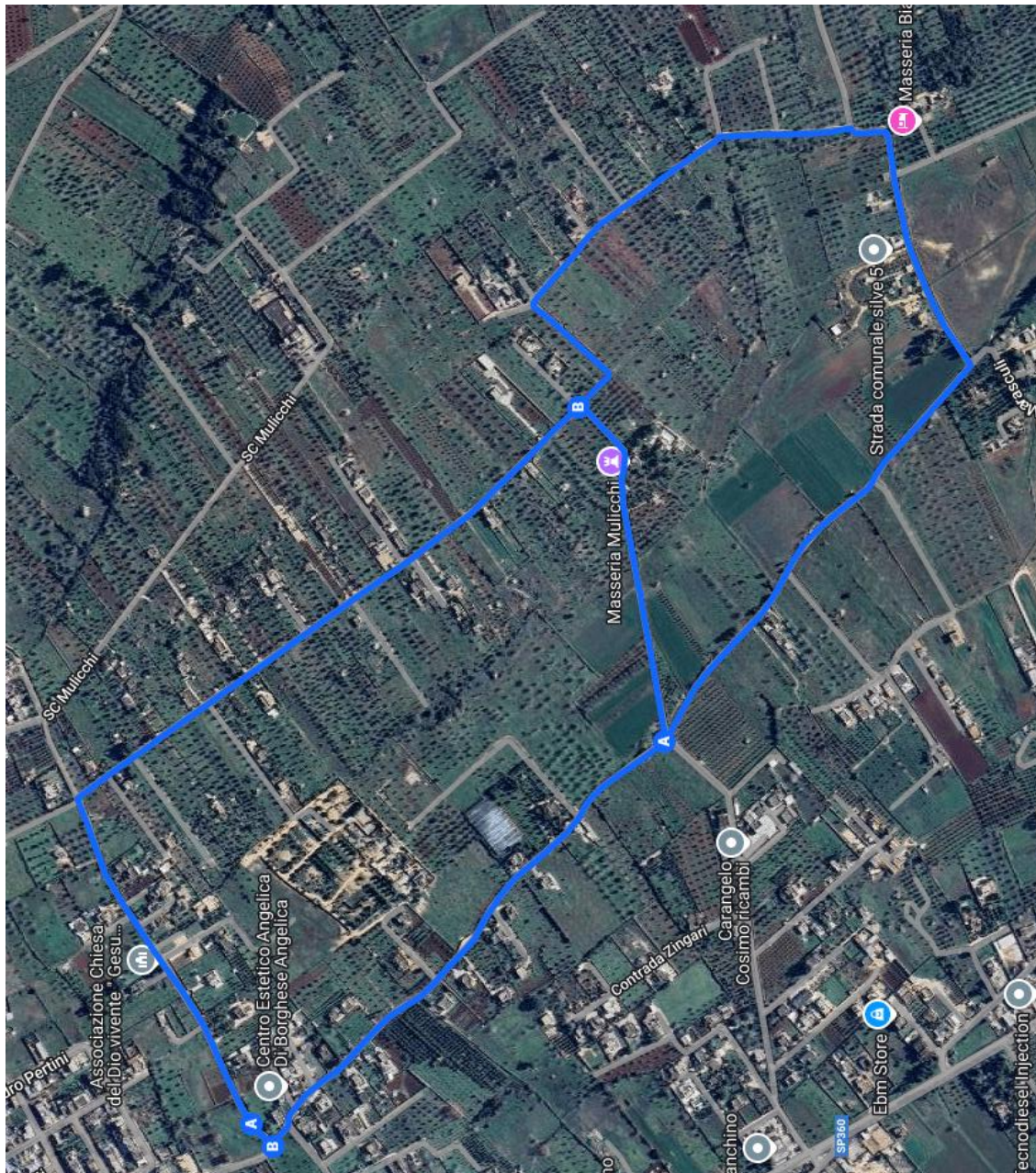


Figura 1- Mulicchi = Totale 5 km.

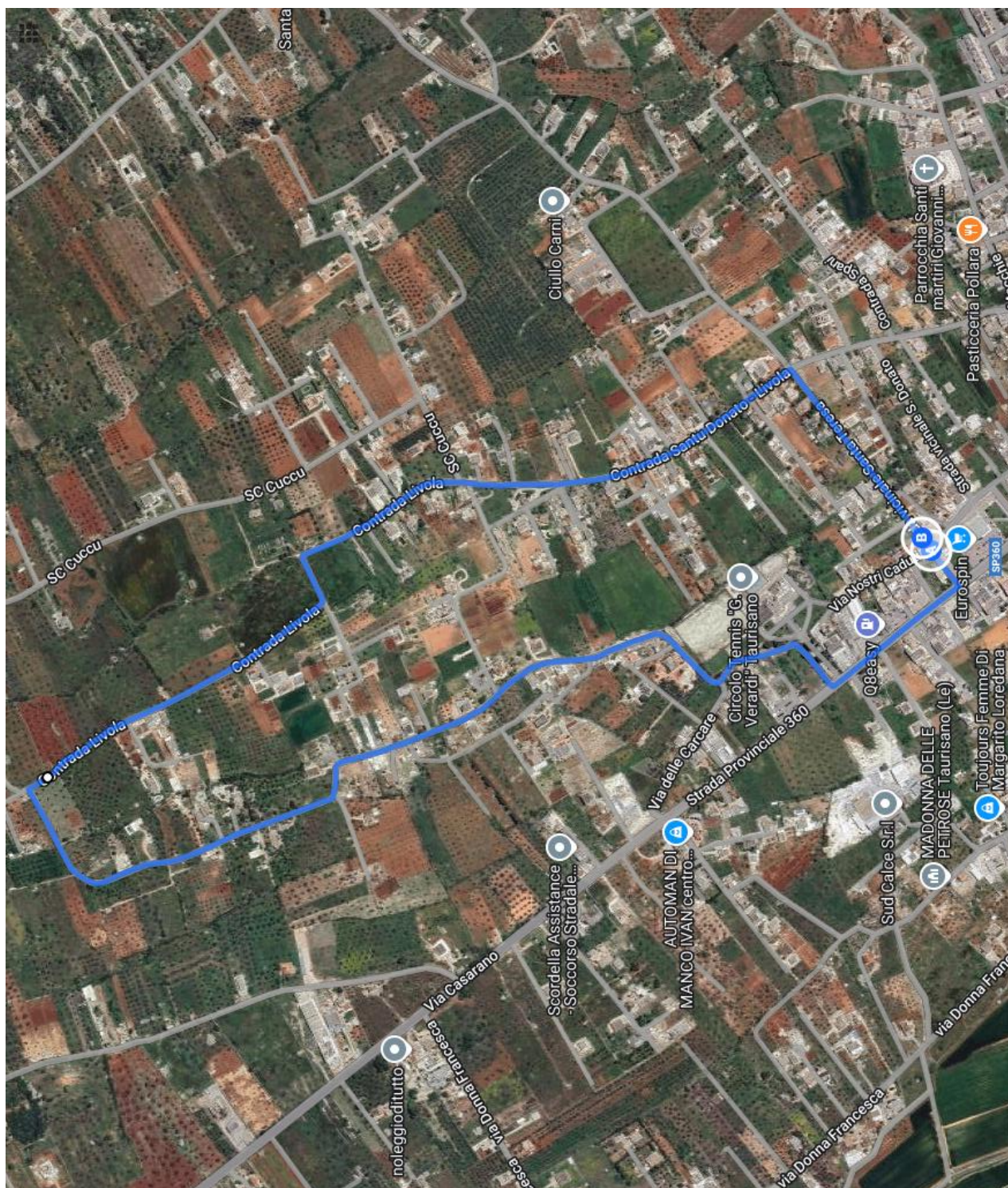


Figura 2 - Livola = Totale 4 km.

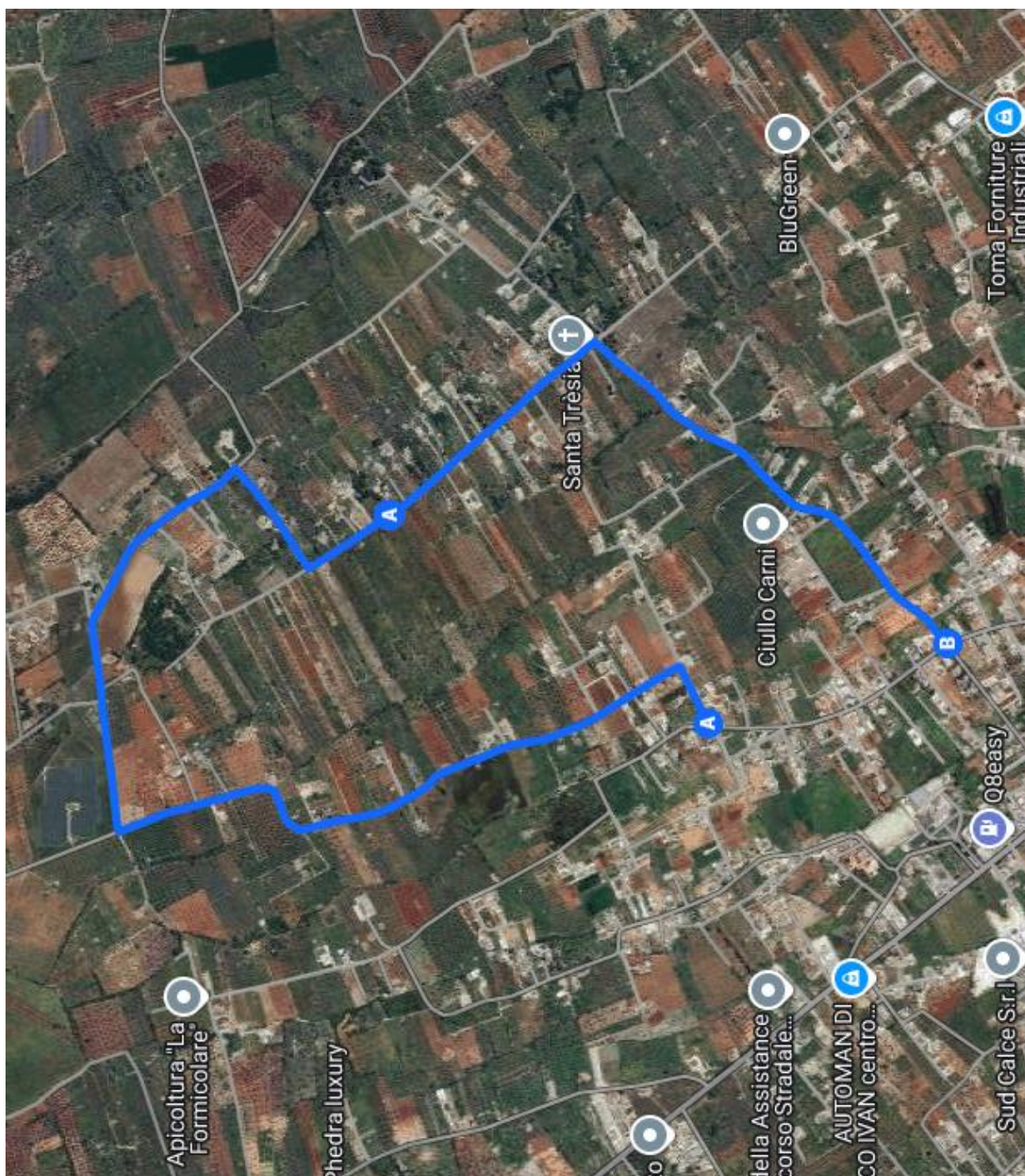


Figura 3 – Coccu - Santa Trèzia = Totale 5 km

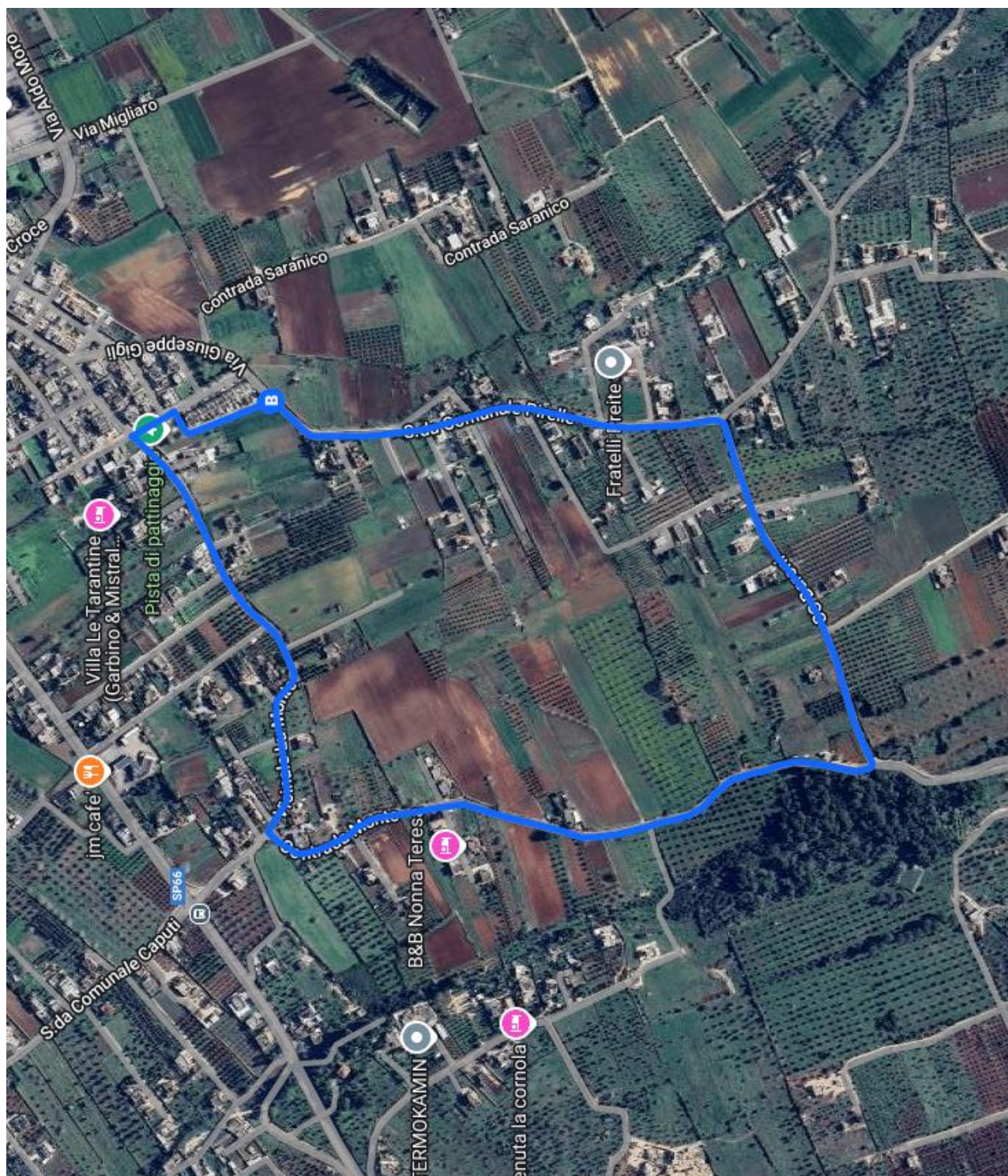


Figura 4 - Pirelle – Monte = Totale 3 Km.

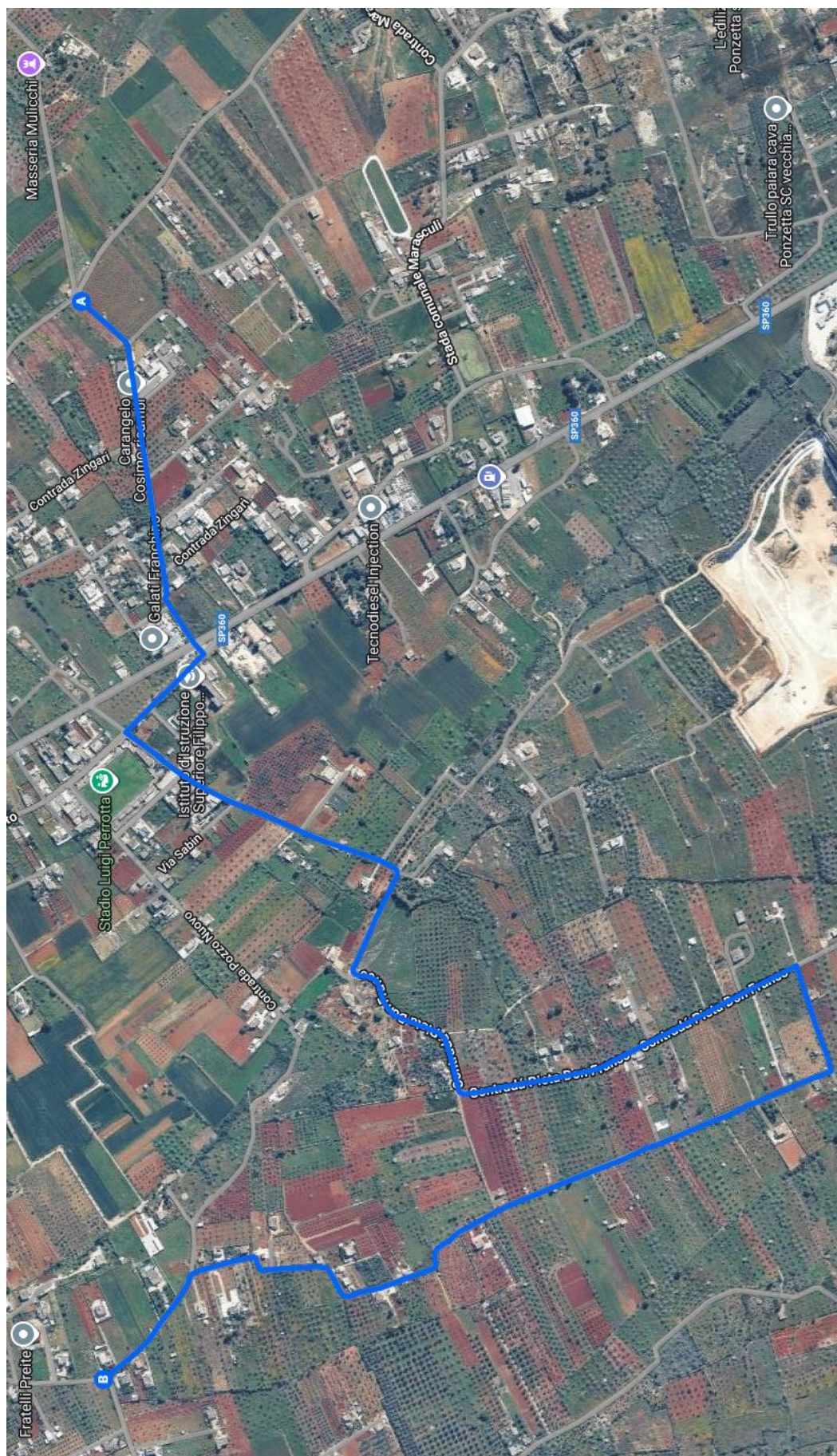
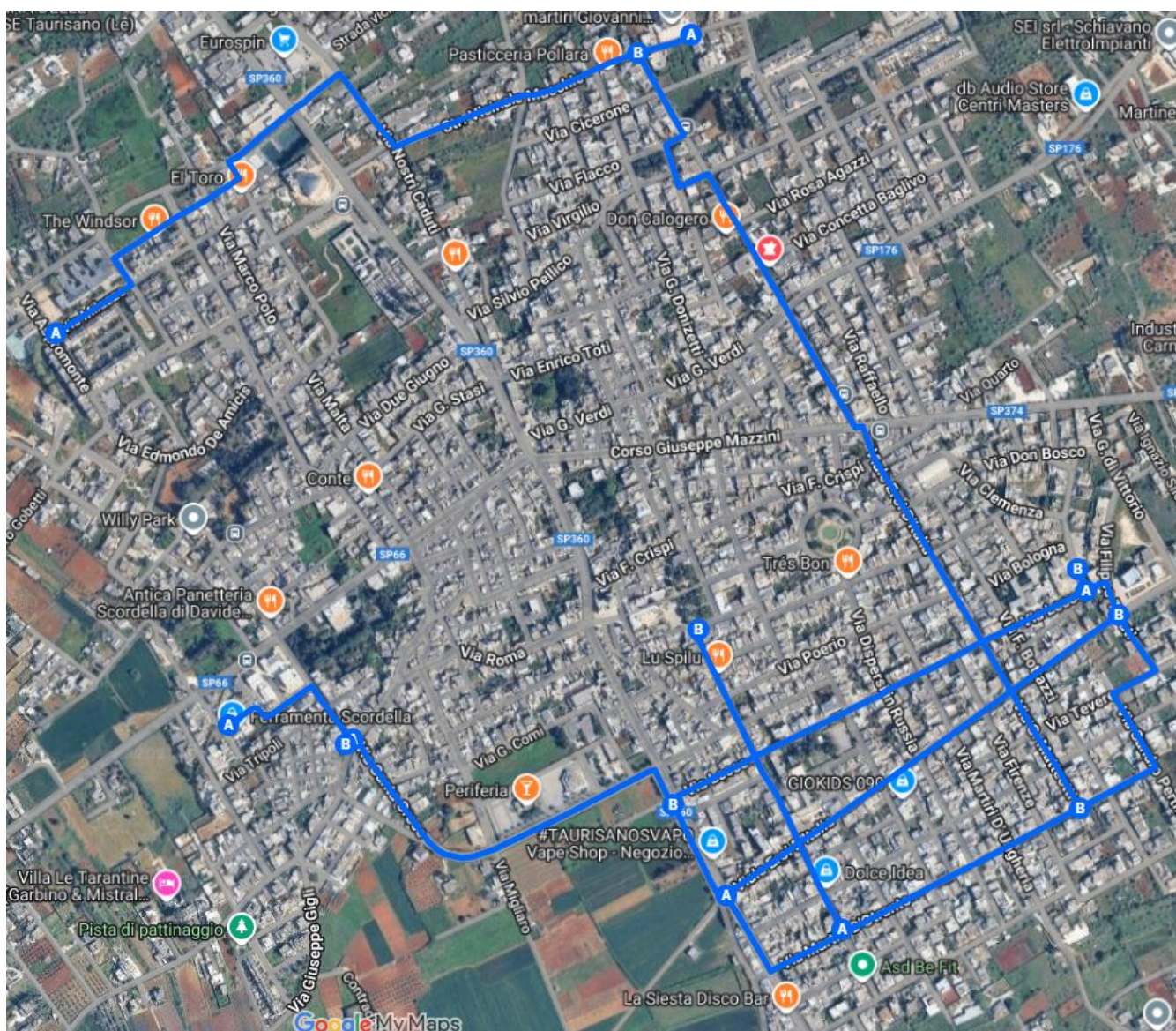


Figura 5 - Pietà-Don Franco = Totale 4 Km.

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.



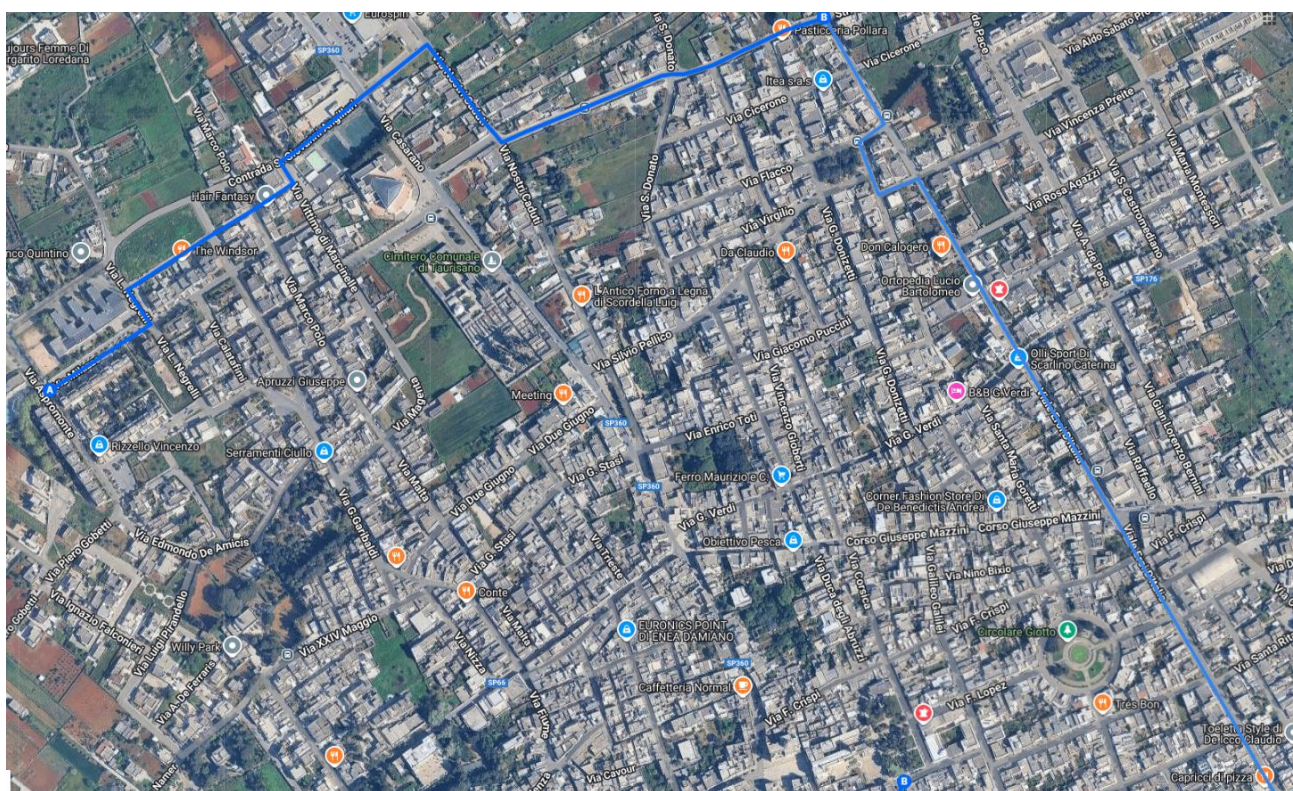
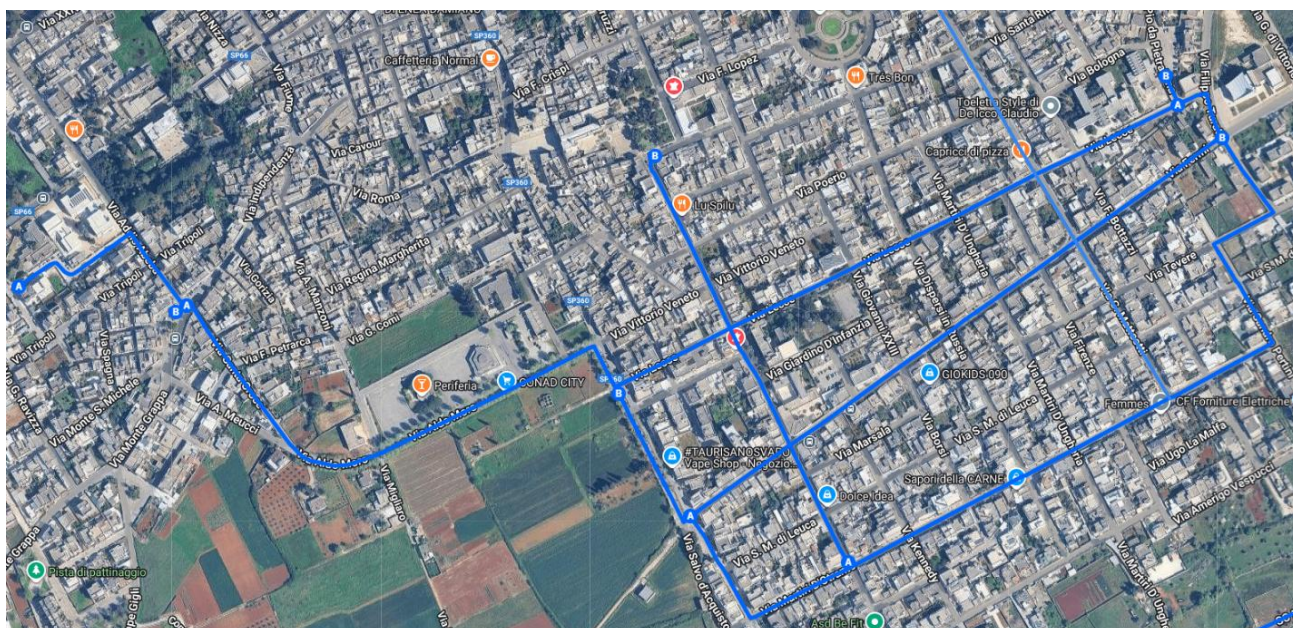


Figura 6,7,8 - Pista ciclabile = Totale 6 Km

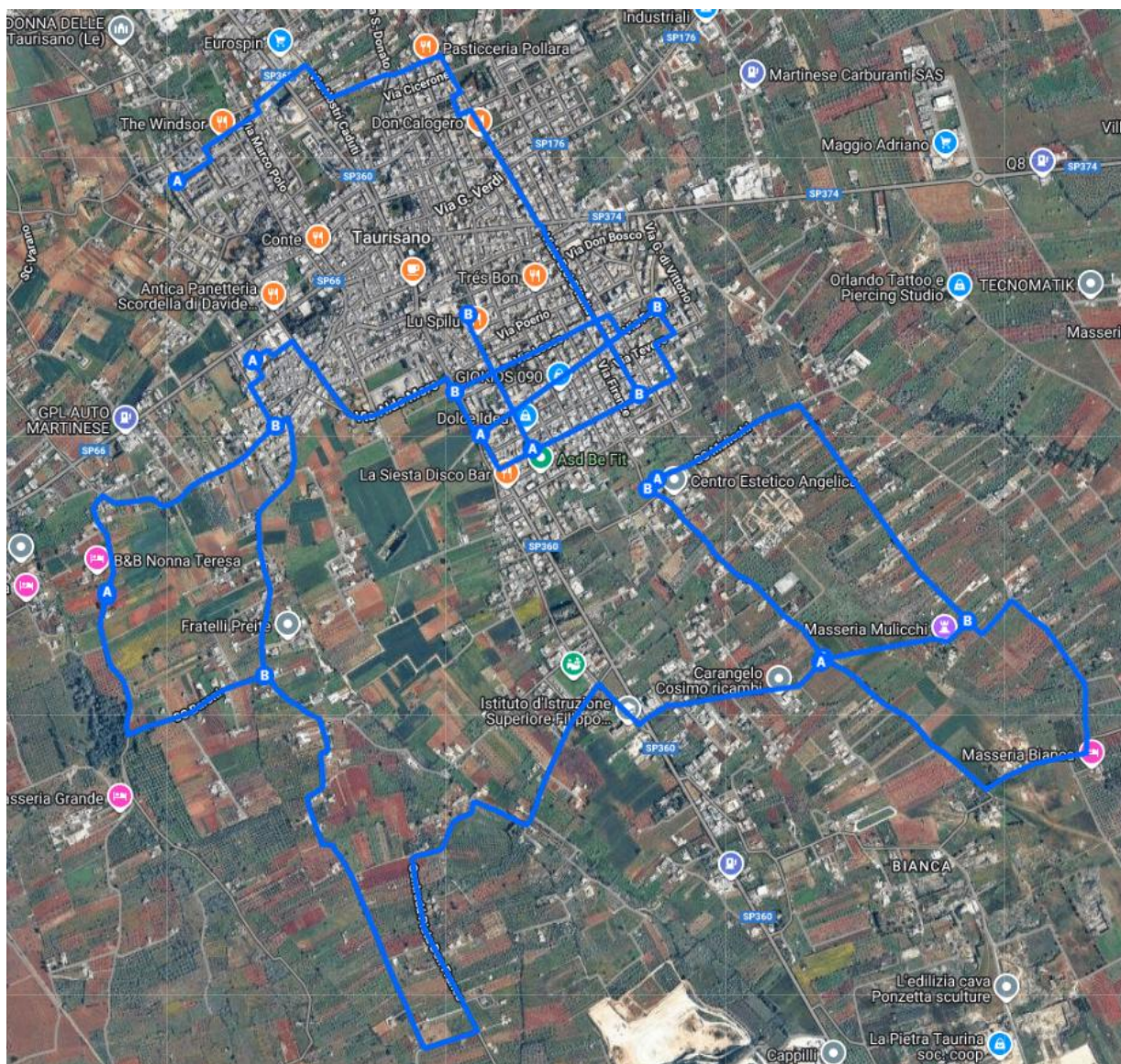


Figura 10 – Percorsi consultabili al link:

- 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 energia⁷. 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.

⁷ 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...

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 2 - 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
				AZ.12	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 3 - Scenario di Piano: priorità delle azioni.

CAPITOLO 3 – VALUTAZIONE DI COERENZA

L'analisi della coerenza del PUMS con gli obiettivi, le strategie e gli interventi previsti dagli altri strumenti di pianificazione e programmazione vigenti punta a evidenziare le potenziali sinergie e gli eventuali punti di discordanza tra il PUMS e la pianificazione sovraordinata e parallela, al fine di massimizzare i primi ed eliminare i secondi, garantendo il massimo livello di fattibilità tecnico- amministrativa del piano.

La tabella che segue evidenzia, attraverso l'uso di simboli e colori, il livello di coerenza degli obiettivi definiti dal PUMS rispetto ai principali strumenti di pianificazione di livello regionale e sub-regionale vigenti.

3.1 Coerenza esterna

1. Piano Regionale Qualità dell'aria - PRQA
2. Piano di Tutela delle Acque - PTA
3. Piano Di Bacino Per L'assetto Idrogeologico - PAI
4. Piano Gestione Rischio Alluvioni - PGRA
5. Piano Paesaggistico Territoriale Regionale - PPTR
6. Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti PRT - PA PRT 2021-2030
7. Piano Regionale della Mobilità Ciclistica - PRMC
8. Piano Regionale Gestione dei Rifiuti Urbani - PRGRU
9. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP
10. Piano di Azione per l'Energia Sostenibile ed il Clima – PAESC (Associazione dei Comuni "Terra del Sole e del Mare", Ugento, Presicce-Acquarica e Taurisano)

OBIETTIVI	PRQA	PTA	PAI	PGRA	PPTR	PRT	PRGRU	PTCP	PAESC
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 paesistico/percettiva ciclo-pedonale (R).								
os.1 – Miglioramento della vivibilità e dell'accessibilità nei centri urbani delle aree interne (SAISS).								
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 (SAISS).								
os.3 - Favorire la creazione di greenways o almeno di viali alberati (SAISS).								
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 (SAISS).								
os.5 - Creare attrattività del trasporto ciclo- pedonale.								
B.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi (M).								
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)									
C. 1 - Aumentare la sicurezza delle infrastrutture, della mobilità e delle persone, sviluppare infrastrutture sostenibili e resilienti (M – priorità politica 2)									
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 (SAISS).									
os. – 8 Garantire la mobilità alle persone a basso reddito.									

Tabella 4 - Coerenza esterna con la Pianificazione sovraordinata

	coerenza: coerenza fra gli obiettivi di piano e gli obiettivi della pianificazione sovraordinata
	coerenza incerta: coerenza fra gli obiettivi di piano e gli obiettivi della pianificazione sovraordinata dipendente dalle modalità di attuazione del piano
	non coerenza: non coerenza fra gli obiettivi di piano e gli obiettivi della pianificazione sovraordinata
	gli obiettivi di piano e gli obiettivi della pianificazione sovraordinata non sono comparabili

*Si attende di conoscere la cartografia PAI aggiornata.

Possibili Impatti

Tenendo conto di quanto premesso, le tematiche rispetto alle quali analizzare l'evenienza che il PUMS possa essere fonte di impatto negativo o positivo sull'ambiente si ritiene debbano essere:

- il tema della qualità dell'aria e delle emissioni di gas climalteranti;
- l'inquinamento acustico
- il suolo, con riferimento al consumo di suolo e il dissesto idrogeologico;
- la conservazione della biodiversità e gli aspetti naturalistici in generale;
- la tutela del paesaggio, dei beni culturali e della qualità urbana.

3.2 Coerenza esterna con gli obiettivi di sostenibilità

COMPONENTE AMBIENTALE	COERENZA CON LA DIAGNOSI DEL CONTESTO
Mobilità e trasporto	Gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità, in particolare per quelli che derivano dal PRT e sono indirizzati alla sostenibilità della mobilità urbana garantendo i necessari livelli di accessibilità per le persone e per le merci
Qualità dell'aria	Il tema della qualità dell'aria è stato integrato nel piano con un obiettivo esplicito. Inoltre, gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità relativi alla qualità dell'aria, anzi l'attuazione degli obiettivi del PUMS sono il principale strumento per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico.
Inquinamento Acustico	Il tema dell'inquinamento acustico è stato integrato nel piano con un obiettivo esplicito, inoltre gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso pienamente coerenti con gli obiettivi di sostenibilità in termini di esposizione della popolazione a rumore, anzi l'attuazione degli obiettivi del PUMS sono uno strumento per perseguire tali obiettivi relativamente al contributo da traffico
Cambiamenti climatici	Il tema della riduzione dei consumi energetici e delle emissioni climalteranti è stato integrato nel piano con un obiettivo esplicito, inoltre gli obiettivi del PUMS appaiono nel complesso coerenti con gli obiettivi specifici del PRMC in particolare per tutte quelle azioni volte incrementare la mobilità dolce e l'utilizzo del TPL. Appare più debole l'azione verso il rinnovo del parco veicolare privato a mezzi in prevalenza elettrici che però dipende in buona parte da politiche di tipo esogeno e dall'innovazione tecnologica.
Sicurezza salute e ambiente urbano	Anche il tema del miglioramento della sicurezza ha alcuni obiettivi specifici nel PUMS, per la riduzione dell'incidentalità e la diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali, in particolare per gli utenti deboli.

Tabella 5 - Coerenza esterna con gli obiettivi di sostenibilità

Considerando il numero di iterazioni positive tra gli obiettivi, il piano appare ben strutturato; è infatti evidente la coerenza tra i vari obiettivi di piano, e come attuare un

obiettivo sia funzionale a molti degli altri obiettivi. Nell'attuazione si dovrà garantire che gli interventi penalizzino in modo sensibile la mobilità privata, rispetto a quella sostenibile. In generale, comunque, la maggior parte degli obiettivi di piano appare in grado di produrre sinergie positive per l'ambiente.

Stessi risultati si hanno per la coerenza tra le azioni e gli obiettivi: non vi sono azioni contrastanti e solo poche azioni hanno effetti incerti, che dipendono da come saranno attuate.

3.3 Coerenza interna tra le politiche/azioni e gli obiettivi del Piano

COERENZA CON LA DIAGNOSI DEL CONTESTO		
Mobilità e trasporto	Sistema generale dei trasporti	Il PUMS ha l'obiettivo da un lato di riduzione delle esigenze di spostamento aumentando le alternative alla mobilità, dall'altro di incentivare l'uso di mezzi alternativi all'auto privata riequilibrando l'attuale ripartizione nell'uso dei diversi mezzi di trasporto a favore di quelli collettivi e più sostenibili, ottenendo in questo modo anche una riduzione del tasso di motorizzazione privata. Le possibili azioni indicate dal PUMS per il raggiungimento di questi obiettivi sono: la sperimentazione del tele-lavoro presso gli enti pubblici; la promozione dell'istituzione di nidi aziendali/interaziendali per la riduzione della mobilità familiare; il potenziamento di servizi della pubblica amministrazione accessibili via internet, l'incentivazione del commercio di prossimità e il consumo di prodotti a km zero. Il PUMS si pone l'obiettivo di assicurare a tutti i cittadini, in particolare alle fasce deboli (minor reddito, disabili, altri utenti a ridotta mobilità ecc.), pari opportunità fisiche ed economiche nell'accesso alle soluzioni di trasporto, e più in generale a luoghi, funzioni, servizi, attraverso il miglioramento delle condizioni di accesso e di comfort di viaggio sui mezzi pubblici; il miglioramento l'accessibilità ai servizi di trasporto pubblico (stazioni, fermate, ecc.); l'abbattimento delle barriere architettoniche, l'ampliamento e la riqualificazione dei marciapiedi; il rafforzamento delle agevolazioni tariffarie per le fasce a minor reddito; la dotazione di adeguati spazi di sosta vicino ai centri per anziani e utenti a ridotta mobilità. Obiettivo del PUMS è anche l'aumento della soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per i mezzi più sostenibili (a piedi, in bici, con mezzi pubblici, con mezzi in condivisione) e rispetto a diversi fattori (rapidità degli spostamenti, regolarità del servizio pubblico, comfort del viaggio, informazioni a terra e a bordo mezzi, sicurezza dello spostamento, ecc.)

		Il PUMS intende promuovere lo sviluppo di azioni di smart mobility per promuovere città moderne, innovative, internazionale attraverso alcune azioni quali: incentivare sharing mobility e l'infomobilità, favorire la mobilità elettrica, portare avanti studi per la promozione di veicoli a guida autonoma e di sistemi avanzati per il trasporto merci urbano.
	Domanda di mobilità e ripartizione modale	Il PUMS ha l'obiettivo di incentivare l'uso di mezzi alternativi all'auto privata riequilibrando l'attuale ripartizione nell'uso dei diversi mezzi di trasporto a favore di quelli collettivi, in particolare il TPL (su gomma e su ferro), e più sostenibili, piedi e bicicletta ottenendo un riequilibrio modale a favore di questi sistemi di trasporto. Alcune possibili azioni indicate dal PUMS sono: estendere le ZTL, le aree pedonali e le "isole ambientali" nei centri abitati; aumentare la ciclabilità diffusa; riorganizzare e rafforzare le restrizioni alla sosta in particolare nei centri storici; attivare sistemi di "park and ride" e incrementare la sosta di scambio; promuovere attività di informazione ed educazione alla mobilità sostenibile. Ma anche promuovere la mobilità «in condivisione» del mezzo privato (estensione del bike sharing, car sharing, car pooling) e le azioni di mobility management; diversificare le tariffe per la sosta per fasce orarie e territoriali, sviluppare l'infomobilità per ridurre i tempi di viaggio, prevedere «buoni taxi» per alcune categorie di utenti deboli, ...) Obiettivo del PUMS è anche la riduzione della congestione nella circolazione dei veicoli, per abbattere i costi associati alla congestione stradale, come le perdite di tempo e il consumo di carburante. Per questo le possibili azioni indicate riguardano: la riorganizzazione delle sedi stradali e degli schemi di circolazione; la promozione di sistemi ITS per il coordinamento semaforico e per l'indirizzamento dei flussi di traffico (infomobilità, app, ecc.); il rafforzamento dei controlli sul rispetto della disciplina della sosta.
	Rete stradale	Il PUMS, in coerenza con le indicazioni del PSC e dei piani sovraordinati, considera nello scenario di riferimento di interventi infrastrutturali che, da un lato, sono necessari a superare alcune situazioni critiche presenti allo stato attuale verso il completamento dello schema infrastrutturale generale; dall'altro assume l'obiettivo di miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano e delle condizioni generali di sicurezza degli spostamenti. In relazione a questo aspetto il PUMS intende migliorare e integrare la progettazione settoriale, in coerenza con le forme storiche delle città, per assicurare la qualità degli spazi, la loro fruibilità e sicurezza, mantenere alto il livello di sicurezza reale e anche "percepita" sui mezzi, nelle stazioni, nei parcheggi di scambio, sulla rete ciclabile e nelle aree pedonali, migliorare il decoro urbano e l'illuminazione.

	ZTL e limitazione degli accessi	Il PUMS si pone l'obiettivo di migliorare la circolazione di persone e merci nel territorio, limitazione degli accessi consentendo a tutti di accedere agevolmente ai luoghi, alle funzioni e ai servizi del territorio, tuttavia nel rispetto della tutela delle zone di maggior pregio e assicurando un equilibrato uso dello spazio pubblico tra persone e merci (ad es. per la sosta), anche attraverso l'utilizzo dei sistemi ITS per la riorganizzazione degli accessi ai centri urbani. Il PUMS persegue il miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano migliorando e integrando la progettazione settoriale, in coerenza con le forme storiche delle città, per assicurare la qualità degli spazi, la loro fruibilità e sicurezza anche per gli utenti a ridotta mobilità; e aumentando dello spazio pubblico per la circolazione a piedi e in bicicletta. Il PUMS, punta ad un maggior efficientamento del sistema della logistica distributiva gestendo il trasporto merci nell'ultimo miglio e nelle ZTL con veicoli a basso impatto, ottimizzando l'e-commerce e la logistica delle merci a corto raggio.
	Mobilità ciclistica e pedonale -	Il PUMS, con la finalità di potenziare l'uso della bicicletta da parte di tutti gli utenti urbani, intende a mitigare gli elementi di criticità ancora in essere, puntando all'aumento dello spazio pubblico per la circolazione in bicicletta; favorendo la ciclabilità diffusa; estendendo e ricucendo i percorsi ciclabili nell'intera area e mettendoli in sicurezza anche adeguando la segnaletica; promuovendo i percorsi sicuri casa scuola/casa lavoro; introducendo nuovi servizi (deposito e noleggio bici); incentivando le bici a pedalata assistita e il bike sharing; promuovendo campagne di informazione e formazione a favore dell'uso della bici. Allo stesso modo si pone l'obiettivo di incrementare lo spazio pubblico pedonale; promuovere i percorsi sicuri casa scuola/casa lavoro e campagne di informazione e formazione a favore del camminare
	Infomobilità e servizi Sharing	Il PUMS si pone come obiettivo lo sviluppo di azioni di smart mobility per promuovere una città moderna, innovativa, internazionale, prefigurando alcune azioni quali: incentivare sharing mobility e l'infomobilità; favorire la mobilità elettrica; portare avanti studi per la promozione di veicoli a guida autonoma e di sistemi avanzati per il trasporto merci urbano; utilizzo dei sistemi ITS per la riorganizzazione degli accessi ai centri urbani; potenziamento dei sistemi ITS per il coordinamento semaforico e per l'indirizzamento dei flussi di traffico (infomobilità, app, ecc.).

	Sosta e parcheggi	Il PUMS prevede, nel migliorare la circolazione di persone e merci nel territorio, il rispetto della tutela delle zone di maggior pregio assicurando un equilibrato uso dello spazio pubblico tra persone e merci, ad esempio per la sosta nelle aree a scarsità di risorsa. L'obiettivo del PUMS del miglioramento della inclusione sociale e delle condizioni di spostamento per gli utenti a ridotta mobilità prevede anche il rafforzamento delle agevolazioni tariffarie per le fasce a minor reddito (TPM, sosta), e il potenziamento della sosta vicino ai centri per anziani e utenti a ridotta mobilità. Tra le azioni che hanno come obiettivo di abbattere i costi associati alla congestione stradale, e gli effetti negativi sulla mobilità e sull'ambiente, il PUMS indica il rafforzamento dei controlli sul rispetto della disciplina della sosta. Inoltre la riorganizzazione e il rafforzamento delle restrizioni alla sosta in particolare nei centri storici, assieme all'attivazione di sistemi di "park and ride" e all'incremento della sosta di scambio, vengono indicati dal PUMS come azioni possibili per incentivare il riequilibrio modale verso sistemi di trasporto a maggiore sostenibilità.
	Logistica urbana delle merci	Il PUMS accompagna il PUMS, l'integrazione dei due piani ha come obiettivo il miglioramento dell'accessibilità di persone e merci, in particolare verso e da i poli attrattori. Il miglioramento della circolazione di persone e merci nel territorio dovrà consentire a tutti di accedere agevolmente ai luoghi, alle funzioni e ai servizi del territorio, nel rispetto della tutela delle zone di maggior pregio e assicurando un equilibrato uso dello spazio pubblico tra persone e merci (ad es. per la sosta), rafforzando le misure di mobility management, intensificando i servizi di trasporto flessibile, utilizzando sistemi ITS per la riorganizzazione degli accessi ai centri urbani, e altri interventi che facilitano la circolazione di persone e merci.
	Trasporto Pubblico e Intermodalità	Il PUMS persegue l'obiettivo di migliorare i servizi di TPL, attraverso un incremento dell'efficienza per ottenere un aumento dei passeggeri che utilizzano la rete di TPL. Si punta ad esempio a promuovere il cadenzamento orario del SFM, realizzando le nuove stazioni ferroviarie previste e riqualificando/migliorando la riconoscibilità di quelle esistenti; riorganizzare e rendere più funzionali i servizi di trasporto pubblico su gomma suburbano ed extraurbano; Il PUMS punta a superare le situazioni di sovraffollamento, regolarità e qualità del servizio di TPL urbano
Qualità dell'aria	Il PUMS ha ben integrato il tema della qualità dell'aria nel piano, infatti oltre ad aver un obiettivo esplicito molti degli altri obiettivi, avendo il fine di favorire la mobilità sostenibile risultano pienamente coerenti con il tema. Si aggiunge, come già evidenziato, il PUMS ha integrato pienamente i temi del PAIR.	
Inquinamento Acustico	Premettendo che il quadro conoscitivo sul rumore risente del fatto che solo l'agglomerato è tenuto ad elaborare la mappa strategica, si rileva comunque che il PUMS ha ben integrato il tema rumore nel piano, infatti oltre ad aver un obiettivo esplicito molti degli altri obiettivi, avendo il fine di favorire la mobilità sostenibile risultano pienamente coerenti con il tema.	
Cambiamenti climatici	Il PUMS ha ben integrato il tema della riduzione delle emissioni climateranti, infatti oltre ad aver un obiettivo esplicito molti degli altri obiettivi, avendo il fine di	

	favorire la mobilità sostenibile (divergenza modale verso sistemi di trasporto energeticamente sostenibili o a minor emissione di CO2) risultano pienamente coerenti con il tema e con la criticità segnalata di un utilizzo in riduzione del TPL. Si aggiunge, come già evidenziato, il PUMS ha integrato i temi del PER.
Sicurezza, salute, ambiente urbano	Il PUMS punta a migliorare i buoni risultati ottenuti negli ultimi anni riguardo alla sicurezza stradale e all'incidentalità, ponendosi l'obiettivo di ridurre ulteriormente l'incidentalità su tutto il territorio. Diminuendo in modo sensibile il numero degli incidenti con morti e feriti e dei relativi costi sociali, con particolare riferimento a quelli che coinvolgono gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65). Le possibili azioni previste per raggiungere questi obiettivi sono: favorire la creazione di zone a Traffico Limitato nei centri abitati, rafforzare le politiche di moderazione e di controllo della disciplina del traffico, promuovere la messa in sicurezza delle aree critiche delle infrastrutture stradali (a partire dai punti neri), migliorare i livelli di servizio della rete stradale (ampliamenti marciapiedi, manutenzione, qualità della progettazione, segnaletica, illuminazione), promuovere una cultura della sicurezza stradale a tutti i livelli, sperimentare nuovi strumenti e tecnologie per migliorare gli standard di sicurezza miglioramento dei livelli di sicurezza della rete ciclabile e pedonale. Il PUMS ha ben integrato il tema della salute in termini di inquinamento acustico ed atmosferico con obiettivi espliciti, inoltre molti obiettivi, avendo il fine di favorire la mobilità sostenibile risultano pienamente coerenti con il tema. Si aggiunge, come già evidenziato, il PUMS ha integrato pienamente i temi del PPTR. Il PUMS come si è visto ha inoltre obiettivi espliciti in termini di sicurezza e ambiente urbano.

Tabella 6 - Coerenza interna tra le politiche/azioni e gli obiettivi del Piano.

3.4 Gli effetti del Piano

La qualità e la vivibilità dei territori sono le leve per aumentare la capacità attrattiva dell'area.

In merito al carattere strategico del PUMS si evidenzia come la mobilità è riconosciuta di supporto alla capacità del sistema socioeconomico di proporsi in maniera competitiva in quanto a qualità della vita, standard qualitativi dei servizi erogati alle persone e alle imprese, offerta turistica, etc. nel panorama nazionale ed europeo. In linea con le Linee Guida europee per la redazione dei PUMS, vengono poste al centro dell'attenzione le persone, i loro diritti e le loro esigenze (salute, sicurezza, lavoro, istruzione, accesso ai servizi, inclusione sociale, tempo libero...) evitando l'appiattimento su temi di mera razionalizzazione del traffico di cui, spesso, la soluzione infrastrutturale è il traguardo scontato di un approccio funzionalista e settorializzato.

Molte delle strategie del PUMS sono finalizzate alla transizione da una visione della strada come spazio conteso a quella di spazio condiviso attraverso le strategie per la pedonalità, la ciclabilità diffusa, la Zona a Traffico Limitato. Il grado di condivisione tra le differenti componenti di traffico (pedoni, ciclisti, automobilisti e motociclisti, auto in sosta, trasporto pubblico, circolazione, carico e scarico merci) è variabile in funzione delle caratteristiche e delle funzioni attribuite al singolo elemento della viabilità, senza comunque mai rinunciare alle condizioni di sicurezza per le utenze più deboli. L'approccio punta su qualità, vivibilità e sicurezza dello spazio pubblico.

3.4.1 Sistema Infrastrutturale (DRAG Infrastrutture)

La visione della strada come spazio condiviso e tutte le strategie che il PUMS mette in campo in termini di pedonalità e ciclabilità sono essenziali per raggiungere gli obiettivi sfidanti che si è dato in termini di diversione modale verso bicicletta e pedoni. Si sottolinea come incrementare la mobilità attiva ha implicazione positive anche in termine di salute dei cittadini, ma è al contempo necessario garantirne la sicurezza.

Gli interventi infrastrutturali che il PUMS prevederà saranno di importanza limitata e comporteranno impatti minimi (realizzazione di parcheggi di scambio, modifica sezioni della rete viaria esistenti e di progetto, etc...). Tali interventi con buona probabilità non saranno assoggettabili a VIA ai sensi dell'art. 4 comma 2 del Testo coordinato della l.r. 12 aprile 2001, n. 11, così come modificata dalla l.r. 14 giugno 2007, n. 17; l.r. 3 agosto 2007, n. 25; l.r. 31 dicembre 2007, n. 40, l.r. 19 febbraio 2008, n.1; l.r. 21 ottobre 2008, n. 31. Anche lo strumento di pianificazione che contiene questi interventi non dovrebbe essere soggetto a VAS ai sensi della art 3 comma 3 lettera a) della LR 14 dicembre 2012, n. 44.

3.4.2 Rischio Idrogeologico (PAI)

L'attuazione del piano non comporta modifiche nel rischio idrogeologico o di esondazione, essendo le opere infrastrutturali e gli interventi di riqualificazione collocati in contesti non vincolati dall'Autorità di Bacino della Regione Puglia.

3.4.3 Impatto paesaggistico (PPTR)

La centralità dei temi dell'urbanistica è stata posta tanto a livello territoriale quanto alla scala urbana. Nel primo caso il PUMS, facendo propri il contrasto all'aumento del consumo di suolo, l'incentivo al riuso dell'esistente e, individua condizioni di sostenibilità al fine di governare i processi di localizzazione e di infrastrutturazione dei grandi attrattori di traffico, evitando l'incremento derivato della domanda di trasporto di persone e merci su strada in parti della rete che non hanno la capacità fisica e ambientale per sopportare aumenti di traffico. Un ulteriore tema in ambito "extraurbano", affrontato dal PUMS (in continuità con il PPTR ed il PRT) riguarda il contrasto alla dispersione insediativa residenziale che spesso genera costi insostenibili per la domanda derivata di nuovi servizi di trasporto pubblico e che, in alcuni casi, implica anche ulteriori spese di infrastrutturazione.

Dal punto di vista paesaggistico, il territorio non è vincolato da Beni Paesaggistici diffusi ma solo da Ulteriori Contesti Paesaggistici, oltre a vincoli puntuali, dotati di area di buffer di rispetto. In fase di redazione del PUMS si provvederà a chiedere il parere agli enti preposti alla tutela dei vincoli (Commissione Locale per il Paesaggio, Soprintendenza per Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Lecce, Servizio Foreste Regione Puglia).

3.4.4 Clima Acustico e Inquinamento Atmosferico

Un tema fondamentale, comune a tutte le modalità di trasporto motorizzato, riguarda la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico da traffico, che hanno risvolti importanti sulla salute, soprattutto di anziani e bambini, ma anche sulla vivibilità dei luoghi e sulla qualità del territorio. Per quanto riguarda il miglioramento della qualità dell'aria, esso è stato assunto tra gli obiettivi generali tematici del PUMS direttamente derivati dal PPTR.

Il PUMS tra i vari obiettivi proposti, persegue anche la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico. Ciò avviene sia attraverso la sinergia con i piani ed i programmi di scala extraterritoriale, sia attraverso l' incisività delle scelte nella fluidificazione del traffico e con interventi di controllo e perfezionamento della domanda di mobilità. Gli effetti che il Piano prevede di ottenere sono una sensibile riduzione delle percorrenze in ambito urbano.

3.4.5 Sicurezza e Salute

Ovunque, e al primo posto come priorità di intervento, è posta l'attenzione ai temi della sicurezza, non solo in termini di riduzione delle cause passive di incidentalità, ma anche di percezione dei livelli di sicurezza dei luoghi, dei mezzi e dei percorsi essendo, quest'ultima, il primo elemento in grado di innalzare l'attrattività urbana e di condizionare le scelte modali. La recrudescenza dell'incidentalità che coinvolge i ciclisti e, tra questi, quelli della fascia over 65, deve costituire lo sprone per ricollocare le priorità nel giusto ordine, antepoendo a qualunque altra misura la creazione di una rete ciclabile continua, sicura e leggibile. La mobilità ciclopedonale è quella che più di ogni altra necessita di regole per essere tutelata riguardo la condivisione dello spazio, ma allo stesso tempo è il principale driver di aumento dell'attrattività dei luoghi e del loro sviluppo socioeconomico. La progettazione infrastrutturale e funzionale dello spazio stradale, assegnando la dovuta attenzione ai movimenti di pedoni e ciclisti è il prerequisito indispensabile per cogliere gli ambiziosi obiettivi fissati dal Piano.

Le scelte che deriveranno dagli obiettivi indicati nel paragrafo precedente non comporteranno criticità o effetti negativi su sicurezza e salute dei cittadini. Viceversa gli interventi comporteranno assetti della viabilità e del traffico (intersezioni stradali a rotatoria, zone a limite di velocità ridotto, interventi di moderazione del traffico) con riduzione dei tassi di incidentalità.

Nel complesso non sono criticità aggiuntive rispetto al quadro programmatico già prefigurato dagli strumenti urbanistici e territoriali vigenti (nello specifico le previsioni infrastrutturali sono già contenute negli strumenti urbanistici sovraordinati e le iniziative di gestione della mobilità e di diversione modale dal mezzo privato sono coerenti alle più recenti e consolidate politiche di mobilità sostenibile). Questi interventi – unitamente alla messa in sicurezza dei diversi utenti della strada, la qualificazione degli spazi pubblici, l'accessibilità al trasporto pubblico – sono funzionali alla riqualificazione ambientale dello spazio pubblico per la mobilità e hanno complessivamente ricadute positive sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

3.4.6 Impatto sociale ed economico

Il fulcro programmatico del PUMS sarà la condivisione la comprensione da parte della cittadinanza, ad ogni livello, tramite il processo di continua e costante informazione e partecipazione di tutte le associazioni sindacali e di categoria, oltre ovviamente dei cittadini.

Sin dalla fase iniziale di predisposizione del PUMS, questi ultimi saranno coinvolti per condividere il quadro complessivo della mobilità nel territorio, gli obiettivi preposti e gli interventi che si vogliono mettere in atto per raggiungerli.

In questo contesto preme anche sottolineare che nell'attuazione del PUMS non si può prescindere dalla sostenibilità economica, ma è importante evidenziare che devono essere considerate tutte le voci in gioco, sia quelle monetizzabili che quelle non monetizzabili. I costi di infrastrutturazione e gestione del sistema dei trasporti devono essere necessariamente e puntualmente posti a confronto non solo con i benefici derivanti dalla riduzione del costo generalizzato di trasporto per gli utenti, ma anche, a titolo esemplificativo e non esaustivo, con la riduzione dell'incidentalità e dell'inquinamento (a cui è riconducibile un significativo risparmio in termini di spesa sanitaria), con i benefici indiretti derivanti dalle opportunità per il settore turistico e il marketing territoriale in generale, dall'efficienza del sistema produttivo e dal contrasto allo spopolamento delle zone interne dall'inclusione sociale.

CAPITOLO 4 - 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 del progetto di Zona a Traffico Limitato;
- 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.