



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di PULSANO e LEPORANO (TA)

[Linee d'indirizzo]

AUTORE:

TRT Trasporti e Territorio

Milano, Aprile 2021



Seconda di copertina

Cliente	Comune di Pulsano (Provincia di Taranto) Settore Lavori Pubblici – Protezione Civile – Ambiente – Servizi Cimiteriali - Turismo
Riferimento contratto	Determinazione Dirigenziale n. 314 del 17/11/2020
Nome progetto	Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dei Comuni di Pulsano e Leporano
Nome file	PUMS-PulsanoLeporano_linee d'indirizzo- 210428
Versione	3
Data	28/04/2021
Autore/i	Cosimo Chiffi, Sofia Pechin
Approvazione finale	Patrizia Malgieri
Diffusione	Cliente

CLASSIFICAZIONE DOCUMENTO

Bozza	Finale	Riservato	Pubblico
-------	--------	-----------	----------



Contatti

TRT Trasporti e Territorio SRL
Via Rutilia 10/8 | 20141 Milano | Italy
Tel. +39 02 57410380 | info@trt.it | www.trt.it

Indice

1	Introduzione	3
1.1	Struttura del documento	3
1.2	Struttura del gruppo di lavoro.....	4
1.3	Metodologia.....	4
2	Risultati del processo partecipativo.....	6
2.1	Sondaggio on-line	6
2.2	Presentazione del Quadro Conoscitivo e analisi condivisa di problemi e opportunità	8
2.3	Tavoli tematici.....	9
3	Valutazione finale sullo stato attuale della mobilità	12
4	Il sistema degli obiettivi	15
5	Strategie.....	21
5.1.1	Le città del camminare.....	22
5.1.2	Strade utili, per tutti e a rischio zero.....	22
5.1.3	Aree e regole per la sosta più razionali	23
5.1.4	La bici per muoversi tutti i giorni e per scoprire il territorio	23
5.1.5	Un trasporto collettivo capillare e inclusivo.....	24
5.1.6	Veicoli condivisi e a basse emissioni per le persone e per le merci	24

Indice delle Figure

Figura 1-1: Gli 8 principi dei PUMS.....	5
Figura 1-2: Il processo di pianificazione del PUMS secondo le linee guida europee	5
Figura 2-1: Spostamenti degli over 18: ripartizione modale per motivo.....	7
Figura 2-2: Piattaforma di interazione su Padlet.com.....	8
Figura 2-3: Piattaforma di interazione su Miro.com	9
Figura 2-4: Principali problematiche e suggerimenti emersi nel tavolo sulla mobilità degli utenti vulnerabili	10
Figura 2-5: Principali problematiche e suggerimenti emersi nel tavolo sulla mobilità nell’ambito costiero	10

Indice delle Tabelle

Tabella 1-1: Macro-scansione delle attività	3
Tabella 1-2: Gruppo di lavoro PUMS.....	4
Tabella 4-1: Sistema degli obiettivi generali e <i>specifici</i> del PUMS di Pulsano e Leporano.....	17
Tabella 4-2: Sistema degli indicatori di risultato del PUMS di Pulsano e Leporano.....	18
Tabella 5-1: Le 6 strategie del PUMS	21

Introduzione

Il Comune di Pulsano (TA) ha affidato a TRT Trasporti e Territorio S.r.l. (di seguito TRT) il servizio di redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) dei Comuni di Pulsano e Leporano. L’attività è regolata dalla Determinazione n. 314 del 17/11/2020 del Settore Lavori Pubblici – Protezione Civile – Ambiente – Servizi Cimiteriali – Turismo del Comune di Pulsano e si articola secondo lo schema aggiornato riportato di seguito.

Il presente documento restituisce le Linee di Indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Pulsano e Leporano.

Tabella 0-1: Macro-scansione delle attività

Fase	Descrizione	Tempi	Elaborati PUMS
0	FASE PRELIMINARE	10/12/2020	Programma delle attività
1	ANALISI DELLO STATO DI FATTO	31/01/2021	Quadro conoscitivo e analisi dello stato di fatto
2	LINEE DI INDIRIZZO E DISEGNO SCENARI PUMS	18/04/2021	Linee di Indirizzo PUMS (questo documento)
3	VALUTAZIONE INTERVENTI E REDAZIONE DOCUMENTO DI PIANO	18/05/2021	Proposta di Piano (adozione della proposta di piano da parte delle Giunte Comunali di Pulsano e Leporano)
4	PUBBLICAZIONE DELLA PROPOSTA DI PIANO, DEL RAPPORTO AMBIENTALE E DELLA SINTESI NON TECNICA	60 giorni	Acquisizione delle osservazioni alla proposta di Piano
	APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO DI PIANO	30 giorni	Documento di Piano (approvazione del Documento di Piano da parte dei Consigli

			Comunali di Pulsano e Leporano
	PARERE MOTIVATO VAS DA PARTE DELL' AUTORITÀ COMPETENTE	entro 90 giorni	
		15 giorni	Documento di Piano per l’approvazione definitiva – revisione a seguito parere motivato VAS

1.1 Struttura del documento

L’attività di seconda fase di redazione del PUMS, a valle della ricostruzione del quadro conoscitivo, è dedicata alla definizione delle Linee di Indirizzo e al disegno degli scenari del PUMS.

Il documento è articolato nelle seguenti parti:

- **Risultati del processo partecipativo.** Sintesi delle risultanze delle diverse attività di coinvolgimento e confronto con gli attori e i portatori di interesse (cittadini, associazioni, imprese locali, istituzioni scolastiche);
- **Restituzione degli esiti del quadro conoscitivo,** integrato dall’analisi SWOT (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats) riferita all’intero sistema della mobilità;
- **Definizione del set di obiettivi e target,** rappresentati attraverso indicatori qualitativi e quantitativi a supporto del sistema di valutazione del PUMS;
- **Individuazione delle strategie** per la costruzione, nella seguente fase, degli scenari del PUMS.

1.2 Struttura del gruppo di lavoro

La tabella seguente restituisce la struttura del gruppo di lavoro per la redazione del PUMS che comprende i rappresentanti delle due Amministrazioni Comunali, i referenti di TRT e i tecnici incaricati della Valutazione Ambientale Strategica e delle attività di partecipazione.

Tabella 0-2: Gruppo di lavoro PUMS

Nominativo	Organizzazione	Ruolo
Francesco Lupoli	COMUNE DI PULSANO	Sindaco
Fabrizio Menza		Assessore alla Mobilità Sostenibile
Cosimo d’Errico		Resp. settore Lavori Pubblici – Ambiente
Pasquale d’Amato		Resp. settore Urbanistica
Luigi Loré		Resp. Polizia Municipale
Vincenzo Damiano	COMUNE DI LEPORANO	Sindaco
Vincenzo Zagaria		Assessore al ramo
Roberto Ariani		Resp. settore Tecnico
Annarita Brancone		Settore Tecnico
Diletta Santopietro		Resp. Polizia Municipale
Patrizia Malgieri	TRT TRASPORTI E TERRITORIO SRL	Supervisore
Cosimo Chiffi		Responsabile di progetto
Ivan Uccelli		Definizione e valutazione degli scenari
Sofia Pechin		Pianificazione e cartografia
Beppe Rotondo	ROTONDO INGEGNERI ASSOCIATI	VAS e Partecipazione
Enza Chiarazzo		VAS e Partecipazione
Giacomo Campanella	SIT SRL	Partecipazione, Cartografia e GIS

1.3 Metodologia

La definizione di **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** è ormai ampiamente conosciuta e condivisa a livello nazionale ed europeo:

Un piano della mobilità sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.

La redazione del PUMS di Pulsano e Leporano fa riferimento alle **Linee guida nazionali** (DM 397/2017 e 396/2019), **regionali** (DGR 193/2018) e integra quanto riportato nelle **Linee guida europee**, la cui seconda edizione¹ è stata presentata in occasione della Conferenza europea CIVITAS tenutasi a Graz (Austria) dal 2 al 4 ottobre 2019.

Tali riferimenti forniscono utili spunti alla redazione del Piano pur essendo necessario un loro adattamento al contesto e alla dimensione demografica dei due comuni jonici, anche al fine di rendere coerente ed efficace l’intero processo di pianificazione.

¹ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

Figura 0-1: Gli 8 principi dei PUMS



Fonte: *Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019*

Ciò viene suggerito dalle stesse linee guida europee. Esse si basano su 4 fasi e 12 passaggi principali che definiscono l'intero ciclo di vita di un PUMS. I passaggi non sono meramente sequenziali e alcuni di essi si svolgono in parallelo o si riadattano durante il processo di Piano.

Il presente documento restituisce i risultati relativi allo sviluppo delle strategie del Piano (seconda fase, attività 4, 5 e 6).

- Costruire e valutare congiuntamente gli scenari
- Sviluppare le strategie congiuntamente con le parti interessate
- Definire il set di target e indicatori

Figura 0-2: Il processo di pianificazione del PUMS secondo le linee guida europee



Fonte: *Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019*

Risultati del processo partecipativo

Come specificato dalle linee guida europee, nazionali e regionali per la redazione dei PUMS, la partecipazione rappresenta un’attività cardine per la costruzione del Piano, determinata dal coinvolgimento dei diversi attori e portatori di interesse rispetto all’intero processo di redazione del Piano.

A Pulsano e Leparano le attività di partecipazione relative alle fasi di costruzione condivisa del quadro conoscitivo, degli obiettivi e delle strategie del PUMS si sono sviluppate attraverso i seguenti passaggi:

- lo svolgimento, dal 19 dicembre 2020 al 28 febbraio 2021, di un sondaggio online sulle abitudini di mobilità rivolto alla popolazione dei due comuni e al quale hanno risposto 842 individui;
- l’organizzazione di un primo evento pubblico di presentazione del quadro conoscitivo e di analisi condivisa dello stato attuale della mobilità, svolto in modalità virtuale attraverso la piattaforma Zoom il 12 febbraio 2021;
- l’organizzazione di due tavoli tematici, svolti in modalità virtuale, con un primo focus sulle esigenze di mobilità e sulle problematiche riscontrate dagli utenti vulnerabili (9 marzo) ed un secondo appuntamento dedicato alla mobilità nell’ambito costiero (15 marzo 2021).

Le attività sono state condotte dal gruppo di lavoro PUMS con il coordinamento di Rotondo Ingegneri Associati e SIT Srl. Si riportano qui di seguito i principali risultati emersi rimandando alle registrazioni video e alla documentazione di dettaglio appositamente elaborata per ulteriori approfondimenti².

² <https://www.comune.pulsano.ta.it/index.php/pums-piano-urbano-di-mobilita-sostenibile-pulsano-leporano>

1.4 Sondaggio on-line

L’indagine ha riguardato le abitudini di mobilità di chi vive, lavora, studia o visita i territori di Pulsano e Leparano, concentrandosi sulla capacità del sistema dei trasporti di entrambi i comuni di rispondere alle esigenze dei diversi utenti. Il sondaggio rappresenta uno strumento di consultazione e raccolta di valutazioni e opinioni sulla mobilità da parte di cittadini aventi diversa condizione anagrafica, sociale e di residenza (incluso anche coloro che dispongono di seconde case nelle marine comunali), e non ha quindi la pretesa di fornire indicazioni di valore statistico.

Il questionario online è stato reso disponibile attraverso la piattaforma Google ed è stato compilato da 842 individui, di cui il 60% sono studenti intercettati nelle scuole.

L’analisi dei risultati è stata condotta dalla società **Rotondo Ingegneri Associati** che ha curato la diffusione del questionario attraverso i siti internet e i canali social dei due Comuni, nonché l’invio tramite mailing list ufficiali delle due amministrazioni.

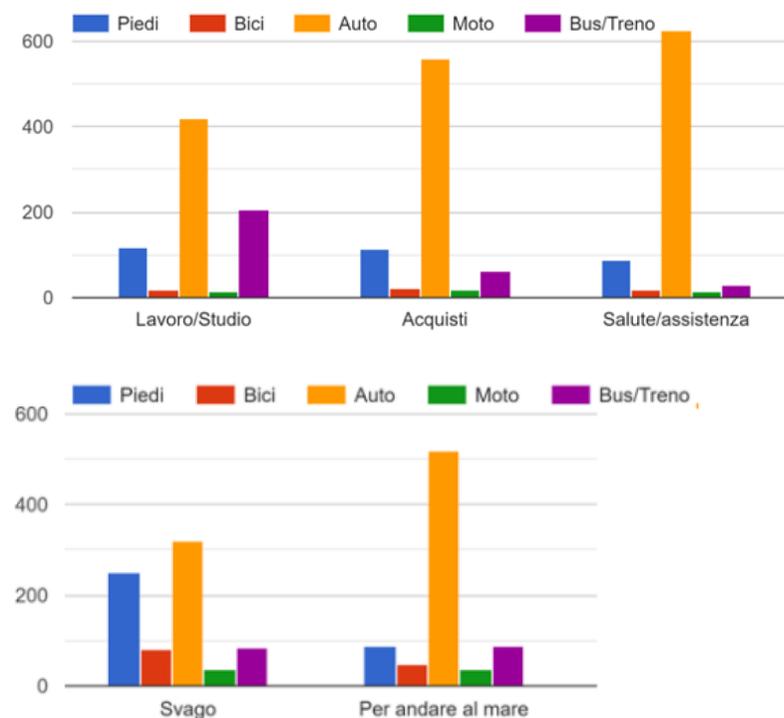
Si riportano di seguito alcuni dei principali elementi emersi.

- La fascia d’età più numerosa oltre quella under 18 (pari al 51,5%) è quella compresa tra i 35-44 (intorno al 18%), seguita dalla fascia 45-54 anni (10,9%); significativa comunque la compilazione da parte dei giovani tra 18 e 24 anni (10,5%) mentre è poco rappresentata quella over 65.
- Oltre al citato ampio numero di studenti (57,8%), il 24,5% di coloro che hanno compilato il questionario sono occupati, mentre la percentuale di casalinghe è pari all’8% e i disoccupati al 5,6%.

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Pulsano e Leporano – Linee d’indirizzo

- I nuclei familiari rilevati sono per lo più numerosi: quasi il 45% sono composti da 4 persone, il 18% da 5 persone e intorno al 25% i nuclei da tre e due componenti.
- Il 50% degli intervistati vive a Leporano e Pulsano, quasi il 30% vive a Taranto in particolare nei quartieri del litorale tarantino sud-orientale (Talsano, Lama e Capo San Vito).
- Il 97% delle famiglie intervistate possiede almeno un’automobile di cui il 59% possiede due auto o più; il 23% possiede almeno una moto/scooter mentre il 22% degli intervistati dichiara di non possedere alcuna bicicletta (di contro, il 47% ne possiede più di due) e il 13% dichiara di possedere solo un monopattino.
- Riguardo al livello di soddisfazione degli utenti sull’attuale sistema della mobilità, il 18,4% si è dichiarato insoddisfatto e il 7,5% completamente insoddisfatto; questa percentuale aumenta rispettivamente al 21,5% e al 9% riguardo alla mobilità nel periodo estivo.
- In generale, l’attributo principale che determina la scelta del modo di trasporto per gli over 18 è la puntualità, seguito dalla pulizia e dalla sicurezza.
- L’automobile è di gran lunga il modo dominante per tutti i motivi di spostamento; gli spostamenti per salute/assistenza, acquisti e per dirigersi verso la costa sono quelli con le quote maggiori di utilizzo dell’auto privata mentre sale la percentuale di coloro che si muovono a piedi nel caso di spostamenti per svago e tempo libero; in generale la quota di spostamenti a piedi e in bicicletta è molto bassa, al pari dell’utilizzo di motocicli.

Figura 0-1: Spostamenti degli over 18: ripartizione modale per motivo



Fonte: Rotondo Ingegneri Associati

- Una quota consistente degli intervistati dichiara di muoversi “raramente o mai” a piedi (36%) e in bicicletta (42% a piedi).
- Vi è una sostanziale concordanza di opinione rispetto all’evidenza che l’uso dell’auto contribuisce all’inquinamento atmosferico e che ci vorrebbero più controlli e regole per limitare al massimo gli incidenti stradali.
- La disponibilità del trasporto pubblico in prossimità dei luoghi di residenza è confermata anche dagli intervistati mentre si ravvisano problemi di affollamento, pulizia e accessibilità dei mezzi pubblici.

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Pulsano e Leparano – Linee d’indirizzo

- Viene valutata negativamente la qualità e ampiezza dei marciapiedi così come i comportamenti degli automobilisti nei confronti dei pedoni (soprattutto con riferimento all’intralcio dovuto alle auto in sosta irregolare); altro elemento emerso è la mancanza di alberi e ombra lungo i percorsi pedonali.
- La bicicletta viene percepita come non adatta a trasportare pesi (ad esempio per fare la spesa) e si percepisce la presenza di pochi ciclisti sulle strade che dovrebbero essere dotate di più piste ciclabili.

Il questionario e il report completo ai risultati dell’indagine sono allegati al presente documento.

1.5 Presentazione del Quadro Conoscitivo e analisi condivisa di problemi e opportunità

Il primo evento di partecipazione si è svolto il 12 febbraio 2021 in modalità virtuale attraverso piattaforma Zoom Online ed è stato trasmesso in diretta streaming sui canali social delle Amministrazioni comunali. L’invito è stato rivolto a tutti i cittadini e utenti dei due comuni.

Lo scopo di questa iniziativa era quello di presentare l’esito della costruzione del quadro conoscitivo e i risultati dell’indagine online al fine di aprire un confronto pubblico sui principali problemi da risolvere e sulle opportunità e gli elementi di cambiamento della mobilità a Pulsano e Leparano.

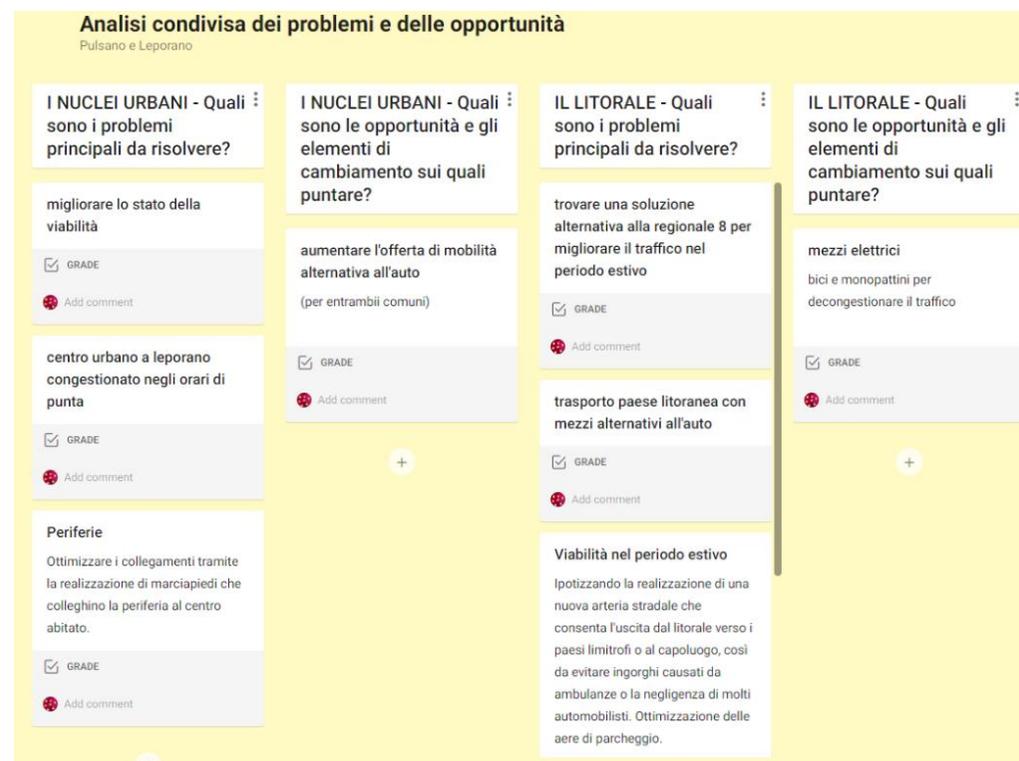
La discussione è stata moderata da TRT che ha utilizzato uno strumento online (Padlet.com) per facilitare la raccolta di opinioni e suggerimenti.

In generale è stato registrato uno scarso livello di interazione mentre i contributi forniti autonomamente attraverso il Padlet hanno evidenziato problematiche relative alle condizioni delle strade, inclusa la disponibilità di

marciapiedi nelle aree periferiche, e di congestione stradale nelle ore di punta e nel periodo estivo.

La registrazione video dell’evento è disponibile sul canale Youtube di **Sit Servizi di Informazione Territoriale**: PUMS dei Comuni di Pulsano e Leparano (l’Incontro) – [Link](#).

Figura 0-2: Piattaforma di interazione su Padlet.com



Analisi condivisa dei problemi e delle opportunità
Pulsano e Leparano

- I NUCLEI URBANI - Quali sono i problemi principali da risolvere?**
 - migliorare lo stato della viabilità
 - GRADE
 - Add comment
- I NUCLEI URBANI - Quali sono le opportunità e gli elementi di cambiamento sui quali puntare?**
 - aumentare l’offerta di mobilità alternativa all’auto (per entrambi i comuni)
 - GRADE
 - Add comment
- IL LITORALE - Quali sono i problemi principali da risolvere?**
 - trovare una soluzione alternativa alla regionale 8 per migliorare il traffico nel periodo estivo
 - GRADE
 - Add comment
- IL LITORALE - Quali sono le opportunità e gli elementi di cambiamento sui quali puntare?**
 - mezzi elettrici (bici e monopattini per decongestionare il traffico)
 - GRADE
 - Add comment
- centro urbano a leporano congestionato negli orari di punta**
 - GRADE
 - Add comment
- Periferie**
 - Ottimizzare i collegamenti tramite la realizzazione di marciapiedi che colleghino la periferia al centro abitato.
 - GRADE
 - Add comment
- trasporto paese litoranea con mezzi alternativi all’auto**
 - GRADE
 - Add comment
- Viabilità nel periodo estivo**
 - Ipotizzando la realizzazione di una nuova arteria stradale che consenta l’uscita dal litorale verso i paesi limitrofi o al capoluogo, così da evitare ingorghi causati da ambulanze o la negligenza di molti automobilisti. Ottimizzazione delle aree di parcheggio.

Disponibile su padlet.com/sofiapechin/5ompiy39yp1vrrdz

1.6 Tavoli tematici

Il 9 e il 15 marzo 2021 sono stati organizzati due distinti eventi di partecipazione (sempre in modalità virtuale) con focus specifico su due temi di interesse/approfondimento:

- **La mobilità degli utenti vulnerabili**, con lo scopo di affrontare le principali problematiche che riguardano la mobilità di bambini, giovani, anziani, persone con mobilità ridotta e altre categorie di utenti vulnerabili.
- **La mobilità nell’ambito costiero**, con lo scopo di affrontare problematiche e suggerimenti inerenti la mobilità e la fruizione del litorale di Pulsano e Leporano da parte di coloro che lo raggiungono dalle località interne e dalle altre città nonché di turisti e residenti stagionali delle marine.

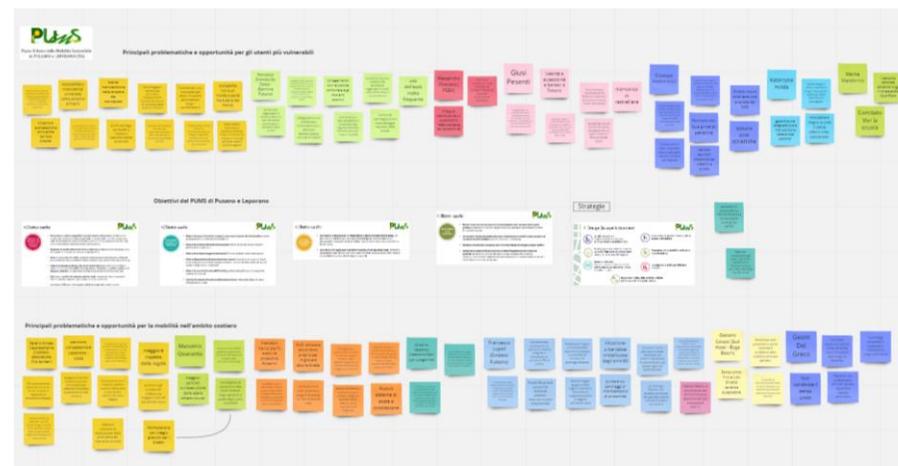
Entrambi i tavoli sono stati pubblicizzati per favorire un’ampia partecipazione da parte della popolazione mentre alcuni inviti e contatti telefonici ad hoc hanno garantito la presenza di rappresentanti istituzionali e del tessuto associativo e imprenditoriale direttamente interessati all’argomento.

In entrambi gli eventi è stato presentato da parte di TRT lo stato attuale della mobilità, gli obiettivi e le possibili strategie del PUMS di Pulsano e Leporano in relazione al tavolo tematico in questione. Lo studio Rotondo Ingegneri Associati ha completato la parte introduttiva presentando i risultati dell’indagine online sulle abitudini di mobilità.

Nella seconda parte si è svolta la fase di interazione con i partecipanti che in entrambe le occasioni è stata particolarmente attiva. La discussione è stata moderata da TRT attraverso la piattaforma Miro.com.

Le registrazioni video di entrambi gli eventi sono sempre rese disponibili sul canale Youtube di **Sit Servizi di Informazione Territoriale**: PUMS dei Comuni di Pulsano e Leporano - Il incontro ([Link](#)) e III incontro ([Link](#)).

Figura 0-3: Piattaforma di interazione su Miro.com



Disponibile su miro.com/welcomeonboard/a3Np8EVrlaMJ4CqAQo5SFef9h8aw2ea8KrtgK49iqNO1ZvOVwD1UWoleoUJMURq

Le tabelle seguenti riassumono le principali problematiche e i suggerimenti forniti dai partecipanti durante le due serate di incontro.

Figura 0-4: Principali problematiche e suggerimenti emersi nel tavolo sulla mobilità degli utenti vulnerabili

Tavolo sulla mobilità degli utenti vulnerabili	
PROBLEMATICHE	SUGGERIMENTI
<ul style="list-style-type: none"> • Gli spazi di sosta dedicati ai disabili non consentono l'accesso e l'uscita dal veicolo in forma adeguata • Pochi parcheggi per disabili disponibili a Pulsano e Leporano (anche sul litorale) • Scarsa manutenzione delle strade e dei marciapiedi • L’attuale sistema di controllo per contrastare comportamenti scorretti da parte di chi occupa gli spazi dedicati ai disabili non è sufficiente e non è efficace • Il percorso pedonale realizzato lungo la litoranea presenta tratti sconnessi e non è accessibile • Percorsi per raggiungere la scuola a piedi o in bici non idonei • La carenza di parcheggi porta a sosta selvaggia nei pressi delle scuole • I parcheggi sono troppo prossimi alle scuole (Leporano) e le macchine spesso parcheggiano in doppia fila • La dipendenza all’uso dell’auto è molto elevata • Alcune fermate del bus non hanno pavimentazione adatta e sono prive di pensiline • i marciapiedi non sono mantenuti e spesso non sono praticabili • Mancanza di illuminazione sulla strada tra Pulsano e Leporano: percorrere le 	<ul style="list-style-type: none"> • Fondamentale affrontare il tema delle barriere architettoniche per arrivare a una accessibilità e transitabilità universale: le barriere architettoniche sono anche barriere culturali • È necessario di consentire l'accesso agli stabilimenti balneari e alla costa da parte degli utenti con mobilità ridotta attraverso passerelle (attualmente assenti) • Collegare i plessi scolastici e la biblioteca comunale attraverso percorsi sicuri e dedicati agli utenti in bici e a piedi per favorire l'autonomia degli studenti (molti laboratori si svolgono in luoghi/plessi diversi) • Prevedere Aree pedonali e zone scolastiche in prossimità degli ingressi agli istituti scolastici • Collegamento ciclabile/pedonale con la piscina comunale e gli impianti sportivi. • Un servizio di trasporto collettivo che permetta di raggiungere le varie zone del territorio e i siti di interesse • Ciclovia dei tre Mari: sviluppare un progetto univoco tra Taranto, Pulsano, Leporano e la Regione Puglia • Il progetto di senso unico lungo la direzione Pulsano-Lido Silvana andrebbe valutato per bene poiché potrebbe avere delle conseguenze su altre arterie viarie • Utilizzare taxi e veicoli a noleggio con

strade in bici non è sicuro <ul style="list-style-type: none"> • Mancanza di rastrelliere per la sosta delle biciclette • Carenza di segnaletica stradale adeguata soprattutto lungo la viabilità interna e alle marine 	conducente per attivare un servizio di trasporto flessibile rivolto a cittadini e turisti <ul style="list-style-type: none"> • Garantire una adeguata cura e manutenzione delle strisce pedonali
---	---

Figura 0-5: Principali problematiche e suggerimenti emersi nel tavolo sulla mobilità nell’ambito costiero

Tavolo sulla mobilità nell’ambito costiero	
PROBLEMATICHE	SUGGERIMENTI
<ul style="list-style-type: none"> • La percorribilità e regolarità del trasporto pubblico non è garantita a causa dell’eccessivo numero di veicoli in sosta irregolare • Scarso controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli • Insufficiente livello di controllo sulla corretta esecuzione delle opere infrastrutturali • La viabilità locale nell'ambito costiero, anche a causa dello sviluppo urbanistico irregolare, è piuttosto precaria • Difficoltà nel controllare il territorio a causa del numero esiguo di operatori di Polizia Locale • La mancanza di controlli sulla sosta irregolare su strada ha limitato la possibilità di successo dei parcheggi attrezzati • Molti automobilisti locali pretendono di trovare parcheggio “sulla scogliera o comunque molto prossimi alla costa” • Abituarsi a nuovi schemi di mobilità e 	<ul style="list-style-type: none"> • Servizio navetta da realizzare con NCC locali in luogo di servizi di TPL • Realizzare un percorso ciclopedonale lungo la fascia costiera di Leporano • Sorveglianza e tutela del territorio: fondamentale per rendere efficaci anche le politiche per la sosta (evitare la sosta libera irregolare a favore delle aree di sosta dedicate) • Puntare sugli ausiliari del traffico e su maggiori controlli nel periodo estivo. • Incentivare la mobilità pedonale migliorando sicurezza, illuminazione e qualità degli interventi sulle strade • La mobilità dovrebbe essere pianificata e gestita a livello di Unione dei Comuni: fondamentale ragionare su un unico tratto costiero Taranto-Maruggio • Promuovere un sistema di mobilità integrato e soprattutto un servizio di trasporto pubblico locale di ambito • puntare sui parcheggi di interscambio e di prossimità

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Pulsano e Leporano – Linee d’indirizzo

<p>circolazione richiede tempo</p> <ul style="list-style-type: none"> Le autorizzazioni e le procedure di carattere amministrativo poco chiare limitano la possibilità di istituire nuovi servizi di trasporto pubblico (a volte più dei limiti di carattere finanziario). 	<ul style="list-style-type: none"> Car sharing a livello di Unione dei Comuni Il senso unico fino a Lido Silvana non è adeguato: c'è una problematica seria per quanto riguarda la viabilità secondaria La densità di Montedarena potrebbe in futuro diventare un elemento positivo per realizzare nuove aree pedonali I parcheggi andrebbero localizzati a monte e non lungo la strada litoranea
---	---

Le informazioni e le indicazioni raccolte sono state utili per aggiornare l'analisi SWOT con gli esiti della ricostruzione del quadro conoscitivo e per mettere a fuoco alcuni elementi specifici arricchendo la definizione degli obiettivi specifici e le strategie di Piano.

Valutazione dello stato di fatto del sistema della mobilità

Il capitolo restituisce la valutazione condivisa dello stato di fatto del sistema della mobilità urbana nei comuni di Pulsano e Leporano quale esito della ricostruzione del quadro conoscitivo e delle attività partecipative descritte in precedenza (cfr. indagine online, workshop e tavoli tematici).

Tale valutazione, utile alla definizione delle linee di indirizzo (obiettivi e strategie) e degli scenari futuri del PUMS, viene sintetizzata attraverso una analisi SWOT (**Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats**) che analizza i punti di forza, di debolezza, le opportunità e le minacce che interessano il sistema di mobilità nel suo complesso e lo stesso processo di sviluppo e implementazione del PUMS.

I punti di **Forza** e **Debolezza** riguardano principalmente le caratteristiche del sistema della mobilità (infrastrutture, servizi), le politiche locali nonché l’organizzazione, le risorse umane e le capacità interne delle due amministrazioni comunali;

Le **Opportunità** e le **Minacce** derivano, al contrario, da elementi strutturali di carattere territoriale, socio-economico e in generale da elementi esterni che possono influenzare il processo di piano ma con meno potere da parte dei policy maker di alleviarne o accelerarne gli effetti.

La versione finale dell’analisi SWOT è riportata nei paragrafi successivi.

PUNTIDI FORZA

1. Un **impegno verso i temi della mobilità urbana sostenibile** da parte di entrambe le Amministrazioni Comunali, sostanziato all’interno del PAESC, di alcuni piani di settore (DPRU, Piano delle Coste, PEBA Pulsano) e progetti di mobilità (realizzazione di piste ciclabili a Pulsano e percorsi pedonali protetti aree di parcheggio-costa a Leporano, sperimentazione micro-mobilità elettrica).
2. Una **buona offerta di servizi di trasporto pubblico locale** di connessione con la città di Taranto (soprattutto da Leporano ma anche da Pulsano) e per l’accessibilità della costa a livello sovracomunale (che vede Pulsano e Leporano come luoghi privilegiati di destinazione).
3. Presenza di **alcuni assi ciclopedonali** a Pulsano (pista ciclabile lungo il canale Trigna e percorsi pedonali in luogo di sosta a raso sul lato mare) che risultano molto utilizzati.
4. Un assetto della sosta nell’ambito costiero basato su **aree di parcheggio attrezzate fuori strada** in luogo di una diffusa sosta a raso lineare.
5. Interventi di **messaggio in sicurezza e controllo di alcune intersezioni e tratti viari** già conclusi, con benefici sulla riduzione dell’incidentalità stradale, ed altri in corso di realizzazione.

PUNTI DI DEBOLEZZA

1. Alcuni **tratti viari essenziali mancanti** (comunque previsti dagli strumenti di pianificazione vigenti): a Pulsano per collegare l’asse Nord-Sud di viale Unità d’Italia con l’area artigianale in luogo dell’attraversamento del centro; a Leporano il ring più esterno al centro abitato.
2. **Collegamento viario Pulsano – Leporano** di appena 1 km poco valorizzato e non idoneo a favorire la mobilità ciclopedonale, anche per mancanza di illuminazione stradale. **Sezioni stradali molto contenute e mancato rispetto degli standard di accessibilità** per gli utenti più vulnerabili con ostacoli spesso presenti lungo marciapiedi e camminamenti pedonali.
3. **Stalli di sosta dedicati alle persone con difficoltà motoria** insufficienti e con spazi laterali di accesso/uscita dal veicolo non adeguati.
4. **Congestione stradale** nel periodo estivo lungo la fascia del litorale.
5. **Percorso pedonale realizzato lungo la litoranea** non ancora adeguato agli standard di accessibilità e che necessita di interventi di riqualificazione in alcune parti.
6. Una **rete viaria scarsamente mantenuta** (fondo stradale e segnaletica) soprattutto nel centro urbano di Pulsano e, in parte, anche nell’ambito costiero e in alcune zone del territorio di Leporano.
7. **Previsione di sensi unici di circolazione sugli itinerari lunghi del litorale** in assenza di viabilità interna parallela e **aumento degli stalli di sosta su strada**.
8. **Mancata tutela dei due centri storici** rispetto ai mezzi motorizzati: presenza di un’area di sosta interna al centro storico a Leporano e ZTL solo temporanea a Pulsano.
9. **Mancato controllo della sosta irregolare** sia nei centri urbani che nell’ambito costiero (ma avvio del servizio di rimozione a Pulsano nel 2020) che limita la possibilità di successo per i parcheggi attrezzati.
10. **Mancanza di rastrelliere e spazi di sosta dedicati alle biciclette**.
11. **Scarsa qualità dei punti di fermata del trasporto pubblico** (mancanza di pensiline, tabelle orari e/o di pavimentazione adeguata).

OPPORTUNITA’

1. **Sostanziale compattezza dei nuclei abitati**, sia nell’ambito urbano che nelle marine, con scarso peso delle residenze disperse.
2. L’area dei due comuni è caratterizzata dalla **prossimità alla città di Taranto** unita ad un **contesto paesaggistico di pregio** che potrebbero attrarre in futuro nuovi residenti.
3. **Presenza sufficiente di servizi essenziali** (scuole, servizi sanitari) e **luoghi per lo svago e la cultura** facilmente raggiungibili a piedi e in bicicletta.
4. **Clima temperato, precipitazioni moderate e morfologia pianeggiante** possono ampiamente favorire il ricorso alla mobilità ciclistica e pedonale.
5. **Presenza di spiagge localizzate e di dimensioni contenute** che limita l’afflusso di veicoli rispetto ai tratti di litorale jonico salentino più meridionali.
6. Assenza di traffico veicolare di attraversamento data la **collocazione geografica** dei due centri, lontani dagli assi stradali più battuti (SS7ter e SS7).
7. Progressivo **recupero architettonico** e nascita di **nuove attività ricettive** nei due centri storici.
8. **Nuovo Piano di Bacino del TPL provinciale** con aumento della frequenza delle corse e innesto linea BRT da Pulsano; in generale maggiore connettività da e per gli altri centri della provincia.
9. Presenza di **programmi di finanziamento** a livello regionale per la realizzazione di piste ciclabili e parcheggi di interscambio (riqualificazione dei paesaggi costieri).
10. Presenza di un **gruppo coordinato di associazioni locali** che ha sollecitato la creazione di un tavolo di concertazione con gli enti per migliorare l’accessibilità e la mobilità delle persone diversamente abili.
11. **Convergenza di istituzioni e operatori del comparto turistico** sulla necessità di favorire la mobilità sostenibile in ambito costiero (proposta congiunta di istituzione di servizi navetta interno-costa).

MINACCE

1. Progressivo **invecchiamento e rischio di progressiva diminuzione della popolazione** residente.
2. **Tasso di motorizzazione in aumento** e a ritmi più elevati della media provinciale regionale.
3. **Quota di veicoli inquinanti** più alta a Pulsano rispetto alla media provinciale, regionale e nazionale.
4. **Consolidato uso dell’auto anche sulle brevi distanze** (spostamenti interni) e scarsa propensione alla mobilità pedonale.
5. **Fenomeni di sosta irregolare diffusa** negli orari di ingresso e uscita dalle scuole e mancanza di sicurezza per i minori.
6. **Mancata pratica nell’uso della bicicletta** per gli spostamenti quotidiani.
7. **Risorse finanziarie comunali limitate** per interventi sul sistema della mobilità.
8. Incertezza sui tempi e sulle modalità di realizzazione della **tangenziale sud di Taranto e della SR8 Talsano-Avetrana**, con rischio di consumo di suolo.
9. Incertezza sui **tempi di implementazione della nuova rete del trasporto pubblico provinciale** e difficoltà amministrative e di reperimento delle risorse in ordine all’istituzione di servizi locali.
10. Difficoltà in ordine al funzionamento del trasporto collettivo e dei servizi di emergenza a causa dei **livelli di congestione stradale e sosta irregolare nell’ambito costiero**.
11. **Viabilità locale nell’ambito costiero** con caratteristiche dimensionali inadeguate a causa dello sviluppo urbanistico irregolare.

Il sistema degli obiettivi

La definizione degli obiettivi del PUMS di Pulsano e Leporano tiene conto degli esiti della prima fase di lavoro e delle indicazioni che attraverso direttive, norme e indirizzi ai diversi livelli amministrativi, regolano e guidano la definizione dei risultati da perseguire per il sistema della mobilità urbana nel suo complesso. In particolare, il set di obiettivi e target considera i vincoli individuati dalle strategie europee (Quadro per il clima e l'energia 2030) e nazionali (Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima) e locali (PAES) in termini di: riduzione di gas climalteranti (CO₂), riduzione dei consumi di energia da combustibili fossili in favore di fonti energetiche rinnovabili, nonché degli obiettivi di riduzione degli impatti sociali prodotti dal settore dei trasporti (approccio zero vittime da incidenti stradali).

A livello nazionale, la selezione degli obiettivi segue le indicazioni contenute nel Decreto Ministeriale nr. 397 del 4 agosto 2017 “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile [...]” così come aggiornato dal DM nr. 396 del 28 agosto 2019. Le linee guida regionali, facendo propria l’impostazione delle linee guida nazionali del 2017, hanno introdotto alcuni elementi di innovazione, in parte dettati dalle specificità del territorio pugliese, in parte da una esigenza di semplificazione e specificazione di alcuni aspetti che l’Ente regionale ritiene prioritari. Tra questi rientrano, ad esempio, la riduzione del numero di veicoli in circolazione e in sosta e, conseguentemente, lo sviluppo di un sistema di trasporti integrato e sostenibile. Pertanto, la “riduzione del tasso di motorizzazione” e il “riequilibrio modale” sono stati ritenuti dalla Regione Puglia tra i macro-obiettivi essenziali anche in coerenza e in attuazione delle linee guida europee. Ciò ha in parte anticipato l’aggiornamento del sistema di obiettivi e indicatori nazionali introdotto nel 2019 che oggi hanno integrato tali dimensioni.

La Regione Puglia ha inoltre specificato alcuni obiettivi e indicatori “minimi” da inserire necessariamente alla scala locale.

Seguendo tale impostazione, il sistema degli obiettivi del PUMS di Leporano e Pulsano si articola nelle quattro dimensioni di **efficacia ed efficienza del sistema della mobilità, sicurezza della mobilità stradale, sostenibilità energetica e ambientale e sostenibilità socio-economica**.



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Pulsano e Leporano – Linee d’indirizzo

Ogni area di interesse è stata declinata in **obiettivi generali (macro)** e **specifici** sulla base delle linee guida regionali, dei risultati dell’analisi SWOT ed anche dell’integrazione di alcuni aspetti contenuti nelle linee guida nazionali. Il risultato di tale selezione e integrazione è riportato nella Tabella 4-1.

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 che dal set di indicatori europei elaborato da TRT nell’ambito del progetto SUMI (Sustainable Urban Mobility Indicators) della Commissione Europea – DG Mobilità e Trasporti³.

La Regione Puglia richiede in particolare l’inserimento di uno specifico indicatore che faccia riferimento al numero/tipologia di siti ed aree di interesse culturale (vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04) i cui collegamenti risulterebbero incrementati con l’approvazione dello specifico PUMS comunale. Viene inoltre richiesto di calcolare gli indicatori relativi agli obiettivi “riduzione della congestione” e “riequilibrio modale” su due periodi distinti, uno rappresentativo del periodo invernale e uno del periodo di maggiore variazione stagionale di domanda e di flussi di traffico in tutti quei comuni interessati da una particolare affluenza turistica come nel caso di Pulsano e Leporano.

La Tabella 4-2 descrive il set di indicatori selezionati riportando sia l’origine dell’indicatore (ad esempio se da linee guida regionali, ministeriali o aggiuntivo PUMS) che la fonte principale per la raccolta dei dati elementari necessari per il loro calcolo.

³ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

Tabella 0-1: Sistema degli obiettivi generali e *specifici* del PUMS di Pulsano e Leporano

EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE
a.1 Miglioramento del trasporto pubblico locale	c.1 Riduzione dell'incidentalità stradale
a.2 Riequilibrio modale della mobilità	c.2 Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
a.3 Riduzione della congestione	<i>c.2.a Riduzione della mortalità stradale</i>
a.4 Miglioramento dell’accessibilità di persone e merci	<i>c.2.b Riduzione della lesività stradale</i>
<i>a.4.a Miglioramento dell’accessibilità al TPL</i>	c.3 Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
<i>a.4.b Miglioramento dell’accessibilità ai veicoli condivisi (sharing)</i>	<i>c.3.a Riduzione tasso di mortalità per incidente stradale</i>
<i>a.4.g Miglioramento dell’accessibilità delle merci</i>	<i>c.3.b Riduzione tasso di lesività per incidente stradale</i>
<i>a.4.h Miglioramento dell’accessibilità dei beni e delle aree vincolate</i>	c.4 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli – pedoni, ciclisti, bambini e over 65
a.5 Miglioramento della qualità dello spazio stradale urbano	<i>c.4.a Riduzione dell’indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli</i>
<i>a.6.a Miglioramento delle opportunità di mobilità attiva</i>	<i>c.4.b Riduzione dell’indice di lesività stradale tra gli utenti deboli</i>
<i>a.6.b Miglioramento della qualità architettonica delle infrastrutture</i>	
a.6 Riduzione tasso di motorizzazione	
SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE	SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA
b.1 Contenimento dei consumi energetici	d.1 Miglioramento dell’inclusione sociale
b.2 Miglioramento della qualità dell'aria e degli impatti sul clima	<i>d.1.b Aumento dell’accessibilità dei parcheggi</i>
<i>b.2.a Riduzione emissioni annue di NOx da traffico veicolare</i>	<i>d.1.c Aumento dell’accessibilità del parco autobus e minibus</i>
<i>b.2.b Riduzione emissioni annue di PM₁₀ da traffico veicolare</i>	<i>d.1.d Aumento dell’accessibilità delle fermate</i>
<i>b.2.c Riduzione emissioni annue di PM_{2,5} da traffico veicolare</i>	<i>d.1 Livello di soddisfazione delle categorie deboli</i>
<i>b.2.d Riduzione emissioni annue di CO₂ da traffico veicolare</i>	d.2 Miglioramento della qualità della vita
b.3 Riduzione inquinamento acustico	d.3 Economicità dei trasporti
b.4 Contenimento del consumo di suolo rispetto alle nuove infrastrutture per la mobilità	
b.5 Riequilibrio della flotta veicolare per tipo di alimentazione	

Tabella 0-2: Sistema degli indicatori di risultato del PUMS di Pulsano e Leporano

MACRO OBIETTIVI	INDICATORE DI RISULTATO	ORIGINE INDICATORE	FONTE PRINCIPALE DEI DATI
EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ			
Miglioramento del trasporto pubblico locale	Passeggeri trasportati – Numero di biglietti e abbonamenti venduti a Pulsano e Leporano/anno/1000 abitanti	PUMS	AMAT, CTP, altri gestori servizi locali
Riequilibrio modale della mobilità	Ripartizione modale - % di spostamenti in auto, TPL, ciclomotore/motoveicolo, bici, a piedi	Regione	Indagine a cura dei Comuni
Riduzione della congestione stradale	Domanda di sosta in parcheggi a pagamento - Numero di soste totali e per posto auto offerto nell’arco del periodo di osservazione (da consuntivi sistemi di esazione)	Regione	Gestori della sosta
	Durata (minuti) totale e media della sosta nei parcheggi a pagamento (da consuntivi sistemi di esazione)	Regione	Gestori della sosta
	Velocità media commerciale del TPL - Km/h e minuti da capolinea a capolinea/fermate e Pulsano e Leporano esclusi i tempi di sosta agli stessi (collegamenti con Taranto e linee estive)	Regione	AMAT, CTP
	Durata media in minuti dello spostamento con veicolo privato lungo la fascia del litorale (estate/inverno, ora di punta/24 ore)	PUMS	Google Traffic -traffico reale e tipico
Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità collettiva – Numero e % di popolazione entro 250 m a piedi dalle fermate del trasporto pubblico	Regione	Uffici comunali
	Indice di accessibilità delle merci – Numero e % di esercizi commerciali entro i 50 m da una piazzola di carico/scarico merci	Regione	Uffici comunali
	Indice di accessibilità dei beni culturali - Numero e % di siti entro 250 m a piedi dalle fermate bus e connessi alla rete pedonale e ciclistica	PUMS	Uffici comunali
	Numero di veicoli condivisi/popolazione residente (distinti tra dispositivi di micro-mobilità, biciclette, auto e furgoni)	Ministero	Indagine a cura dei Comuni

COMUNE DI PULSANO - arrivo - Prot. 8517/PROT del 07/05/2021 - titolo XIV

MACRO OBIETTIVI	INDICATORE DI RISULTATO	ORIGINE INDICATORE	FONTE PRINCIPALE DEI DATI
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Estensione APU (Aree Pedonali Urbane) - mq APU/abitante	Regione	Uffici comunali
	Estensione della rete pedonale - km itinerari pedonali/abitante	Regione	Uffici comunali
	Estensione della rete ciclabile - km itinerari ciclabili/abitante	Regione	Uffici comunali
	Estensione Zone 30 - kmq/abitante	Regione	Uffici comunali
	Estensione delle ZTL - kmq/abitante	Regione	Uffici comunali
	% di progetti infrastrutturali accompagnati da un progetto di qualità rispetto al totale dei progetti	Ministero	Uffici comunali
Riduzione del tasso di motorizzazione	Tasso di motorizzazione - auto possedute/1000 abitanti	Regione	ACI
SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE			
Contenimento dei consumi energetici	Consumo di energia del settore della mobilità - tep/abitanti/anno	Regione	PAES Unione Comuni
Miglioramento della qualità dell'aria	Concentrazioni di PM ₁₀ - valori medi annui in mg/m ³ rilevati dalla centralina di monitoraggio più vicina (ad oggi Talsano)	PUMS	ARPA Puglia
	Superamento del limite giornaliero per il PM ₁₀ – giorni/anno rilevati dalla centralina di monitoraggio più vicina (ad oggi Talsano)	PUMS	ARPA Puglia
	Concentrazioni di NO ₂ - valori medi annui in mg/m ³ rilevati dalla centralina di monitoraggio più vicina (ad oggi Talsano)	PUMS	ARPA Puglia
	Emissioni di CO ₂ del settore della mobilità -tCO ₂ equivalenti per abitante	PUMS	PAES Unione Comuni
Contenimento del consumo di suolo rispetto alle nuove infrastrutture per la mobilità	Uso diretto e indiretto del suolo (ha) differenziato per elementi legati alla mobilità	PUMS (SUMI 17)	Uffici comunali
Riequilibrio della flotta veicolare per tipo di alimentazione	Numero di veicoli Euro 6/EEV/elettrici/ibridi sul totale di veicoli immatricolati nel comune	PUMS	ACI
	Numero di veicoli EEV, elettrici e ibridi sul totale di veicoli della flotta comunale	PUMS	Uffici comunali

MACRO OBIETTIVI	INDICATORE DI RISULTATO	ORIGINE INDICATORE	FONTE PRINCIPALE DEI DATI
SICUREZZA DELLA MOBILITÀ			
Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Indice annuo di incidentalità stradale - n° incidenti/1000 abitanti	Regione	ASSET CReMSS
	Indice annuo di mortalità stradale - n° morti/n° incidenti/anno	Regione	ASSET CReMSS
	Indice annuo di lesività stradale - n° feriti/n° incidenti/anno	Regione	ASSET CReMSS
	Tasso di mortalità da incidente stradale - n° morti/1000 abitanti	Regione (SUMI 5)	ASSET CReMSS
	Tasso di lesività da incidente stradale - n° feriti/1000 abitanti	Regione	ASSET CReMSS
	Indice di mortalità stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65) - n° morti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)	Regione	ASSET CReMSS
	Indice di lesività stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65) - n° feriti/1000 abitanti (per fascia)	Regione	ASSET CReMSS
SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA			
Miglioramento della inclusione sociale	Parcheggi su strada e fuori strada con posti riservati, percorsi e spazi sufficienti a superare le barriere sul totale dei parcheggi	PUMS	Gestori della sosta e Uffici comunali
	Numero autobus e minibus dotati di ausili (pedane, posti, messaggi vocali, ecc.) sul totale dei veicoli in servizio	Ministero	Gestori servizi di trasporto passeggeri
	Numero fermate dotate di pensilina e ausili (pedane, posti, messaggi vocali, ecc.) sul totale delle fermate localizzate	PUMS	Uffici comunali
	Livello di soddisfazione delle categorie deboli - n° persone soddisfatte/totale intervistati	Regione	Indagine a cura dei Comuni
Miglioramento della qualità della vita	Livello di soddisfazione - n° persone soddisfatte/totale intervistati	Regione	Indagine a cura dei Comuni
Economicità dei trasporti	Quota del reddito delle famiglie più povere richiesta per abbonamenti ai trasporti pubblici	PUMS (SUMI 1)	MEF, Aziende TPL

Strategie

Le strategie del PUMS sono definite a partire dagli esiti del quadro conoscitivo e dall’analisi SWOT e considerando il sistema di obiettivi generali e specifici definiti nel capitolo precedente.

Le sei strategie prioritarie del PUMS qui di seguito individuate guideranno, nella fase successiva, la costruzione degli scenari di Piano.

Tabella 0-1: Le 6 strategie del PUMS



Le città del camminare

Una rete pedonale continua, protetta e accessibile a tutti. Uno stimolo per camminare e vivere in modo attivo la quotidianità e il tempo libero.



Strade utili, per tutti e a rischio zero

Completare le connessioni essenziali e migliorare quelle esistenti garantendo pari dignità, sicurezza e un uso più razionale delle infrastrutture stradali.



Aree e regole più razionali per la sosta

La leva tariffaria e l’organizzazione spaziale della sosta come strumento per migliorare lo spazio pubblico.



La bici per muoversi tutti i giorni e per promuovere il territorio

Incentivare l’uso quotidiano della bicicletta e dei dispositivi di micro-mobilità elettrica. La bici come fattore aggiuntivo di sviluppo locale.



Un trasporto collettivo efficace e inclusivo

Integrare trasporto pubblico extraurbano e nuovi servizi alla scala locale valorizzando punti e modalità di accesso a bus e minibus.



Veicoli condivisi e a basse emissioni per le persone e per le merci

Auto, furgoni, bici, cargo bici e dispositivi di micro-mobilità elettrica in condivisione per ridurre emissioni e veicoli circolanti.

1.6.1 Le città del camminare

Puntare in maniera decisa sulla realizzazione di una **rete pedonale continua, estesa e accessibile a tutti**, realizzando itinerari in cui camminare sia piacevole e sicuro per tutte le categorie di utenti. Ciò comporterà principalmente la ridefinizione dello spazio stradale oggi troppo sbilanciato in favore della mobilità motorizzata.

Occorrerà assumere come criterio guida la **riqualificazione e realizzazione di marciapiedi e camminamenti liberi** (ad esempio nelle strade con piattaforma unica) aventi sempre dimensioni minime accettabili e conformi alla normativa di riferimento.

Questa strategia include anche l’**eliminazione delle barriere architettoniche e il miglioramento dello spazio pubblico** attraverso l’illuminazione pubblica, l’arredo urbano (presenza di panchine e spazi per la socialità), l’inserimento di essenze arboree e spazi d’ombra.

Sono comprese anche le azioni volte all’inserimento di **aree pedonali e strade scolastiche** che favoriscono la priorità della mobilità attiva rispetto ai modi motorizzati nonché la protezione degli spazi dalla sosta irregolare (centro storico, contesti naturalistici, litoranea nel periodo estivo). Tra gli strumenti per portare avanti questa strategia si trovano anche gli **interventi di urbanismo tattico** nonché le **campagne di sensibilizzazione e comunicazione** in favore della mobilità pedonale.

Le misure saranno declinate sia per l’ambito urbano che quello costiero e comprenderanno le piazze e gli spazi per la socialità, le aree intorno alle scuole, le zone residenziali e le aree utilizzate per lo svago. La strategia si pone come obiettivo specifico la **completa pedonalizzazione dei centri storici di Pulsano e Leporano e la realizzazione di una rete di sentieri nell’ambito del litorale**.

1.6.2 Strade utili, per tutti e a rischio zero

Questa strategia dovrà stabilire in primis quali infrastrutture stradali sono necessarie per ottimizzare la il sistema della mobilità stradale evitando il più possibile il consumo di suolo. Si dovrà puntare al **completamento delle connessioni mancanti e all’innalzamento della qualità delle arterie stradali esistenti**, in particolare lungo la rete stradale principale.

Attività fondamentali riguardano la messa in sicurezza della rete stradale attraverso una corretta progettazione e l’utilizzo di **tecnologie per il controllo del traffico** in modo di favorire una miglior convivenza tra tutti gli utenti della strada in uno spazio pubblico condiviso e la risoluzione di tutti i punti di conflitto (“punti neri”) al fine di perseguire una sensibile riduzione dell’incidentalità ed il rispetto delle norme del Codice della Strada.

La **moderazione della velocità** sul territorio cittadino è riconosciuta come elemento indispensabile per rendere compatibili i diversi usi dello spazio pubblico da parte degli utenti della strada (pedoni, ciclisti, automobilisti, trasporto collettivo). L’approccio comprende tecniche di **moderazione del traffico e uso condiviso dello spazio stradale (piattaforma unica)** basate sulla riprogettazione fisica e funzionale degli spazi disponibili.

La strategia include anche **forme di regolazione della circolazione stradale** che favoriscano la protezione e il decongestionamento delle aree centrali e di quelle sensibili (aree residenziali, arterie commerciali, aree di pregio culturale e ambientale) da attuarsi attraverso la creazione di **itinerari obbligatori, limitazioni del traffico e sensi unici contrapposti che ne impediscano l’attraversamento** (isole ambientali).

1.6.3 Aree e regole più razionali per la sosta

Il tema della sosta viene affrontato attraverso una strategia dedicata al fine di superare il modello tradizionale prevalente basato sulla sosta a raso diffusa lungo tutte le arterie stradali. Si dovrà **proseguire nella realizzazione di aree di parcheggio fuori strada attrezzate e controllate**, sia in ingresso alle due città che lungo la fascia costiera.

Questa politica dovrà essere accompagnata da una parallela azione di **riduzione della sosta a raso su strada ed eliminazione della sosta nelle aree a maggior pregio** (centri storici, contesti naturalistici) e lungo tutti i tratti viari e le intersezioni soggette a fenomeni di congestione. Occorrerà conseguire una **maggior efficienza della sosta regolamentata** già disponibile e aumentare il **controllo e il sanzionamento della sosta irregolare**.

La strategia include forme di **tariffazione della sosta** (strisce blu) da attuarsi mediante una corretta modulazione della tariffa (fortemente differenziata in funzione della localizzazione degli spazi di sosta, della loro attrattività e della durata della medesima) al fine di aumentare il tasso di rotazione nelle aree commerciali e consentire invece forme di sosta lunga e gratuita nei parcheggi più esterni.

Il PUMS dovrà porsi l’obiettivo di **incentivare la realizzazione di aree di parcheggio attrezzate da parte dei soggetti privati**, collocati in aree idonee e collegati alle aree centrali e ai servizi (inclusi quelli per la balneazione) attraverso servizi di trasporto collettivo (bus navetta).

Fanno parte di questa strategia anche le azioni volte a **interrompere la continuità lineare della sosta a raso**, ad esempio mediante l’eliminazione degli stalli per l’ampliamento dei marciapiedi, concessione agevolata di spazi per dehors e **inserimento su tutte le arterie stradali di ciclopoggi** per la sosta breve o lunga (rastrelliere ad archetto e bike garage). Occorrerà agire principalmente sul layout della sede stradale, dislocando in **pochi punti ben segnalati gli stalli di sosta su strada** eliminando soprattutto quella in linea su

entrambi i lati della carreggiata. La strategia è integrata con quelle riferite a pedonalità e ciclabilità.

Misure fondamentali riguardano anche la **segnaletica di indirizzamento e le campagne comunicazione** volte a promuovere i benefici di una organizzazione più razionale della sosta e disincentivare la ricerca di parcheggio in esatta corrispondenza con gli ingressi delle abitazioni e degli esercizi commerciali.

1.6.4 La bici per muoversi tutti i giorni e per scoprire il territorio

La strategia include politiche e misure che puntano a incentivare l’uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani, il tempo libero e per la fruizione dei due territori comunali.

Una prima componente riguarda il miglioramento delle condizioni di percorribilità ciclistica nei centri urbani, nei collegamenti con la costa e con i comuni vicini (incluse le connessioni tra i due comuni) attraverso la realizzazione di **interventi infrastrutturali e di regolazione dedicati** (realizzazione di piste ciclabili – in sede protetta e su corsia ciclabile – corsie ciclabili, strade e itinerari ciclabili) di connessione tra i vari punti di interesse e le ciclovie di carattere sovracomunale.

Il criterio guida dovrà essere quello della massima sicurezza dei ciclisti e integrazione con gli interventi pianificati nelle strategie relative alla mobilità pedonale (1) e alle strade (2), in particolare negli ambiti nei quali la realizzazione di piste ciclabili in sede propria non si ritiene necessaria puntando piuttosto ad **interventi di moderazione del traffico e di realizzazione di isole ambientali e strade ciclabili** nelle quali la bicicletta ha la precedenza.

Gli interventi prioritari riguardano la realizzazione del tratto di Ciclovie dei Tre Mari lungo la fascia del litorale e i collegamenti verso i due centri urbani (tra cui la riqualificazione di quello esistente lungo il Canale Trigna).

La rete ciclabile urbana ed extraurbana si dovrà integrare con la rete dei sentieri al fine di definire una completa **rete di mobilità attiva** (inclusa la relativa segnaletica di indirizzamento) a supporto delle attività turistiche e culturali.

Fanno parte di questa strategia le **misure soft di educazione e sensibilizzazione all’uso della bici**.

Il modello da perseguire, quindi, va al di là della sola realizzazione di piste o itineranti ciclabili, promuovendo **città interamente “amiche” della bicicletta**.

1.6.5 Un trasporto collettivo efficace e inclusivo

Questa strategia punta ad un **innalzamento dei livelli di servizio del trasporto pubblico e all’attivazione di nuovi servizi di trasporto collettivo alla scala comunale**.

Non potendo agire direttamente sulla gestione del trasporto pubblico extraurbano considerando che la stessa non dipende dai comuni ma dalla Provincia di Taranto quale autorità organizzatrice, Pulsano e Leporano dovranno avere un ruolo attivo rispetto alle istanze e proposte da avanzare tanto alle autorità di regolazione (Regione e Provincia) quanto alle aziende di trasporto concessionarie dei servizi di linea.

In tal senso, la strategia ricomprende ogni azione volta a facilitare e migliorare i servizi di trasporto pubblico locale su gomma (in particolare le previste linee ad altra frequenza per Taranto e i servizi di collegamento alla costa da altri comuni) attraverso la **predisposizione di itinerari adeguati al transito degli autobus e l’innalzamento dei livelli di qualità, accessibilità e messa in sicurezza dei punti di fermata e dei luoghi di stazionamento**.

Un aspetto indispensabile per migliorare l’utilizzo del sistema del trasporto pubblico è la **riconoscibilità e la diffusione delle informazioni** sui servizi

disponibili, gli orari, i percorsi, l’intermodalità, ecc. Importante sottolineare che quest’ultimo aspetto non richiede investimenti rilevanti e aiuta notevolmente a migliorare l’accessibilità al trasporto collettivo, utilizzando le risorse già disponibili sul territorio.

La strategia dovrà favorire forme di **trasporto collettivo flessibili e inclusivo**. I servizi e le opzioni di mobilità includono, servizi navetta, servizi a chiamata e anche forme di condivisione dell’uso dell’auto, ad esempio attraverso la realizzazione di piattaforme di car pooling, che dovranno essere adatte a tutte le categorie di utenti, modulari e con costi di esercizio contenuti, puntando sull’utilizzo di tecnologie e sistemi di prenotazione evoluti che non necessitano di investimenti eccessivi. Per il dettaglio delle misure riferite alla strategia un supporto sarà fornito dai risultati del progetto europeo HiReach che ha già analizzato le migliori soluzioni disponibili e operato una analisi della loro applicabilità nell’ambito dell’area interna del Sud Salento⁴.

1.6.6 Veicoli condivisi e a basse emissioni per le persone e per le merci

Questa strategia riguarda misure volte a favorire la riduzione del tasso di motorizzazione attraverso l’introduzione di **sistemi e formule di condivisione e uso razionale di auto, scooter, veicoli utilitari (van, minibus), bici, cargo bici e dispositivi di micro-mobilità elettrica**.

Ciò potrà essere perseguito sia attraverso collaborazioni con operatori privati per l’offerta di **servizi commerciali** che attraverso la creazione di **forme di condivisione su piccola scala**, ad esempio car club e associazioni di quartiere per la condivisione di piccole flotte, inclusi veicoli della flotta pubblica.

⁴ <http://hireach-project.eu/content/italy>

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Pulsano e Leporano – Linee d’indirizzo

Rientrano in questa strategia anche le azioni in favore della **mobilità elettrica**, inclusa la **realizzazione di stazioni e punti di ricarica**, l’utilizzo di **bici e cargo bici a pedalata assistita** e la progressiva **sostituzione con veicoli elettrici di tutta la flotta comunale**.