



PUMS
GROTTAGLIE

PUMS

PIANO URBANO
DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE

LINEE DI INDIRIZZO



Comune di Grottaglie
Provincia di Taranto

Sindaco
Avv. Ciro D'Alò

Assessore Urbanistica, Assetto del Territorio,
Infrastrutture e Mobilità Sostenibile
Arch. Giovanni Blasi

Dirigente Area Tecnica-Urbanistica, LLPP. e Manutenzione
Ing. Adele Celino

Redattore progetto di Piano
Arch. Loredana Domenica Modugno
Transport Expert e Mobility Manager

Hanno contribuito alla redazione degli elaborati grafici del PUMS:
Arch. Donato Dario Caiati
Arch. Rosa Anna Mancini
Ing. Cristina Monterisi

Si ringraziano:
Comando e settore di Polizia Municipale a Grottaglie
Maurizio Medici - Responsabile Ufficio Sistemi Informativi
Le Associazioni di categoria che vi hanno peso parte
I cittadini, gli stakeholder

Sommario

PARTE I: IL PERCORSO DI REDAZIONE DEL P.U.M.S DI GROTTAGLIE	4
PARTE II: LE LINEE GUIDA	5
PARTE III: LA CONNESSIONE CON PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATA.....	10
PARTE IV PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE IN CORSO.....	13
PARTE V: IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE.....	29
PARTE VI: ELEMENTI EMERSI DAL QUADRO CONOSCITIVO	31
PARTE VII: ANALISI SWOT.....	35
PARTE VIII: P.U.M.S. DI GROTTAGLIE- DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DELLE STRATEGIE E DELLE AZIONI.....	36
PARTE VIII: DESCRIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI PER IL COMUNE DI GROTTAGLIE.....	47
PARTE IX: LA VISION DEL P.U.M.S. : SFIDE E OPPORTUNITÀ DELLA MOBILITÀ NELLA GROTTAGLIE DI OGGI E DI DOMANI.....	47

PARTE I: IL PERCORSO DI REDAZIONE DEL P.U.MS DI GROTTAGLIE

L'Amministrazione Comunale di Grottaglie, sotto la guida del **Sindaco** **Ciro Calò**, ha avviato il percorso di redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (P.U.MS) con l'obiettivo di creare le infrastrutture e le condizioni necessarie per promuovere un riequilibrio modale, migliorando la vivibilità urbana e la qualità della vita dei cittadini.

Con la Determinazione Dirigenziale della Regione Puglia - Dipartimento Mobilità, Sezione Infrastrutture per la Mobilità, n. 192 del 14 dicembre 2021, il Comune di Grottaglie è stato ammesso al finanziamento per la redazione del P.U.MS. Tale contributo ha permesso all'Amministrazione Comunale di Grottaglie di avviare una riorganizzazione strutturale della mobilità urbana, finalizzata al miglioramento del benessere collettivo attraverso l'elaborazione di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Nonostante il territorio di Grottaglie, con una popolazione inferiore ai 100.000 abitanti, non sia obbligato alla redazione del P.U.MS. in base alle Linee Guida Nazionali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pubblicate il 4 agosto 2017, l'Amministrazione ha riconosciuto l'importanza strategica di dotarsi di questo strumento di pianificazione. Il processo di redazione del Piano è stato quindi avviato in conformità con il D.M. 04/08/2017 (Linee Guida Nazionali) e il DGR n. 193 del 20 febbraio 2018 (Linee Guida Regionali).

Il P.U.MS. si distingue dai tradizionali piani di trasporto per il suo approccio incentrato sui cittadini, le attività e gli stili di vita, piuttosto che esclusivamente sul traffico veicolare. L'obiettivo del Piano non è solo la riduzione della congestione del traffico o la regolazione dei flussi veicolari, ma la promozione di un percorso condiviso con la comunità, focalizzato sull'accessibilità, la vivibilità e la qualità dello spazio pubblico.

Il P.U.MS. pone al centro le esigenze di mobilità delle persone, adottando un approccio trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e degli altri portatori di interesse fin dalle fasi iniziali del processo di definizione. In questo contesto, i Comuni sono chiamati a specificare, approfondire e attuare i contenuti degli strumenti di pianificazione territoriale sovraordinati, adattandoli alle specifiche realtà locali.

La promozione della mobilità sostenibile implica l'orientamento dei comportamenti di mobilità dei residenti e dei city users verso l'utilizzo di modalità di trasporto a basso impatto ambientale, come la mobilità pedonale, il ciclismo e l'uso di mezzi pubblici o privati eco-efficienti. Questo richiede una pianificazione accurata e lo sviluppo di infrastrutture adeguate a ottimizzare l'accessibilità e la connettività all'interno, attraverso e verso le aree urbane e periurbane.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) rappresenta un tassello fondamentale all'interno di un mosaico complesso di azioni amministrative sinergiche e complementari che l'Amministrazione di Grottaglie ha avviato negli ultimi anni. Questo approccio integrato vede il Comune come protagonista regionale per la sua capacità di dotarsi degli strumenti programmatori necessari, come il Piano Regolatore Generale (PRG), il Biciplan e il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), che insieme permettono di candidare progetti significativi e ottenere finanziamenti da fondi europei, nazionali e regionali, tra cui il POR FESR-FSE 2014/2020 e il PNRR.

Il PRG di Grottaglie, approvato definitivamente nel 2010 dopo un complesso iter amministrativo, rappresenta lo strumento principale per la gestione del territorio comunale. Sebbene il PRG attuale presenti limitazioni nel rispondere alle nuove esigenze della comunità, esso continua a fungere da base per lo sviluppo urbano. Tuttavia, il PUMS, più dinamico e adattabile, anticipa molte delle sfide contemporanee, promuovendo una mobilità più sostenibile e resiliente. Il PUMS punta a migliorare l'integrazione tra centro e periferie, riducendo il traffico veicolare e favorendo lo sviluppo di infrastrutture verdi e percorsi ciclo-pedonali.

Il Biciplan, approvato nel 2018, è un altro strumento chiave che si integra con il PUMS. Focalizzandosi sulla mobilità ciclabile, il Biciplan promuove l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto principale per gli spostamenti quotidiani e turistici. Prevede la creazione di percorsi sicuri e accessibili che colleghino i vari punti strategici della città, come scuole, aree industriali e attrattori turistici. Questo piano anticipa il cambiamento verso una mobilità più sostenibile, riducendo la dipendenza dai veicoli a motore e migliorando la qualità dell'aria.

Infine, il PEBA, adottato nel 2021, si focalizza sull'eliminazione delle barriere architettoniche e sulla promozione dell'accessibilità universale. Questo strumento è essenziale per garantire che gli spazi pubblici siano fruibili da tutti i cittadini, inclusi quelli con disabilità. Il PEBA prevede interventi su marciapiedi, attraversamenti pedonali e spazi pubblici, integrandosi con le strategie del PUMS per creare una città più inclusiva e accessibile.

Grottaglie, attraverso questi strumenti di pianificazione, si pone come esempio virtuoso a livello regionale, dotandosi delle risorse necessarie per uno sviluppo urbano sostenibile, inclusivo e a misura d'uomo. L'integrazione del PRG, del Biciplan e del PEBA con il PUMS garantisce una visione coerente che coniuga la crescita economica con la tutela ambientale e il benessere della comunità.

In questo contesto, diversi interventi progettuali sono stati avviati per rigenerare spazi urbani e migliorare la sostenibilità. Tra i principali progetti in corso si evidenzia la riqualificazione della Depositeria comunale di via Martiri d'Ungheria, trasformata in uno spazio polifunzionale con percorsi pedonali e aree verdi. L'ex Convento dei Cappuccini sarà rifunzionalizzato come centro culturale e turistico, mentre Palazzo De Felice ospiterà un punto multimediale per l'informazione turistica. Piazza Verdi, con la sua rigenerazione, mira a incrementare le aree verdi e a favorire l'accessibilità pedonale e ciclabile.

Altri interventi di rilievo includono la variante al PRG per la creazione di una nuova zona industriale, la rigenerazione della zona 167 Sud con nuovi spazi verdi e percorsi ciclo-pedonali, e il Master Plan per l'aeroporto di Taranto-Grottaglie, volto a farne un hub internazionale per il traffico merci e l'innovazione aerospaziale. Progetti legati all'infanzia includono la costruzione di un nuovo asilo nido sostenibile. La riqualificazione di Piazza IV Novembre e di Viale Giacomo Matteotti, trasformato in una "zona 30", riflette l'impegno per una mobilità più sicura. Infine, la creazione di una Velostazione presso la stazione ferroviaria e l'installazione dei varchi ZTL nel centro storico consolidano la spinta verso una mobilità intermodale e sostenibile.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Grottaglie rappresenta una visione strategica che si inserisce in maniera coerente e integrata all'interno del quadro degli strumenti di programmazione e pianificazione già attivi a livello comunale. Questo piano non solo recepisce ma anche armonizza gli obiettivi delle politiche esistenti, promuovendo un approccio sinergico che mira a creare un sistema di mobilità sostenibile, accessibile e inclusivo per tutti i cittadini. Tale integrazione assicura che le strategie elaborate siano perfettamente allineate e si rafforzino reciprocamente, con l'obiettivo ultimo di favorire lo sviluppo di una città più sostenibile e vivibile.

L'elaborazione di un PUMS rappresenta un'occasione per avviare un cambiamento culturale fondamentale. Questo processo permette al Comune di Grottaglie di porsi al livello delle città più avanzate nel campo delle politiche di mobilità sostenibile, contribuendo in maniera sostanziale al miglioramento della qualità dell'ambiente urbano e, di conseguenza, della qualità della vita dei suoi abitanti.

L'area geografica di riferimento del Piano è stata definita tenendo conto sia dei confini amministrativi sia dei flussi di mobilità effettivi, abbracciando così l'intero territorio delle cosiddette "aree urbane funzionali". Questa scelta metodologica garantisce che la pianificazione sia aderente alla realtà territoriale, favorendo l'efficacia delle misure proposte.

Il processo di redazione del PUMS di Grottaglie si è distinto per un approccio partecipativo e collaborativo, che ha coinvolto attivamente cittadini e associazioni, sotto il coordinamento degli uffici comunali. Hanno contribuito alla stesura del piano diverse componenti istituzionali e tecniche, tra cui la Giunta comunale, l'Area Tecnica-Urbanistica, i Lavori Pubblici e Manutenzione, la Polizia Municipale, insieme a numerose associazioni locali.

Questo approccio multidisciplinare e cooperativo è stato fondamentale per garantire che il piano rispondesse in maniera adeguata e completa alle esigenze di tutti i portatori di interesse coinvolti, assicurando una pianificazione della mobilità realmente sostenibile e integrata.

PARTE II: LE LINEE GUIDA

Il P.U.M.S. deve essere inteso principalmente come un processo dinamico piuttosto che un piano statico e definitivo caratterizzato da obblighi e divieti immutabili. Esso rappresenta un percorso che richiede aggiornamenti e integrazioni coerenti con altri piani esistenti, in particolare quelli relativi all'energia, alla salute e ai servizi. Pur mantenendo una natura prescrittiva, il P.U.M.S. deve integrarsi con altri strumenti di pianificazione settoriale, come con il Piano Urbanistico Generale (PUG), il Piano Urbano della Mobilità (PUM) e il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).

Il successo del P.U.M.S. dipende fortemente dal coinvolgimento attivo della popolazione, delle imprese e dell'intera comunità. Il piano deve essere attuato in modo graduale e continuo, attraverso misure quali l'ampliamento delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e delle aree pedonali, la riduzione dei parcheggi, l'incremento delle zone a velocità limitata (Km 30), il riequilibrio delle sezioni stradali a favore della mobilità pedonale, ciclistica e del trasporto pubblico, e l'aumento delle aree destinate al parcheggio sicuro delle biciclette, oltre a promuovere l'integrazione modale.

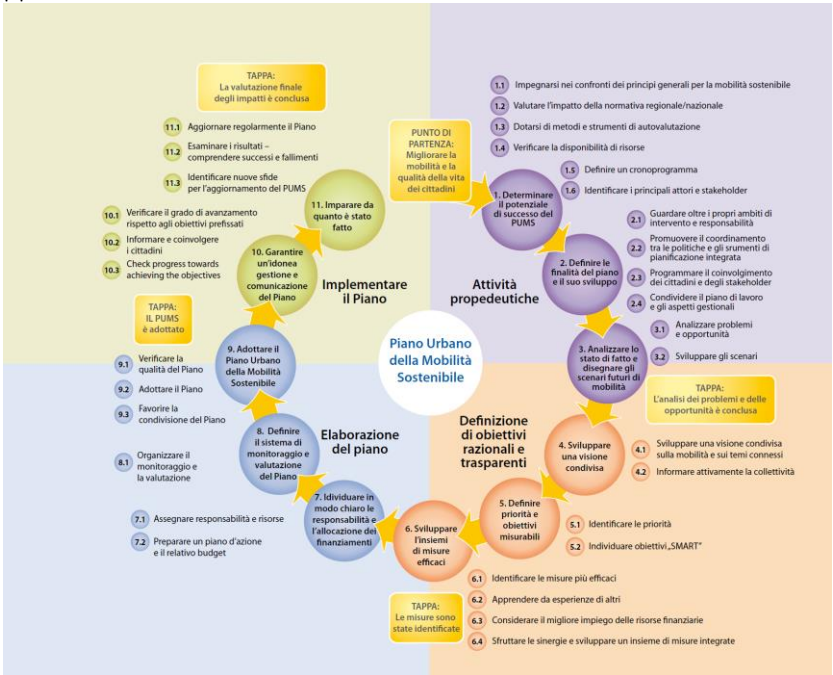
Le presenti Linee di indirizzo definiscono le modalità operative per l'esecuzione delle diverse fasi che condurranno all'approvazione e all'attuazione del P.U.M.S., includendo sia gli aspetti di sviluppo del processo sia le modalità di coinvolgimento e partecipazione del pubblico e dei portatori di interesse.

2.1 LE LINEE GUIDA ELTIS ¹

Con l'obiettivo di accelerare l'adozione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS, in inglese SUMP) su larga scala in tutta Europa, la Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea ha pubblicato nel 2014, il documento "Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan", noto come "Linee Guida ELTIS", aggiornato nell'Ottobre 2019, per tenere conto delle novità di un settore in rapida evoluzione.

"Le Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile "2014. La Commissione Europea nell'ambito del progetto ELTIS plus, all'interno del programma Intelligent Energy Europe, ha elaborato le proprie linee guida per la predisposizione dei P.U.M.S; le medesime linee guida sono state tradotte in italiano nell'ambito del progetto BUMP (Boosting Urban Mobility Plan).

Le Linee guida tracciano analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del P.U.M.S.



Come indicato nelle Linee Guida europee, la redazione del P.U.M.S. introduce un sostanziale cambiamento di approccio rispetto a un più tradizionale Piano Urbano della Mobilità: attenzione ai bisogni espressi dai cittadini e all'innalzamento della qualità della vita piuttosto che imposizione di modelli preordinati, ricerca di soluzioni basate su un mix di infrastrutture-servizi e politiche anziché sulla proposizione di semplici interventi infrastrutturali, implementazione di strumenti e procedure di monitoraggio del Piano finalizzati a migliorarne l'efficacia in fase attuativa. La rilevanza dei P.U.M.S. nell'ambito della strategia europea è confermata inoltre dal riferimento a questi piani nei documenti di impostazione della programmazione strutturale 2014-2020 e nei programmi di finanziamento destinati alle città (cfr. Horizon 2020 Iniziativa Civitas).

di nuove forme di modalità condivisa - mettendo sempre più in discussione il tradizionale modello di proprietà dell'auto privata - hanno fornito i presupposti per un rapido mutamento ed evoluzione dei modelli di comportamento nelle aree urbane. Alla luce di tali cambiamenti e nell'ambito del progetto Civitas Sumps Up, nel 2019 le Linee guida Eltis sono state oggetto di un importante aggiornamento e revisione dei suoi contenuti, culminati nella pubblicazione di una seconda edizione delle stesse, ufficialmente presentata in occasione del Civitas Forum 2019, tenutosi in ottobre a Graz, Austria.

2.2 NUOVE LINEE GUIDA EUROPEE

Dal 2 al 4 ottobre la città di Graz (Austria) ha ospitato la diciassettesima edizione del [Forum Civitas](#), principale evento europeo sulla mobilità urbana sostenibile, che ha raccolto le figure di spicco del settore da tutto il continente e oltre. Questo variegato gruppo di rappresentanti delle città, professionisti, politici e accademici (650 partecipanti provenienti da 45 paesi) ha discusso e analizzato gli argomenti più urgenti sulla mobilità e ha assistito alle soluzioni pionieristiche che portano a trasporti più puliti e migliori in Europa.

Il titolo di quest'anno "ritorno al futuro" invitava a guardare l'interazione tra le nuove tecnologie e le soluzioni di mobilità classica dei giorni nostri. Con le città che puntano ad una pianificazione incentrata sulle persone e sul recupero dello spazio pubblico, riscoprendo l'importanza delle gambe e delle ruote.

Durante il Forum sono state presentate le nuove linee guida per la stesura dei piani urbani della mobilità sostenibile - *"Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)"*.

L'edizione 2019 delle **Linee guida P.U.M.S. si divide in due sezioni.**

Nella **Sezione 1** viene introdotto il concetto di PUMS, rivolgendosi a tutti gli interessati, non solo necessariamente ai pianificatori professionisti. In questa prima parte si cerca di dare risposte alle seguenti domande:

- Che cos'è un PUMS?
- Quali sono i vantaggi di un PUMS
- Quali sono gli elementi principali di un PUMS?
- Come funziona concretamente un PUMS?
- Come può il livello nazionale e regionale supportare un PUMS?

La **Sezione 2** è una descrizione molto dettagliata del processo relativo ai PUMS.

Questa sezione segue la struttura del **nuovo ciclo dei PUMS**: quattro fasi, ciascuna con tre step per un totale di 32 attività, così suddivise:

Fase 1: Preparazione ed analisi

- *Step 1: Impostazione delle strutture di lavoro*

- Attività 1.1: Valutazione delle capacità e delle risorse
- Attività 1.2: Creazione di un nucleo centrale inter-dipartimentale
- Attività 1.3: Garanzia della proprietà politica ed istituzionale
- Attività 1.4: Pianificazione del coinvolgimento delle parti interessate

- *Step 2: Determinazione del framework di pianificazione*

- Attività 2.1: Valutazione dei requisiti di pianificazione e definizione dell'ambito geografico
- Attività 2.2: Collegamento con altri piani di pianificazione
- Attività 2.3: Accordo sulla tempistica e sul piano di lavoro
- Attività 2.4: Considerazione di ottenere un supporto esterno

- *Step 3: Analisi della situazione della mobilità*

- Attività 3.1: Identificazione delle fonti di informazione e collaborazione con i proprietari dei dati
- Attività 3.2: Analisi dei problemi e delle opportunità (secondo tutte le modalità)

Fase 2: Sviluppo della strategia

- *Step 4: Compilazione e valutazione congiuntamente degli scenari*

- Attività 4.1: Sviluppo dei potenziali scenari futuri
- Attività 4.2: Discussione degli scenari con i cittadini e con le parti interessate

- *Step 5: Sviluppo della visione e degli obiettivi con le parti interessate*

- Attività 5.1: Co-creazione di una visione comune con i cittadini e le parti interessate
- Attività 5.2: Accordo degli obiettivi che affrontino i problemi chiave

- *Step 6: Impostazione degli indicatori e degli obiettivi*

- Attività 6.1: Individuazione degli indicatori per tutti gli obiettivi
- Attività 6.2: Accordo sugli obiettivi misurabili

Fase 3: Misura della pianificazione

- *Step 7: Selezione dei pacchetti di misure con le parti interessate*

- Attività 7.1: Creazione e valutazione di un lungo elenco di misure con le parti interessate
- Attività 7.2: Definizione dei pacchetti di misure integrate
- Attività 7.3: Pianificazione del monitoraggio e della valutazione delle misure

¹ ELTIS (European Local Transport Information Service) è la piattaforma Europea che si occupa dello scambio di informazioni sulle migliori pratiche nel campo della mobilità urbana.

- Step 8: Accordo sulle azioni e sulle responsabilità

Attività 8.1: Descrizione di tutte le azioni

Attività 8.2: Individuazione delle fonti di finanziamento e valutazione delle capacità finanziarie

Attività 8.3: Accordo sulle priorità, responsabilità e calendario

Attività 8.4: Garanzia di un ampio sostegno politico e pubblico
- Step 9: Preparazione dell'adozione e del finanziamento

Attività 9.1: Sviluppo dei piani finanziari e accordo sulla condivisione dei costi

Attività 9.2: Conclusione ed assicurazione della qualità del documento "PUMS"

- Fase 4: Implementazione e monitoraggio

- Step 10: Gestione dell'implementazione

Attività 10.1: Coordinamento dell'attuazione delle azioni

Attività 10.2: Approvvigionamento di beni e servizi

- Step 11: Monitorare, adattare e comunicare

Attività 11.1: Monitoraggio dei progressi

Attività 11.2: Informare e coinvolgere cittadini e parti interessate

- Step 12: Rivedi e apprendi le lezioni

Attività 12.1: Analizzare successi e fallimenti

Attività 12.2: Condividere i risultati e le lezioni apprese

Attività 12.3: Considerare nuove sfide e soluzioni

La pubblicazione di questa seconda edizione delle Linee Guida P.U.M.S. segna un importante traguardo verso l'adozione di nuovi approcci nella pianificazione in Europa e tiene conto delle sfide dinamiche e in rapida evoluzione della mobilità urbana a seguito di ampie consultazioni con le parti interessate e contributi di esperti. Inoltre, gli autori hanno prodotto una serie di nuove guide tematiche e briefing con i professionisti per favorire ulteriormente lo sviluppo e l'implementazione dei SUMP.



 This symbol indicates points of political involvement during the SUMP process

12 Step del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Seconda Edizione)

2.3 DECRETO MINISTERIALE 397/2017 - "INDIVIDUAZIONE DELLE LINEE GUIDA PER I PIANI URBANI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il 4 agosto 2017 sulla Gazzetta Ufficiale n.233 è stato pubblicato il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 recante "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257" che recepisce la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo, ha come finalità quella di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione dei P.U.M.S. su tutto il territorio nazionale. In particolare, le Città Metropolitane procedono, avvalendosi delle linee guida adottate con il DM 397/2017, alla definizione dei P.U.M.S. al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram.

Il decreto è stato approvato con l'esplicita finalità di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile su tutto il territorio nazionale e consta di 6 articoli (Art. 1 "Finalità", Art. 2 "Linee guida", Art. 3 "Adozione dei PUMS", Art. 4 "Aggiornamento e monitoraggio", Art. 5 "Clausola di invarianza", Art. 6 "Modifiche") e due allegati contenenti il primo le "Procedure per la redazione e approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile" e il secondo gli "Obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS".

- Nelle Linee guida si fa riferimento a:
- a)

procedura uniforme per la redazione e l'approvazione dei PUMS, contenuta nell'allegato
- b)

individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei P.U.M.S.(allegato 2).

Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana si basa sulle Linee Guida ELTIS ed è in linea con quanto espresso dall'allegato "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" al Documento di economia e finanza 2017. I macro obiettivi obbligatori che i P.U.M.S. devono raggiungere, che sono misurabili attraverso i relativi indicatori indicati nell'allegato 2, sono monitorati con le modalità indicate all'Art. 4, anche al fine di valutare il grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale.

- L'azione del P.U.M.S. si fonda su sette strategie fondamentali:
1.

Integrazione tra i sistemi di trasporto;
2.

Sviluppo della mobilità collettiva;
3.

Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
4.

Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa;
5.

Rinnovo del parco veicolare con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante;
6.

Razionalizzazione della logistica urbana;
7.

Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile.

Come definito nell'art. 4 - Aggiornamento e Monitoraggio - i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, predisposti su un orizzonte temporale decennale, dovranno essere aggiornati con una cadenza almeno quinquennale. Inoltre, ogni 2 anni gli Enti locali dovranno procedere al monitoraggio degli obiettivi previsti dai Piani per valutare i risultati effettivamente ottenuti. I dati di revisione dovranno essere trasmessi all'Osservatorio nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale, che ogni biennio informerà il Parlamento sugli effetti prodotti a livello nazionale dai PUMS.

Il DM 397/2017 è stato modificato e integrato dal DM 396 del 28 agosto 2019. Tra gli aggiornamenti rilevanti, l'obbligo di procedere alla definizione dei PUMS, intesa come adozione degli stessi, diventa condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa anche per i comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, non ricompresi nel territorio di città metropolitane. Per i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, ricompresi nel territorio di città metropolitane e per i comuni capoluogo di Città metropolitana si ritiene assoluta la condizione suddetta qualora sia stato adottato il P.U.M.S. della città metropolitana.

- Nel dettaglio, le linee guida sono costituite da:
- ✓

procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS;
- ✓

individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS.

Per promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei, al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile si elencano le 4 aree di interesse ed i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS:

- ✓

Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità:

-

miglioramento del TPL;

-

riequilibrio modale della mobilità;

-

riduzione della congestione;

-

miglioramento dell'accessibilità di persone e merci;

-

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);

-

miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano.

- ✓ **Sostenibilità energetica ed ambientale:**
- riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;

- miglioramento della qualità dell'aria;

- riduzione dell'inquinamento acustico.
- ✓ **Sicurezza della mobilità stradale:**
- riduzione dell'incidentalità stradale;

- diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;

- diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;

- diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65).
- ✓ **Sostenibilità socio-economica:**
- miglioramento della inclusione sociale;

- aumento della soddisfazione della cittadinanza;

- aumento del tasso di occupazione;

- riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

L'aggiornamento delle Linee Guida nazionali porta con sé modifiche sostanziali ad alcuni indicatori di risultato (vale a dire gli indicatori associati ai macro-obiettivi), che sono ora maggiormente dettagliati rispetto alla formulazione iniziale. Il numero complessivo di indicatori di risultato passa così da 30 a 38.

Vengono modificati inoltre alcuni termini e condizioni relativi al rispetto delle Linee Guida da parte degli enti:

- sono ora inclusi nell'obbligo di redazione del P.U.M.S. i Comuni con più 100.000 abitanti che non costituiscano capoluoghi di Regione o Provincia, sebbene per quelli che ricadano in una Città metropolitana sia sufficiente che quest'ultima provveda alla definizione di un proprio PUMS;

- sono invece esclusi gli enti di area vasta che non siano Città metropolitane;

- il limite entro cui gli enti provvedono alla redazione dei rispettivi P.U.M.S. è prorogato di 12 mesi rispetto ai 24 inizialmente previsti.

Sono infine presenti alcune note relative alle modalità di accesso ai finanziamenti per il trasporto rapido di massa.

Nella Tabella sono elencati i Macro Obiettivi e dei relativi Indicatori:

AREA DI INTERESSE	MACRO OBIETTIVO	INDICATORI		UNITA' DI MISURA SUGGERITA
A. Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	A.1 Miglioramento del TPL	Aumento dei passeggeri trasportati		N.passeggeri/anno/10 00 abitanti
	A.2 Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autovettura		Adimensionale
		% di spostamenti sulla rete integrata del TPL		Adimensionale
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo		Adimensionale
		% di spostamenti in bicicletta		Adimensionale
		% di spostamenti a piedi		Adimensionale
	A.3 Riduzione della congestione stradale	a.3 -Riduzione della congestione- RETE PRIMARIA	Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete stradale congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione; Tempo di percorrenza su rete congestionata: calcolata in una fascia oraria di punta concordata trale 7.30 e le 9.30 da prendersi per un minimo di 10 giorni nei giorni infrasettimanali (martedì/mercoledì/giovedì) feriali dei mesi di ottobre e novembre su un campione rappresentativo di almeno il 10% della rete. - Tempo di percorrenza sulla rete in assenza di congestione: sarà la stessa rete in orario notturno alla velocità massima consentita dal codice della strada	Adimensionale
	A.4 Miglioramento della accessibilità di persone e merci	a.4a - Miglioramento della accessibilità di persone - TPL	Sommatoria numero popolazione residente che vive a 250 metri da fermata autobus e filobus, 400 da fermata tram e metro e 800 metri da stazione ferroviaria.	Numero assoluto
		a.4b - Miglioramento della accessibilità di persone - Sharing	Numero di veicoli condivisi (auto, bici e moto) /popolazione residente.	n/ab
		a.4c - Miglioramento accessibilità persone servizi mobilità taxi e NCC	Numero licenze/numero residenti	n/ab
		a.4d - Accessibilità - pooling	forme di incentivi al pooling censiti	n° di incentivi al pooling

		a.4e - Miglioramento della accessibilità sostenibile delle merci	n. veicoli commerciali "sostenibili " (cargo bike, elettrico, metano, idrogeno) attivi in ZTL /kmq tot. di ZTL-ora	n. veicoli commerciali attivi in ZTL rispetto alla sua estensione (kmq) nell'unità di tempo
		a.4f - sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli (accessi a pagamento ZTL) premiale di un ultimo miglio ecosostenibile		si/no
	A.5 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)	a.5 - Previsioni urbanistiche servite da un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza.	Verrà espresso come percentuale delle nuove previsioni urbanistiche rispetto al totale servite da un sistema di trasporto pubblico contenute all'interno dei buffer definiti per l'indicatore A4a relativamente a tram metro e stazione ferroviaria. Relativamente alle fermate bus si considerano solo quelle di servizio ad alta frequenza.	%
	A.6 Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	a.6a - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	m2 delle aree verdi, pedonali, zone 30 per abitante	mq/abitante
B. Sostenibilità energetica ed ambientale	B.1 Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	Consumo annuo di carburante pro capite		litri/anno/abitante
	B.2. Miglioramento della qualità dell'aria	b.2.a - Emissioni annue di Nox da traffico veicolare pro capite		Kg Nox/abitante/anno
		b.2.b - Emissioni annue di PM10 da traffico veicolare pro capite		kg PM10/abitante/anno
		b.2.c - Emissioni annue di PM2,5 da traffico veicolare pro capite		Kg PM2,5/abitante/anno
		b.2.d -Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite		t CO2/abitante/anno
		b.2.e - numero ore di sfioramento limiti europei NO2		ore
		b.2.f -numero giorni di sfioramento limiti europei PM 10		giorni
C. Sicurezza della mobilità stradale	B.3. Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare		%residenti esposti a >55/65 dBA
	C.1.Riduzione dell'incidentalità stradale	Tasso di incidentalità stradale		Incidenti /abitanti
	C.2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	c.2.a - Indice di mortalità stradale		Morti/ incidenti
		c.2.b - Indice di lesività stradale		Feriti/incidenti
	C.3. Diminuzione dei costi sociali derivanti dagli incidenti	c.3.a -Tasso di mortalità per incidente stradale		Morti/abitanti
		c.3.b -Tasso di lesività per incidente stradale		Feriti/incidenti
D. Sostenibilità socio-economica	D.1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	d.1a - accessibilità stazioni: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione)	n. stazioni dotate di impianti atti a superare le barriere/tot. stazioni	%
		d.1b - accessibilità parcheggi di scambio: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere (posti auto riservati, ascensori, scale mobili, montascale, percorsi tattili, mappe tattili, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione)	n. parcheggi di scambio dotati di impianti atti a superare le barriere/tot. parcheggi	%
		d.1c - accessibilità parco mezzi: presenza dotazioni di ausilio in vettura a superamento delle barriere (pedane estraibili manuali o elettriche, area ancoraggio sedia a ruote, annunci vocali di fermata, indicatori led/monitor per avviso fermata/direzione, pulsantiera richiesta fermata con msg tattile in braille)	n. mezzi (bus/tram/treni) dotati di ausili/tot. parco bus/tram/treni	%

	D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Livello di soddisfazione della mobilità urbana con focus su Utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini)		score da indagine (CSI: Customer Satisfaction Index) Scala 0-100
	D3. Aumento del tasso di occupazione	Tasso di occupazione	n. occupati/popolazione attiva	%
	D4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	d.4a - riduzione tasso di motorizzazione	numero di auto /popolazione residente	%
		d.4b - azioni di mobility management	n. di occupati interessati da azioni di mobility management/totale occupati	%

Il P.U.M.S. è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10/15 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il P.U.M.S. è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede "investimenti" e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali.

Il P.U.M.S. potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti, nel qual caso si dovrà procedere all'aggiornamento di questi ultimi secondo le procedure previste caso per caso.

Dotarsi del P.U.M.S. è ritenuta dalla Commissione Europea condizione premiante per l'accesso ai finanziamenti comunitari e dunque la sua redazione è da considerarsi un'azione di portata strategica.

Gli enti locali, per poter accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, dovranno definire i P.U.M.S. applicando le linee guida adottate con il DECRETO 4 agosto 2017.

Fonte: DECRETO 4 agosto 2017 - "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257".4

2.4 LINEE GUIDA REGIONALI

La Giunta regionale, con DGR n. 193/2018, ha approvato le **Linee Guida Regionali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, modificate con D.G.R. n. 1645 del 20 settembre 2018, concludendo un percorso avviato nel febbraio 2017 dall'Assessorato ai Trasporti, su iniziativa della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, con la firma di un Protocollo d'Intesa tra l'ente regionale e l'associazione Euromobility. **Linee Guida Regionali**, condividendo il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana, ampiamente descritta nel documento europeo **("Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan"** approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea), ed assumendo le finalità e l'impostazione metodologica delle **Linee Guida Nazionali**, approvate con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, pubblicato sulla GU 233 del 5.10.2017 e volte a favorire l'applicazione omogenea e coordinata di Linee guida per la redazione dei P.U.M.S. su tutto il territorio nazionale, **si pongono in continuità con i suddetti documenti ed introducono 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. Il PUMS, così come indicato nelle Linee Guida regionali è un piano di tipo "processuale" e può essere articolato in quattro fasi ognuna delle quali contempla specifiche attività:**

- Fase 1: Definizione del quadro conoscitivo;
- Fase 2: Definizione proposta di piano;
- Fase 3: Analisi delle osservazioni e controdeduzioni;
- Fase 4: Monitoraggio interventi e azioni



Definizione delle fasi del P.U.M.S._ LINEE GUIDA REGIONALI

La Fase 1, il cui output è costituito dal presente “documento di indirizzo”, è utile all’individuazione degli obiettivi (specifici e generali) ed alla creazione del quadro conoscitivo dell’ambito territoriale oggetto del P.U.M.S. e all’individuazione delle scelte strategiche.

Poiché il P.U.M.S. richiede un approccio integrato, per garantire coerenza e complementarietà con le politiche adottate in altri settori, è sempre auspicabile la consultazione e la cooperazione sia tra i differenti dipartimenti a livello locale (mobilità, ambiente, urbanistica, turismo, attività economiche, servizi sociali, salute, energia, comunicazione, educazione), sia con enti con diversi livelli di competenza e differenti ambiti operativi (provinciale e regionale su tutti). Per tale ragione è importante porre particolare attenzione alla definizione del gruppo interdisciplinare di lavoro.

La partecipazione, che si configura come la chiave fondamentale della strategia amministrativa dell’Ente Locale, deve essere considerata come l’elemento fondante, non trasversale, dell’iter procedurale di formazione del PUMS, che inverte i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale. Deve essere, pertanto, intesa come uno strumento di coinvolgimento di cittadini e stakeholder da un lato e dall’altro di comprensione, per le Amministrazioni Pubbliche, delle esigenze territoriali, alle diverse scale, nonché dell’elaborazione di politiche coerenti e adeguate alle vocazioni e criticità locali. In altri termini, la prospettiva condivisa è orientata a soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci in ambito urbano/periurbano e, contestualmente, a intraprendere soluzioni e scelte amministrative strettamente correlate ai concreti bisogni della collettività.

La metodologia partecipativa, concretizzandosi in un continuo dialogo strutturato tra stakeholder, così come enfatizzato dalle Linee Guida Eltis, si può articolare, in relazione alle caratteristiche dimensionali e territoriali dell’Ente Locale, in diverse fasi, attraverso un attivo coinvolgimento di vari attori, ossi soggetti istituzionali, associazioni, rappresentanti e portatori d’interesse. Il percorso di partecipazione, nell’ambito dell’elaborazione di un PUMS, è, quindi, contraddistinto da momenti di confronto e approfondimento con la cittadinanza. Partendo, infatti, dall’acquisizione di importanti informazioni sulla propensione dei cittadini, mediante apposite indagini, si riesce a stabilire il grado di interesse e l’effettiva disponibilità a contribuire alla sua stesura.

	PROCESSO DI PIANO	PARTECIPAZIONE/CONDIVISIONE	
I FASE	Elaborazione documento d’indirizzo - Il percorso di partecipazione/condivisione si innesta nell’iter procedurale di pianificazione in quanto configurantesi come chiave fondamentale della strategia amministrativa, invertendo i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale; - Documento d’indirizzo contenente la diagnosi della situazione di fatto e individuazione delle scelte strategiche; FASE di ASCOLTO.	Dialogo strutturato tra stakeholder - definizione di tematiche e obiettivi (specifici e generali) - elaborazione MAPPATURA degli STAKEHOLDER; - ascolto della comunità locale attraverso SONDAGGI, anche utilizzando le strutture della rete e/o dei network, in modo da recepire le esigenze e le priorità della popolazione.	PROCESSO DI PARTECIPAZIONE
FASE II	Momento centrale del Processo - Il percorso di comunicazione, che deve essere attuato, altresì, nella fase di definizione della proposta di piano, nonché nella procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategica e nella Conferenza di copianificazione, deve essere improntato all’analisi dei seguenti contenuti principali, come, ad esempio: - forum sulla mobilità sostenibile; - ridisegno dello skyline urbano; - sensibilizzazione sociale; - aggiornamenti sui social network; - elaborazioni di questionari e report di attività espletate. FASE COMUNICAZIONE/CONDIVISIONE	Percorso di comunicazione Si possono organizzare incontri mediante: - TAVOLI TEMATICI; FOCUS GROUP; - La logica della condivisione è implementata le innovative tecnologie d’informazione e comunicazione digitali, che consentono la consultazione in tempo reale di tutti i progetti correlati, attraverso la pubblicazione e l’aggiornamento di documenti, report di incontri svolti, questionari e degli esiti afferenti tutto l’iter di partecipazione.	
FASE III	Fase successiva all’attuazione delle misure di piano: - La finalità del monitoraggio è quella di garantire il controllo del processo di pianificazione, attraverso informazioni sempre aggiornate sulla performance in ordine all’efficacia ed efficienza dei contenuti del PUMS; PERCORSO DI ASCOLTO E PARTECIPAZIONE.	Percorso di Partecipazione Consente di verificare l’effettiva concretezza delle previsioni di Piano, quale strumento contenente scelte strategiche mirate al perseguimento delle finalità di sostenibilità economica, ambientale e sociale;	

FASE IV	FASE DI GESTIONE - Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve acquisire valore e significato anche nella fase successiva all’attuazione delle misure del Piano in modo da contribuire alla valutazione degli effetti, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste, nonché da rilevare eventuali incongruenze tra le strategie intraprese e l’effettiva concretizzazione delle stesse nella fase attuativa; FASE DI MONITORAGGIO E DI COINVOLGIMENTO ATTIVO	CONSULTA DELLA MOBILITA’ DEI CITTADINI Si può pensare all’istituzione della consulta della mobilità dei cittadini, quale: - organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse - al sistema della mobilità; - parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager; - sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale; - tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti previsti dal Piano in esame.
---------	---	--

PROCESSO DI PARTECIPAZIONE _LINEE GUIDA REGIONALI

PARTE III: LA CONNESSIONE CON PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATA

Negli ultimi anni, la mobilità sostenibile è emersa come un tema cruciale nel panorama delle politiche ambientali, assumendo un ruolo centrale sia a livello locale che globale. Le città sono chiamate a fronteggiare sfide ambientali sempre più complesse, in cui la questione della mobilità urbana sostenibile riveste un'importanza strategica.

A partire dal 2007, l'Unione Europea ha intensificato gli sforzi per orientare le città verso modelli di mobilità più sostenibili, avviando iniziative di pianificazione strategica a lungo termine. Il punto di partenza è stato il *Libro Verde*, che ha promosso una nuova "cultura della mobilità urbana" volta a integrare lo sviluppo economico con l'accessibilità, il miglioramento della qualità della vita e la tutela ambientale. Successivamente, *il Piano d'azione sulla mobilità urbana* ha sollecitato gli Stati membri ad adottare misure concrete per rendere la mobilità urbana più sostenibile, mentre il *Patto dei Sindaci* ha coinvolto le città in un percorso attivo verso la sostenibilità energetica e ambientale. Infine, il Libro Bianco sui Trasporti del 2011 ha delineato strategie e obiettivi avanzati per una politica dei trasporti sostenibile, mirata alla riduzione delle emissioni inquinanti e alla promozione di mezzi di trasporto alternativi.

In linea con le direttive del Libro Bianco del 2011, sono state implementate numerose strategie, iniziative e studi finalizzati alla riduzione dell'uso del trasporto privato nelle aree urbane, promuovendo modalità di spostamento innovative come la mobilità condivisa, l'informobilità e l'adozione di veicoli elettrici.

Nel 2014, è stato istituito un portale specifico dedicato alla mobilità urbana sostenibile, con l'obiettivo di supportare le città europee nella formulazione dei Piani della Mobilità Urbana Sostenibile (P.U.M.S.) secondo le linee guida europee, disponibili sul sito dell'European Local Transport Information Service (www.eltis.org). **Le Linee Guida per la redazione dei Sustainable Urban Mobility Plans** (SUMP), sviluppate a livello europeo nel 2014, hanno introdotto un cambiamento paradigmatico nella pianificazione strategica del settore mobilità, delineando in modo dettagliato le caratteristiche, le modalità operative, i criteri e le fasi del processo di elaborazione e approvazione dei P.U.M.S.

La seconda edizione delle Linee Guida europee, pubblicata il 2 ottobre 2019 sotto il titolo ***"Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan"***, rappresenta un significativo avanzamento nell'adozione di nuovi approcci di pianificazione in Europa.

Questo documento tiene conto delle sfide dinamiche e in continua evoluzione della mobilità urbana, riflettendo ampie consultazioni con le parti interessate e contributi da parte di esperti del settore. Le linee guida stabiliscono come obiettivo principale dei P.U.M.S. il miglioramento della qualità e delle prestazioni ambientali nelle aree urbane, al fine di garantire un ambiente di vita più salubre, all'interno di un quadro complessivo di sostenibilità. In particolare, viene garantito il diritto alla mobilità per tutti, senza gravare sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, congestione e incidentalità. Tra i principi fondamentali che guidano la redazione dei P.U.M.S. si annoverano: • visione di lungo periodo; • integrazione degli strumenti di Piano; sostenibilità sociale, ambientale ed economica delle azioni intraprese; • approccio partecipativo che porta al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini e degli altri portatori di interesse; • monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi individuati volto alla ricerca di un miglioramento continuo.

Le [Linee Guida Regionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile](#) (PUMS), approvate con la DGR n. 193 del 20 febbraio 2018 e modificate con deliberazione della Giunta Regionale n. 1645 del 20 settembre 2018, sono state redatte seguendo le Linee Guida ELTIS ("Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2015 dalla Direzione Generale per la Mobilità e il Trasporto della Commissione Europea) e le **Linee Guida Nazionali per la redazione dei PUMS**, approvate con il Decreto del MIT il 4 agosto 2017.

Le linee guida regionali si allineano al modello europeo e nazionale, introducendo approfondimenti e dati specifici del contesto pugliese. Esse dettagliano il processo di redazione, le fasi principali e delineano l'iter di approvazione.

Per la predisposizione dei contenuti del Quadro Conoscitivo, si è fatto riferimento a uno studio approfondito degli strumenti pianificatori e programmatici a diversi livelli. Questo approccio ha consentito di identificare preliminarmente gli obiettivi legati alla pianificazione della mobilità, rappresentando un pilastro fondamentale della base conoscitiva per la futura costruzione del Piano. Di seguito si riporta una sintesi delle principali politiche nell'ambito dei trasporti e della mobilità perseguite a livello europeo e dei principali strumenti di pianificazione e programmazione esistenti a livello nazionale, regionale e locale, approfonditi per la costruzione del Quadro Conoscitivo e la redazione delle Linee di Indirizzo.

Elenco degli strumenti pianificatori e programmatici a diversi livelli:

7	QUADRO NORMATIVO E PIANIFICATORIO NAZIONALE	QUADRO NORMATIVO E PIANIFICATORIO REGIONALE
- LIBRO VERDE DEL 2007, "VERSO UNA NUOVA CULTURA DELLA MOBILITÀ URBANA" - DIRETTIVA EUROPEA 2008/50/CE - PIANO D'AZIONE SULLA MOBILITÀ URBANA DEL 2009 - LIBRO BIANCO 2011 - "TABELLA DI MARCIA VERSO LO SPAZIO UNICO EUROPEO DEI	- PNRR - PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA - PIANO PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA - PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA 2012-2020 - IL PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE PLURIFONDO CITTÀ METROPOLITANE 2014-2020 (PON METRO) E IL PN METRO 21-27	- LA GOVERNANCE DEL SISTEMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI - L.R. 16/2008 "PRINCIPI, INDIRIZZI E LINEE DI INTERVENTO IN MATERIA DI PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI" - L.R. N. 18 DEL 2002 "TESTO UNICO SULLA DISCIPLINA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - LEGGE REGIONALE N. 1 DEL 2013 "INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA"

- TRASPORTI PER UNA POLITICA COMPETITIVA E SOSTENIBILE - L'URBAN MOBILITY PACKAGE DEL 2013 - IL REGOLAMENTO (UE) N. 1315/2013 SUGLI ORIENTAMENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI. - LA RETE TEN-T: IL CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO - DIRETTIVA 2014/94/UE - IL REGOLAMENTO UE 540/2014 - 2014 - QUADRO PER IL CLIMA E L'ENERGIA 2014-2030 - ACCORDO DI PARIGI- 2015 - STRATEGIA EUROPEA PER UNA MOBILITÀ A BASSE EMISSIONI -2016 - LA DIRETTIVA 2016/2284/UE - 2016 - GOVERNANCE DELL'UNIONE DELL'ENERGIA E DELL'AZIONE PER IL CLIMA - 2018 - STRATEGIA EUROPEA DI ADATTAMENTO AL CAMBIAMENTO CLIMATICO - IL REGOLAMENTO (UE) 1153/2021 - 2021 - AGENDA 2030 - GREEN DEAL (FIT FOR 55) - 2021 - LA NUOVA POLITICA DI COESIONE 2021-2027 - NEW URBAN MOBILITY FRAMEWORK - 2021 - LINEE GUIDA ELTIS - SVILUPPARE E ATTUARE UN PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE "2014 - LINEE GUIDA ELTIS - "GUIDELINES FOR DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN (2ND EDITION)" 3.122 EU CYCLING DECLARATION	- PIANO DI AZIONE NAZIONALE DEGLI ITS - 2014 - DECRETO LEGISLATIVO 16 DICEMBRE 2016, N. 257 - 2016 - STRATEGIA NAZIONALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE (SNSVS) - 2017 - D.M. 300/2017 - LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI - 2017 - DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 20 FEBBRAIO 2018 - 2018 - IL PIANO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA (PNIRE) - 2018 - PROGRAMMA DI INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE (PRIMUS) - 2018-2020 - PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA ED IL CLIMA (PNIEC) - 2020 - PIANO NAZIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (PNACC) - IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI (P.G.T.) E IL PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (PGTL) - IL NUOVO PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA (GU SERIE GENERALE N.163 DEL 16-07-2001 - SUPPL STRAORDINARIO) DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 14 MARZO 2001 - IL PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE (PNSS) - 2030 - (DELIBERA CIPESS 14 APRILE 2022, N. 13) - LA STRATEGIA NAZIONALE PER LE AREE INTERNE - LE LINEE GUIDA OPERATIVE PER LA VALUTAZIONE DEGLI INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE - SETTORE FERROVIARIO - IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE - PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PGMC) - DECRETO-LEGGE N. 34 DEL 2020 E DECRETO-LEGGE N.76 DEL 2020 - DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285 - NUOVO CODICE DELLA STRADA. - IL FONDO DI SVILUPPO E COESIONE 2021-2027 - DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2020-ALLEGATO "ITALIA VELOCE" - DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2021 - ALLEGATO "DIECI ANNI PER TRASFORMARE L'ITALIA" - DOCUMENTO DI ECONOMIA FINANZA 2023 - ALLEGATO STRATEGIE PER LE INFRASTRUTTURE, LA MOBILITÀ E LA LOGISTICA - PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ A LIVELLO LOCALE (PUT - PTVE - PSLC) - DECRETO MINISTERIALE 397/2017 - "INDIVIDUAZIONE DELLE LINEE GUIDA PER I PIANI URBANI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE E D.M. 396/2019 MIT - D.M. 444/2021 MIMS	- LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PIANI URBANI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) - LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PIANI DI MOBILITÀ CICLISTICA (DGR N. 1504 DEL 10/09/2020) ----- - DOCUMENTO REGIONALE DI ASSETTO GENERALE (D.RAG) - PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (P.P.T.R.) - PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT) REGIONE PUGLIA - IL PIANO ATTUATIVO (PA) DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2015-2019 - IL PIANO ATTUATIVO (PA) DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2020-2030 - (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030) - PIANO TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE (PTS) - PIANO REGIONALE DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA (PRML) - (ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021 - 2030) - LA PIANIFICAZIONE DELLA RETE CICLABILE: IL LIVELLO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE - LA RETE CICLABILE EUROPEA: EUROVELO - LE RETI CICLABILI ITALIANE: BICITALIA - IL SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE (SNCT) - LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO CY.RO.N.MED. IN PUGLIA - LA MOBILITÀ DOLCE DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE - LE RETI CICLABILI INDIVIDUATE DAL PIANO ATTUATIVO DEI TRASPORTI 2015-2019 E IL TRACCIATO DELLA CICLOVIA AQP - LA LEGGE REGIONALE 1/2013, INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA - PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC) - LE LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PIANI DI MOBILITÀ CICLISTICA (DGR N. 1504 DEL 10/09/2020) - ESTRATTO PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI PIANO ATTUATIVO 2021-2030 - LA RETE DEI TRATTURI - QUADRO DI ASSETTO DEI TRATTURI - DOCUMENTO REGIONALE DI VALORIZZAZIONE DEI TRATTURI (DRV) (ESTRATTO DEL DVR ADOTTATO CON ATTO N. 185 DEL 4/03/2024, PUBBLICATO SUL BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE PUGLIA (BURP) N. 21 DEL 11/03/2024) - PIANO REGIONALE PER LA QUALITÀ DELL'ARIA (PRQA) - PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR) - STRATEGIA REGIONALE DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI (SRACC) - LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PAESC - PROGRAMMA REGIONALE (PR) FESR-FSE+ 2021-2027 DELLA REGIONE PUGLIA - PIANO STRATEGICO DEL TURISMO 2016-2025 - SISTEMA INTEGRATO DEI CAMMINI DI PUGLIA E IL PROGETTO DI INFRASTRUTTURIZZAZIONE DELLA RETE DEI CAMMINI - PIANO DI BACINO PROVINCIALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (PIANI D'AMBITO) - PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ DI AREA VASTA TARANTINA (PUMAV) - PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI TARANTO (PTCP) - PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) - AUTORITÀ DI BACINO DEL DISTRETTO IDROGRAFICO DELL'APPENNINO MERIDIONALE. - PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DELLE ALLUVIONI (PGRA) DELL'AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO MERIDIONALE ADOTTATO CON DELIBERA N.2 DEL 20/12/2021 - PIANI DI GESTIONE SITI NATURA 2000 - PIANO DI GESTIONE DELLA ZPS "AREA DELLE GRAVINE" APPROVATO CON DGR N. 2435/2009
--	--	---

		• LE INDIVIDUAZIONI DI HABITAT E SPECIE VEGETALI E ANIMALI DI INTERESSE COMUNITARIO NELLA REGIONE PUGLIA INTRODOTTE DALLA DGR N. 2442/2018. • LE IMPORTANT BIRD AREAS • QUADRO CONOSCITIVO A LIVELLO LOCALE • PIANI E PROGETTI IN CORSO A SCALA LOCALE
--	--	--

Il quadro normativo e pianificatorio sovranazionale in materia di mobilità sostenibile è delineato da una serie di documenti strategici e normativi che costituiscono le basi delle politiche europee nel settore. Il *Libro Verde del 2007* intitolato "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" ha rappresentato un primo passo fondamentale per stimolare un confronto sulle strategie di gestione della mobilità urbana, ponendo l'accento su temi quali la riduzione della congestione, l'incentivazione del trasporto pubblico e lo sviluppo di soluzioni di mobilità sostenibile.

La *Direttiva 2008/50/CE* ha introdotto standard di qualità dell'aria finalizzati alla tutela della salute pubblica e alla protezione dell'ambiente, imponendo agli Stati membri l'adozione di misure per la riduzione dell'inquinamento atmosferico, con particolare attenzione a specifici inquinanti come il PM10 e il NO2. Il *Piano d'Azione sulla Mobilità Urbana del 2009* ha definito un insieme di azioni a livello europeo volte a supportare le città nella gestione della mobilità, promuovendo sistemi di trasporto più sostenibili, sicuri e inclusivi.

Il *Libro Bianco del 2011* ha delineato una visione strategica a lungo termine per la politica dei trasporti dell'UE fino al 2050, con l'obiettivo di sviluppare un sistema di trasporto integrato, sostenibile e competitivo. L' *Urban Mobility Package del 2013* ha fornito supporto agli Stati membri per l'adozione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), promuovendo politiche urbane orientate alla sostenibilità e all'efficienza. Contestualmente, il *Regolamento (UE) N. 1315/2013* ha stabilito le linee guida per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), migliorando la connettività e facilitando il movimento di persone e merci in tutta Europa, con un focus particolare sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

La *Direttiva 2014/94/UE* ha introdotto misure per lo sviluppo di infrastrutture per combustibili alternativi, favorendo la transizione verso una mobilità a basse emissioni. Parallelamente, il *Regolamento UE 540/2014* ha disciplinato i livelli di rumorosità dei veicoli stradali, contribuendo alla riduzione dell'inquinamento acustico. Il *Quadro per il Clima e l'Energia 2014-2030* ha stabilito obiettivi vincolanti per la riduzione delle emissioni di gas serra, l'aumento della quota di energie rinnovabili e il miglioramento dell'efficienza energetica, in linea con gli impegni dell'*Accordo di Parigi del 2015*, che ha segnato un passo cruciale nella lotta globale al cambiamento climatico.

La *Strategia Europea per una Mobilità a Basse Emissioni del 2016* ha ulteriormente rafforzato l'impegno dell'UE verso la decarbonizzazione del settore dei trasporti, promuovendo l'adozione di tecnologie pulite. La *Direttiva 2016/2284/UE* ha fissato limiti nazionali per le emissioni di inquinanti atmosferici specifici, mentre la *Governance dell'Unione dell'Energia e dell'Azione per il Clima del 2018* ha introdotto un quadro di governance integrato per garantire il raggiungimento degli obiettivi climatici ed energetici entro il 2030.

Il *Regolamento (UE) 1153/2021* ha aggiornato le linee guida per lo sviluppo della rete TEN-T, enfatizzando la necessità di infrastrutture di trasporto sostenibili e digitali. Tale regolamento è parte integrante del *Green Deal Europeo (Fit for 55) del 2021*, che si prefigge di ridurre le emissioni di gas serra dell'UE del 55% entro il 2030. Contestualmente, la *Nuova Politica di Coesione 2021-2027* ha focalizzato l'attenzione sullo sviluppo sostenibile e sulla coesione territoriale.

Infine, il *New Urban Mobility Framework* del 2021 ha tracciato un percorso per la modernizzazione della mobilità urbana in Europa, promuovendo soluzioni di trasporto innovative, digitali e sostenibili. Le *Linee Guida ELTIS* del 2014 e la seconda edizione delle *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* forniscono indicazioni operative per l'elaborazione e l'implementazione dei PUMS, mentre la *EU Cycling Declaration del 2022* ha incentivato l'integrazione della mobilità ciclistica nelle politiche urbane.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) si allinea perfettamente con il quadro normativo sovranazionale, traducendo a livello locale gli obiettivi e le strategie europee. Il PUMS integra i principi di sostenibilità, efficienza energetica e inclusività promossi a livello europeo, contribuendo alla realizzazione di un sistema di trasporti urbani che risponda alle sfide ambientali, sociali ed economiche contemporanee. Esso rappresenta un elemento chiave per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni, miglioramento della qualità dell'aria e sviluppo di infrastrutture resilienti e sostenibili.

Il quadro normativo e pianificatorio della mobilità sostenibile in Italia è composto da una serie di piani e normative che si intersecano per guidare il Paese verso un sistema di trasporti più efficiente, ecologico e integrato, in linea con le direttive europee e gli obiettivi di decarbonizzazione.

Il *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)* è uno degli strumenti principali in questo contesto, destinando risorse significative alla transizione ecologica attraverso investimenti in infrastrutture di trasporto sostenibile, come l'espansione dell'alta velocità ferroviaria, lo sviluppo di reti ciclabili e l'incentivazione della mobilità elettrica. Questo piano

si integra con il *Piano per la Transizione Ecologica*, che mira a ridurre le emissioni di CO2 e a promuovere l'uso di energie rinnovabili nei trasporti.

Il *Piano Nazionale della Logistica 2012-2020* ha contribuito a migliorare l'efficienza del trasporto merci in Italia, promuovendo l'integrazione modale e riducendo la dipendenza dal trasporto su gomma, le cui linee guida continuano a influenzare le politiche attuali. Questo piano si interseca con il *Programma Operativo Nazionale Plurifondo Città Metropolitane (PON Metro) 2014-2020* e il successivo *PN Metro 21-27*, che finanziano interventi volti a migliorare la mobilità sostenibile nelle aree urbane, con particolare attenzione alle infrastrutture per il trasporto pubblico e la mobilità dolce.

Il *Piano di Azione Nazionale degli ITS (Intelligent Transport Systems) del 2014* ha introdotto un approccio basato sull'uso di tecnologie intelligenti per ottimizzare la gestione del traffico e migliorare la sicurezza stradale, integrando dati e infrastrutture. Questa iniziativa si affianca al *Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*, che recepisce la direttiva europea sui combustibili alternativi, promuovendo lo sviluppo delle infrastrutture necessarie per la diffusione dei veicoli elettrici e a gas naturale.

La *Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSVS) - 2017* fornisce un quadro di riferimento strategico per tutte le politiche di sostenibilità, con un forte focus sulla mobilità sostenibile come elemento centrale per il raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda 2030. A supporto di questa strategia, il *D.M. 300/2017* ha introdotto linee guida per la valutazione degli investimenti in infrastrutture di trasporto, assicurando che tali investimenti siano valutati non solo per il loro impatto economico, ma anche per la loro sostenibilità ambientale e sociale.

Il *Piano Nazionale delle Infrastrutture di Ricarica (PNIRE) - 2018* è stato cruciale per la creazione di una rete di stazioni di ricarica per veicoli elettrici, supportando la diffusione della mobilità elettrica su tutto il territorio nazionale. Questo si integra con il *Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile (PRIMUS) - 2018-2020*, che ha finanziato progetti per promuovere l'adozione di veicoli a basse emissioni e lo sviluppo di infrastrutture per la mobilità condivisa e ciclabile.

Il *Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) - 2020* stabilisce le politiche necessarie per raggiungere gli obiettivi climatici ed energetici per il 2030, con una particolare attenzione alla decarbonizzazione dei trasporti e alla promozione dell'energia rinnovabile. Questo si allinea con il *Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC)*, che delinea le misure di adattamento necessarie per rendere le infrastrutture di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici.

Il *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)*, aggiornato periodicamente, rappresenta il principale strumento di pianificazione strategica a livello nazionale, coprendo tutte le modalità di trasporto con un focus crescente sulla sostenibilità e sull'innovazione tecnologica. In questo contesto, il *Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS) - 2030* è dedicato alla riduzione degli incidenti stradali e alla protezione degli utenti vulnerabili, come ciclisti e pedoni, attraverso interventi mirati e la promozione di una mobilità urbana sicura.

La *Strategia Nazionale per le Aree Interne* si concentra sul miglioramento dell'accessibilità e della mobilità sostenibile nelle aree più isolate del Paese, riducendo le disparità territoriali attraverso il potenziamento delle infrastrutture di trasporto. Le *Linee Guida Operative per la Valutazione degli Investimenti in Opere Pubbliche - Settore Ferroviario* garantiscono che gli investimenti nel settore ferroviario siano orientati alla sostenibilità, favorendo l'efficienza e l'integrazione modale.

Il *Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) 2022-2024* è stato approvato per promuovere e sviluppare la mobilità ciclistica in Italia, integrando risorse del PNRR per la realizzazione di infrastrutture ciclabili e la costruzione di una rete nazionale di ciclovie turistiche, contribuendo così alla riduzione delle emissioni e al miglioramento della qualità della vita urbana.

I *Decreti-Legge n. 34 del 2020 e n. 76 del 2020* hanno introdotto misure straordinarie durante la pandemia per incentivare l'acquisto di veicoli elettrici e supportare la mobilità sostenibile, in linea con il *Codice della Strada*, che disciplina la circolazione stradale in Italia e include aggiornamenti volti a favorire una mobilità più sicura e sostenibile.

Tra i piani strategici e le normative nazionali, il *Decreto Legislativo 3 dicembre 2010, n. 155* gioca un ruolo cruciale nell'attuazione delle politiche ambientali in Italia, fissando standard di qualità dell'aria e imponendo limiti alle emissioni inquinanti. Questo decreto è strettamente collegato con il *Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima (PNIEC)*, che delinea una strategia complessiva per l'energia e il clima, con obiettivi specifici per il 2030.

Il *Piano Strategico "Connettere l'Italia"* rappresenta un'altra pietra miliare nella pianificazione della mobilità nazionale, promuovendo lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto in un'ottica integrata e sostenibile. All'interno di questo piano, un ruolo importante è ricoperto dal *Piano Straordinario della Mobilità Turistica*, che mira a migliorare l'accessibilità delle destinazioni turistiche attraverso lo sviluppo di infrastrutture sostenibili, promuovendo così una mobilità che rispetti l'ambiente e favorisca il turismo.

Infine, il *Decreto Legislativo 2 gennaio 2018, n. 2* introduce norme specifiche per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, in linea con le direttive europee. Questo decreto si integra con il *Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS)*, il cui obiettivo è la riduzione degli incidenti stradali e la protezione degli utenti più vulnerabili.

Il PUMS di Grottaglie è in linea con le normative nazionali, favorendo a livello locale una mobilità sostenibile e sicura. Il piano supporta la transizione ecologica, migliora le infrastrutture per la mobilità dolce e elettrica, e promuove soluzioni tecnologiche per ottimizzare la gestione del traffico e garantire la sicurezza stradale, contribuendo così agli obiettivi nazionali di sostenibilità e riduzione delle emissioni.

L'analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione a livelli sovraordinati, partendo dal contesto europeo fino a quello locale, costituisce una fase preliminare di importanza cruciale per l'identificazione degli obiettivi strategici nella pianificazione della mobilità. Questo processo analitico non solo permette di comprendere e valutare le politiche e le direttive esistenti, ma costituisce anche una componente essenziale della base conoscitiva necessaria per la formulazione di un Piano di Mobilità efficace e integrato. La comprensione approfondita delle priorità stabilite a diversi livelli di governance è fondamentale per garantire che il piano locale sia coerente con le strategie sovraordinate, favorendo sinergie tra i vari livelli di pianificazione. Tale approccio integrato è imprescindibile per affrontare in maniera efficace le sfide complesse della mobilità sostenibile, come la riduzione delle emissioni, l'ottimizzazione delle infrastrutture e il miglioramento complessivo della qualità della vita urbana.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Grottaglie rappresenta un innovativo strumento strategico di pianificazione urbana, finalizzato a orientare e gestire il sistema della mobilità della città nei prossimi anni, con un orizzonte temporale di medio-lungo termine (10-15 anni). Questo piano si sviluppa all'interno di un quadro di complessiva coerenza e integrazione con i diversi piani settoriali esistenti, evidenziando l'importanza di un approccio coordinato alla mobilità urbana, riconosciuto e promosso dalla Commissione Europea attraverso vari documenti strategici e normativi.

Il PUMS di Grottaglie si allinea con gli obiettivi delineati in piani e programmi a livello europeo, nazionale e regionale, evidenziando come segue i principali ambiti di intervento:

- Qualità dell'aria:** Il miglioramento della qualità dell'aria è uno degli obiettivi prioritari del PUMS, perseguito attraverso la promozione di mezzi di trasporto sostenibili e a basso impatto ambientale. Questo obiettivo è strettamente allineato con la Direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e con le strategie nazionali e regionali volte alla riduzione dell'inquinamento atmosferico.
- Pianificazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL):** Il PUMS promuove il potenziamento e l'ottimizzazione del trasporto pubblico locale, mirando a migliorare l'efficienza, l'accessibilità e la copertura del servizio. Questa strategia è in linea con gli obiettivi europei di incentivare l'uso del trasporto pubblico come mezzo principale per ridurre la congestione urbana e l'impatto ambientale, nonché con le strategie nazionali e regionali per lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture di mobilità.
- Tutela e valorizzazione del territorio:** Il PUMS, attraverso una pianificazione attenta e integrata, supporta la tutela delle aree naturali e la valorizzazione del patrimonio culturale, minimizzando l'impatto delle infrastrutture di trasporto sul territorio. Questo approccio è coerente con i programmi regionali di sviluppo territoriale e con le politiche europee di protezione ambientale e culturale.
- Intermodalità:** Il PUMS promuove l'integrazione tra diversi mezzi di trasporto (pubblico, privato, ciclopeditone), facilitando gli spostamenti e riducendo la dipendenza dal veicolo privato. Questo approccio intermodale rispecchia le strategie europee e nazionali volte a creare reti di trasporto efficienti, sostenibili e accessibili.
- Accessibilità:** Garantire l'accessibilità universale, inclusi gli utenti con mobilità ridotta, è un principio cardine del PUMS. Questo obiettivo riflette le politiche europee di inclusione sociale e le normative nazionali e regionali che promuovono l'accessibilità ai servizi pubblici per tutti i cittadini.
- Mobilità dolce:** Il PUMS incentiva forme di mobilità dolce, come ciclabilità e pedonalità, contribuendo a migliorare la vivibilità urbana e a ridurre le emissioni di gas serra. Questo obiettivo è in sintonia con le politiche europee per la riduzione delle emissioni e con i piani nazionali e regionali di promozione della mobilità sostenibile.
- Riduzione dell'incidentalità:** Il PUMS include misure mirate al miglioramento della sicurezza stradale, con l'obiettivo di ridurre il numero di incidenti e potenziare le infrastrutture di sicurezza. Questo obiettivo è coerente con la "Vision Zero" europea, che mira a ridurre a zero le vittime della strada, e con le strategie nazionali e regionali in materia di sicurezza stradale.
- Qualità della vita:** Promuovendo una mobilità sostenibile, accessibile e sicura, il PUMS contribuisce direttamente al miglioramento della qualità della vita urbana, riducendo il traffico, l'inquinamento e favorendo una città più vivibile. Questo approccio è allineato con gli obiettivi europei e nazionali di sviluppo urbano sostenibile.
- Turismo sostenibile:** Il PUMS supporta lo sviluppo di un turismo sostenibile attraverso la promozione di infrastrutture di trasporto che valorizzano le attrazioni locali senza compromettere l'ambiente. Questo è coerente

con le politiche europee e nazionali che incentivano un turismo responsabile e rispettoso delle risorse naturali e culturali.

- Partecipazione:** Il PUMS incoraggia un ampio coinvolgimento degli stakeholder, inclusi cittadini, associazioni e operatori del settore, nella fase di progettazione e implementazione. Questo approccio partecipativo è in linea con le linee guida europee, nazionali e regionali che promuovono la trasparenza e l'inclusione nei processi decisionali, migliorando la legittimità e l'accettazione delle politiche pubbliche.

Il PUMS rappresenta uno strumento essenziale per la traduzione operativa degli obiettivi dei piani e programmi a diversi livelli di governance, promuovendo una mobilità urbana sostenibile, inclusiva e sicura, e garantendo al contempo coerenza e sinergia con le strategie sovraordinate.

PARTE IV PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE IN CORSO

L'analisi del quadro programmatico rappresenta un passaggio chiave per la ricostruzione degli scenari in quanto ci permette di comprendente gli interventi già decisi (programmati, finanziati o in corso di realizzazione) dai diversi livelli della Pubblica Amministrazione, nel quale dovrà operare il P.U.M.S.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile rappresenta un tassello fondamentale che si inserisce all'interno di un mosaico complesso fatto di azioni amministrative sinergiche e complementari che l'Amministrazione ha avviato da qualche anno e che vede il Comune di Grottaglie protagonista assoluto a livello regionale, per la capacità di dotarsi dei necessari strumenti programmatori e pianificatori e, sulla base di questi, di candidare progetti e aggiudicarsi importanti misure di finanziamento.

Di seguito si riportano alcuni degli strumenti ed azioni in fase di attuazione:

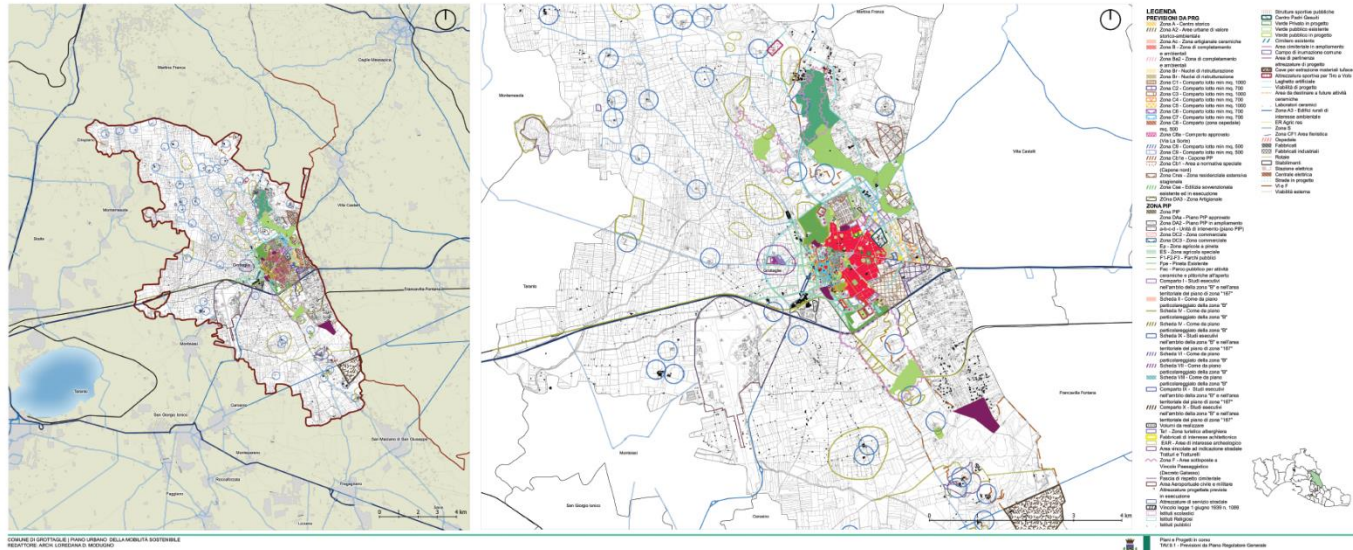
41 IL PERCORSO DI REDAZIONE DEL PRG

Il PRG vigente nel Comune di Grottaglie è stato approvato in via definitiva con DGR n.1629 del 04/01/2003 e con DGR n.2965 del 28.12.10 (nuova approvazione definitiva a seguito di sentenza TAR Lecce 2632/2008). Trattasi, tuttavia, di un Piano oggetto di vicissitudini amministrative abbastanza complesse, sintetizzate come qui di seguito.

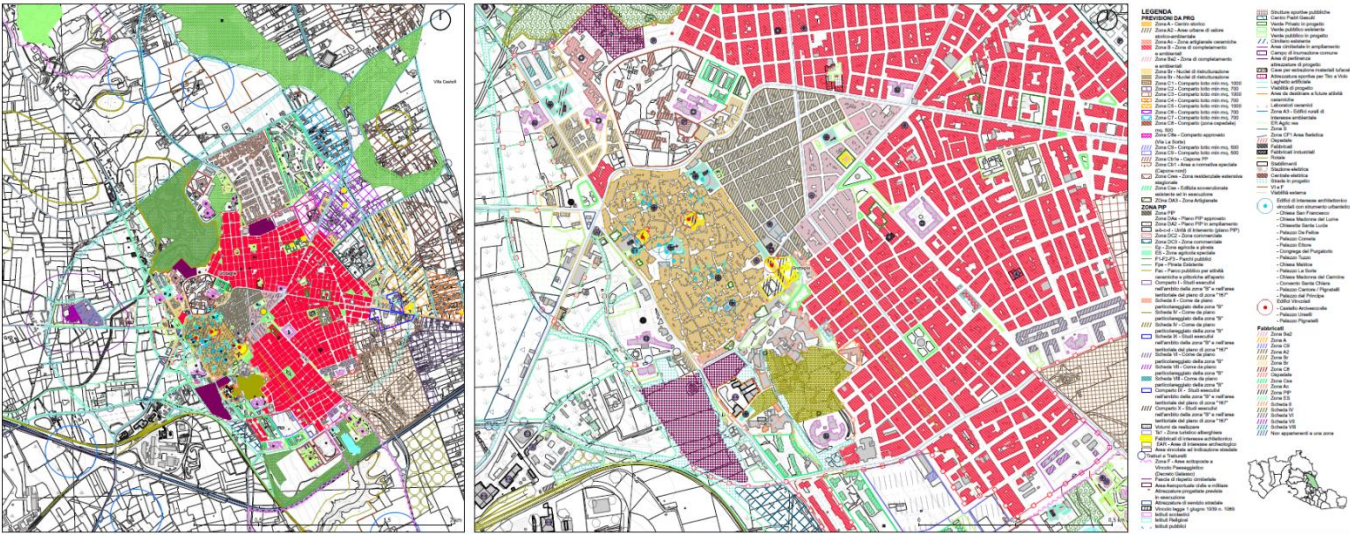
- Il PRG nel Comune di Grottaglie, adottato con delibere di C.C. n.277 del 09.04.1987 e n.74 del 13.03.1988, è stato approvato in via definitiva, ai sensi dell'art.16 della L.R. n.56/1980, con Delibera di Giunta Regionale n.1629 del 04/11/2003 (approvazione con DGR n.1193 del 29/04/98, sulla scorta della relazione istruttoria SUR n.40 del 05/12/97 e del parere CUR n.19 del 12/02/98).
- Nel novembre del 2008 il TAR Puglia - Sezione Terza, con sentenza n. 2632, a seguito di ricorso n. 2145/2004 proposto da alcuni privati, ha accolto il ricorso stesso "... con riferimento all'impugnativa della deliberazione di approvazione definitiva del nuovo strumento urbanistico", disponendo l'annullamento degli atti di approvazione definitiva regionale del PRG; ciò a causa della mancata pubblicazione delle delibere comunali conseguenti all'approvazione con prescrizioni da parte della Giunta Regionale avvenuta con delibera n.1193 del 09.04.1998.
- Il Comune, prendendo atto della citata sentenza, con deliberazione di C.C. n. 42 del 05.05.2009, e per l'effetto ed esecuzione della suddetta sentenza, ha disposto di procedere alla pubblicazione delle delibere comunali di adeguamento e controdeduzioni (delibere di C.C. n.77 del 27.09.2000, n.24 del 12.03.2002 e n.52 del 19.07.2002). Con successiva delibera di C.C. n.86 del 22.12.2009, il Comune ha esaminato le osservazioni presentate a seguito della pubblicazione.
- Il PRG è stato ri-approvato definitivamente dalla Regione con la Delibera di G.R. n. 2965 del 28.12.2010; con tale provvedimento, prendendo atto che non risultavano modificate in alcun modo le determinazioni comunali di adeguamento e controdeduzioni alle prescrizioni e modifiche regionali di cui alla DGR n.1193 del 29/04/98, la Regione ha approvato definitivamente il PRG nei termini e con l'introduzione negli atti del PRG delle medesime prescrizioni conclusive come già individuate con la D.G.R. n.1629 del 04.11.2003.

In definitiva, il PRG vigente, nonostante sia stato approvato in via definitiva con Delibera di Giunta Regionale n. 2965 del 28.12.2010, esso è stato:

- adottato con delibere di C.C. n.277 del 09.04.1987 e n.74 del 13.03.1988;
- approvato con D.G.R. n. 1193 del 29.04.1998;
- adeguato alle controdeduzioni/prescrizioni regionali con delibera di C.C. n.24 del 12.03.2002 e n.52 del 19.07.2002;
- esaminato sulla base delle osservazioni presentate a seguito della pubblicazione degli atti di controdeduzioni comunali, riportate nella delibera di C.C. n.86 del 22.12.2009;
- approvato con le prescrizioni regionali poste sulla scorta della relazione istruttoria SUR n.40 del 05.12.1997 e del parere CUR n.19 del 12.02.1998, parte integrante della DGR n.1193 del 29.04.1998.



TAV.9.1 - Previsioni PRG comunale - scala territoriale - Trasposizione in GIS - Quadro Conoscitivo PUMS



TAV. 9.2 - Previsioni PRG comunale - scala comunale - Trasposizione in GIS - Quadro Conoscitivo PUMS

La nuova realtà territoriale di Grottaglie

Il PRG vigente, piano fondamentalmente regolativo, non è al momento in grado di adeguarsi ai mutamenti di scenario che hanno interessato l'intera Regione ma soprattutto il Comune di Grottaglie, né alle nuove istanze di partecipazione della sua comunità, alle variegate scelte politiche e tecniche che continuano a susseguirsi, alla nuova concezione del paesaggio e alle rinnovate istanze di sostenibilità ambientale e di connettività ecologica, alle eterogenee richieste di sviluppo economico e di benessere da parte dei cittadini, nonché alla progressiva contrazione demografica.

Le nuove sfide e opportunità per la città di Grottaglie, quali la crescita del turismo, la nuova vocazione a città dello sport (Città Europea dello Sport 2020 e potenziale ospitante i Giochi del Mediterraneo 2026), il potenziale del suo distretto tecnologico nel settore della logistica e aerospaziale ("Piattaforma Logistica Integrata per la ricerca e lo Sviluppo del settore Aerospaziale" in corso di realizzazione da parte di ENAC e Aeroporti di Puglia S.P.A, le zone ZES destinate alla logistica e al cargo, ecc), e il paesaggio delle gravine di oramai riconosciuto valore, necessitano tutte di un nuovo piano di governo del territorio e delle sue dinamiche, sia di quelle nuove che di quelle consolidate, che sappia valorizzare le nuove forme di cooperazione interistituzionale e le sempre più frequenti e qualificate istanze che provengono dal territorio stesso. Trattasi di opportunità che il PRG vigente adottato nel 1987 non riconosce come elementi strutturanti il territorio ma piuttosto, come nel caso delle gravine, quali ostacoli allo sviluppo di forme alternative e più sostenibili di crescita della comunità grottagliese.

Vetusto sia dal punto di vista temporale che culturale, l'attuale PRG, inoltre, non è in grado di affrontare molte delle criticità della Grottaglie odierna: la città, ancora in espansione, presenta una periferia molto accentuata e uno scarso grado di integrazione con il suo centro antico; la sua politica urbanistica affidata per larga parte all'attuazione dei grandi comparti previsti dal PRG, residenziali con indici bassissimi, ha condotto alla quasi paralisi dello sviluppo urbano o viceversa, ove è stato possibile, ha condotto alla frammentazione degli interventi; le grandi aree urbane libere, destinate dal PRG a servizi e a verde attrezzato, hanno portato a contenziosi di lunga durata compromettendo la loro reale trasformazione; il fenomeno dell'abusivismo edilizio e i successivi condoni, coevi agli anni di formazione del PRG vigente, hanno compromesso le politiche sia di tutela del territorio urbano e sia quelle di loro sviluppo; destinazioni urbanistiche di piano non adeguate ai tempi e alle effettive necessità del territorio e alla sua comunità impediscono l'insediamento di infrastrutture e/o di attività produttive che potrebbero anche contrastare il lento declino demografico in atto.

La necessità, e anche l'urgenza, della formazione di un nuovo strumento urbanistico è tra gli obiettivi a breve termine dell'Amministrazione e dei suoi Uffici incaricati della gestione del territorio e delle sue trasformazioni.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Grottaglie anticipa le sfide della nuova realtà territoriale attraverso una serie di strategie mirate che rispondono alle trasformazioni sociali, economiche, ambientali e infrastrutturali della città. Ecco come:

1. Sostenibilità ambientale e connettività ecologica

- Riduzione dell'Impatto ambientale: Il PUMS promuove l'uso di mezzi di trasporto sostenibili come biciclette, veicoli elettrici, e il miglioramento del trasporto pubblico. Questo non solo riduce le emissioni di CO2, ma anche l'inquinamento acustico e atmosferico, migliorando la qualità della vita urbana.
- Valorizzazione del paesaggio: Integrando il sistema delle gravine all'interno della rete di mobilità dolce, il PUMS non solo protegge queste aree di valore naturalistico, ma le rende anche accessibili e fruibili per la comunità, contribuendo alla promozione di un turismo sostenibile e alla sensibilizzazione ambientale.

2. Integrazione e Coesione Urbana

- Rafforzamento dei collegamenti tra centro e periferia: Il PUMS prevede il potenziamento delle infrastrutture di mobilità per migliorare l'accessibilità delle periferie e la loro integrazione con il centro storico. Ciò può aiutare a ridurre la frammentazione urbana, favorendo una crescita più equilibrata e coesa della città.
- Riqualificazione delle aree urbane: Il PUMS può facilitare la trasformazione delle grandi aree urbane libere, attualmente non sviluppate o compromesse da contenziosi, in spazi verdi e servizi pubblici dedicati alla mobilità sostenibile, rispondendo alle esigenze della comunità e migliorando l'attrattività e vivibilità della città.

3. Supporto allo Sviluppo Economico

- Facilitazione dell'Accesso alle Nuove Infrastrutture: Il PUMS può agevolare il collegamento tra le aree destinate allo sviluppo economico, come le zone ZES per la logistica e il cargo, e il resto della città. Una rete di mobilità ben pianificata può rendere più efficiente il trasporto di merci e persone, favorendo lo sviluppo del distretto tecnologico e aerospaziale.
- Incentivazione del Turismo Sostenibile: Con la crescita del turismo sportivo e culturale, il PUMS può progettare percorsi turistici, ciclopeditoni e sistemi di trasporto pubblico che migliorino l'accessibilità ai punti di interesse turistico, promuovendo Grottaglie come una destinazione attrattiva e sostenibile.

4. Adattamento al Cambiamento Demografico

- Contrasto alla Contrazione Demografica: Una città più accessibile e connessa può attirare nuovi residenti, specialmente giovani e famiglie, che cercano una buona qualità della vita e opportunità di lavoro. Il PUMS, migliorando la vivibilità urbana, può contribuire a invertire la tendenza alla contrazione demografica.
- Inclusione Sociale: Il PUMS promuove anche l'accessibilità universale, assicurando che tutte le parti della città siano facilmente raggiungibili da persone di tutte le età e abilità, contribuendo a una maggiore equità e inclusione sociale.

5. Governance Partecipativa e Flessibile

- Coinvolgimento della Comunità: Il PUMS incoraggia la partecipazione dei cittadini nella sua elaborazione e attuazione, favorendo una governance più inclusiva e reattiva alle esigenze locali. Questo approccio partecipativo può generare un maggiore senso di appartenenza e responsabilità civica.
- Adattabilità ai Cambiamenti: A differenza del PRG, il PUMS è uno strumento più flessibile e dinamico, in grado di adattarsi rapidamente ai cambiamenti nelle condizioni socio-economiche e alle nuove opportunità che emergono. Questo consente alla città di rispondere in modo proattivo e non reattivo alle sfide future.

In sintesi, il PUMS non solo risponde alle necessità attuali di Grottaglie, ma lo fa in modo da anticipare le sfide future, creando una città più sostenibile, integrata, e competitiva, capace di attrarre investimenti, turisti e nuovi residenti, e di migliorare il benessere della sua comunità.

4.2 IL BICIPLAN - PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA E CICLOPEDONALE (PMCC)

Il Comune di Grottaglie ha adottato un Biciplan, approvato con la Delibera del Consiglio Comunale n. 53 il 5 settembre 2018, con l'intento di sviluppare una mobilità sostenibile attraverso il potenziamento delle infrastrutture ciclabili e ciclo-pedonali. Il Biciplan rappresenta una componente fondamentale del Piano della Mobilità Ciclistica e Ciclopeditoni (PMCC) e si pone l'obiettivo di anticipare e integrare le linee guida del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), con un focus specifico sulla promozione della mobilità dolce, l'accessibilità urbana e la riduzione dell'uso dei mezzi motorizzati privati negli spostamenti a breve raggio.

Il "Piano di Mobilità Ciclistica" è stato concepito per favorire l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano, non solo per gli spostamenti legati al lavoro e alla scuola, ma anche per le attività di svago e ricreative. L'approccio del piano è strettamente legato a una visione di sviluppo sostenibile che mira a migliorare la qualità della vita dei cittadini attraverso la creazione di connessioni sicure e accessibili tra le diverse aree della città. Inoltre, esso riconosce l'importanza del turismo sostenibile come volano per l'economia locale, integrando l'offerta di mobilità ciclistica con servizi volti a favorire un turismo lento e responsabile.

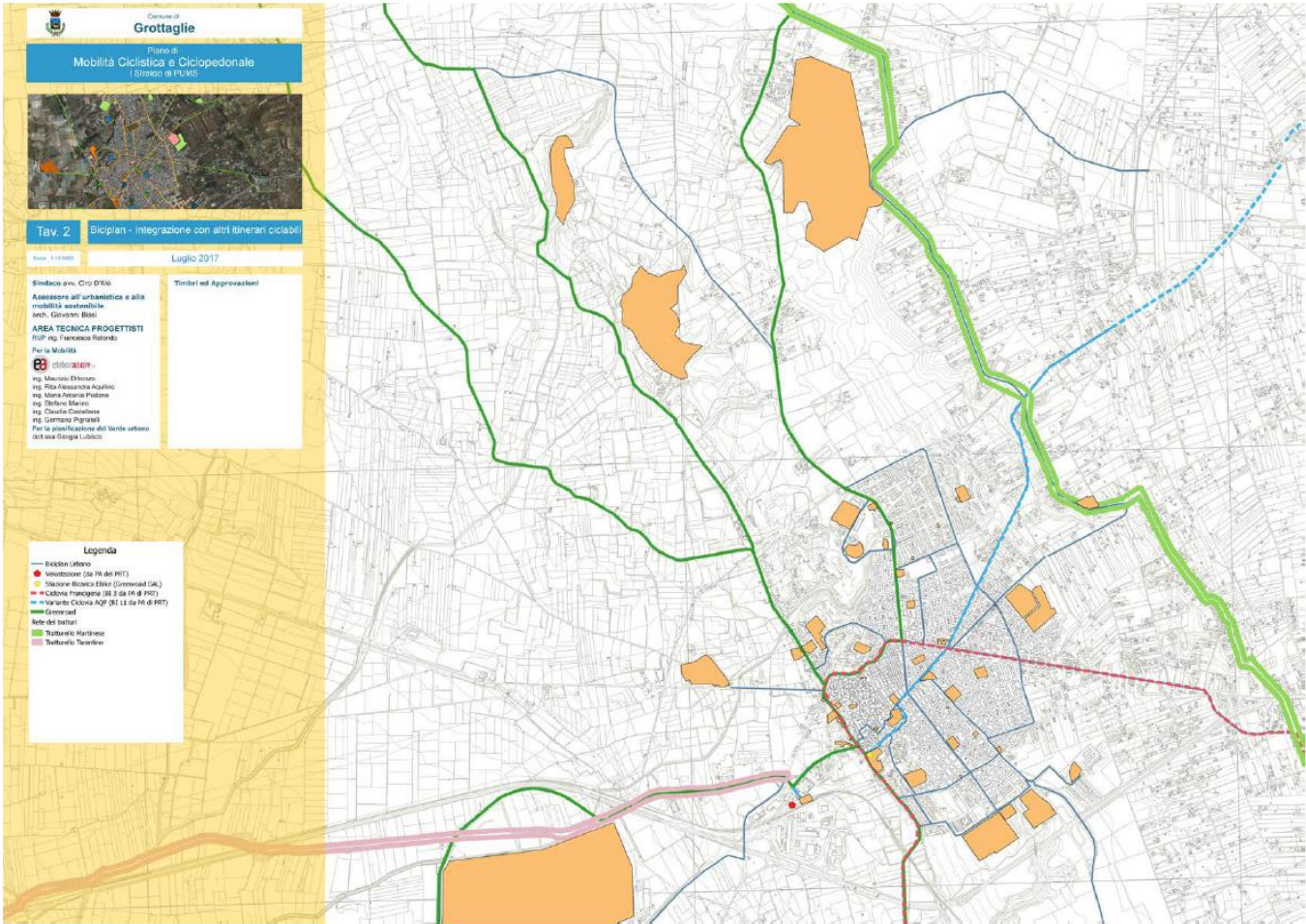
Il piano prevede una strategia articolata in fasi, con interventi a breve e medio termine (2-5 anni), e un orizzonte temporale che si estende fino al 2030. Tale strategia riflette l'impegno del Comune di Grottaglie verso un cambiamento strutturale nella gestione della mobilità urbana, in linea con i principi di sostenibilità ambientale e inclusione sociale.

Obiettivi Principali del PMCC

Il Piano della Mobilità Ciclistica e Ciclopeditoni si propone di raggiungere alcuni obiettivi chiave, che includono:

- Incrementare la mobilità dolce**, favorendo la fruibilità delle connessioni ciclabili e ciclo-pedonali tra le aree residenziali e quelle a vocazione commerciale e amministrativa. Questo obiettivo mira a incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto principale per gli spostamenti quotidiani, riducendo al contempo la congestione stradale e l'inquinamento atmosferico.
- Promuovere la mobilità sostenibile casa-lavoro**, attraverso la creazione di percorsi ciclabili sicuri che colleghino le aree residenziali con le principali zone commerciali, amministrative e industriali della città. In quest'ottica, il piano prevede la promozione del mobility management aziendale, con l'obiettivo di incentivare l'utilizzo di trasporti sostenibili, tra cui car-pooling, trasporto pubblico locale (TPL) e ciclabilità, per gli spostamenti lavorativi.

- Favorire la ciclabilità per motivi di studio e attività ricreative**, tramite la realizzazione di corridoi ciclopedonali sicuri che colleghino le scuole e altri poli di attrazione giovanile. Questo intervento sarà accompagnato da iniziative di sensibilizzazione nelle scuole, volte a promuovere l'uso della bicicletta tra i più giovani e a instillare una cultura della mobilità sostenibile.
- Migliorare l'intermodalità bici+treno e bici+TPL**, in particolare lungo la tratta Grottaglie-Taranto, con l'obiettivo di facilitare l'integrazione tra i diversi mezzi di trasporto e migliorare le coincidenze con il trasporto pubblico locale. Inoltre, saranno sviluppati servizi specifici per i residenti e i turisti, al fine di agevolare un sistema di mobilità intermodale efficiente e accessibile.



PMCC - Tavola2 - Percorsi e tipologie - Integrazione altri itinerari

Interventi Previsti nel Breve Periodo (2018-2020)

Nel breve periodo, gli interventi previsti dal PMCC mirano principalmente alla creazione di infrastrutture ciclabili e all'implementazione di misure volte a incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile. Tra questi interventi, si prevede la **realizzazione di almeno due itinerari ciclabili continui** che collegheranno la periferia con il centro della città, rispondendo alle priorità individuate nel piano. Saranno inoltre realizzati percorsi ciclabili sicuri verso la zona industriale, allo scopo di incentivare gli spostamenti casa-lavoro.

Un altro intervento significativo riguarda la **mobilità studentesca e ricreativa**, con la creazione di percorsi ciclopedonali sicuri che collegheranno la stazione ferroviaria e gli attrattori giovanili. Contestualmente, saranno avviate iniziative di formazione nelle scuole, volte a sensibilizzare gli studenti sull'importanza dell'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani.

Infine, il piano prevede lo **sviluppo della velostazione**, un'infrastruttura dedicata all'intermodalità bici+treno, in particolare sulla tratta Grottaglie-Taranto, per facilitare l'interscambio modale e migliorare l'offerta di servizi per i residenti e i turisti.

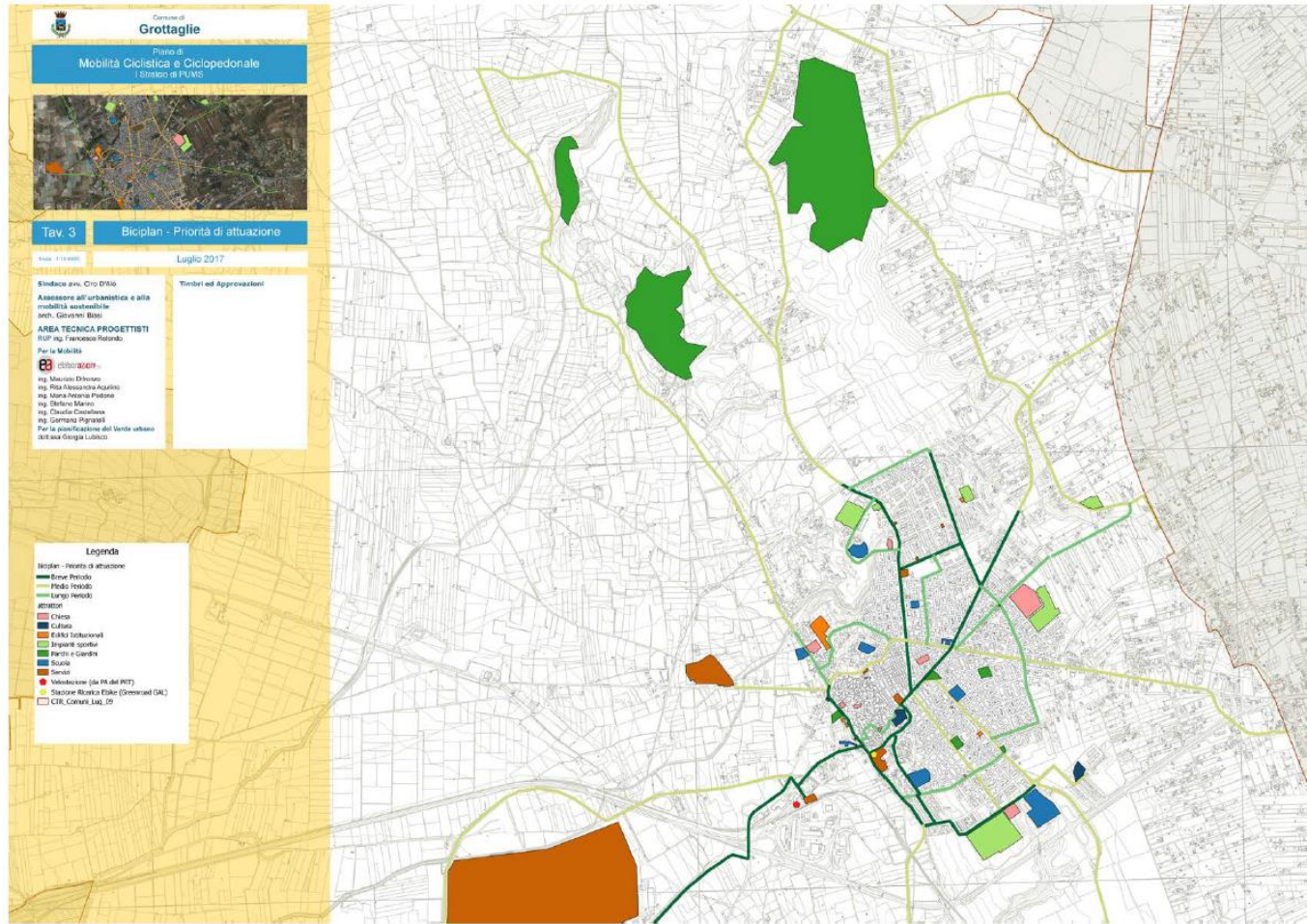
Interventi Previsti nel Lungo Periodo (fino al 2030)

Nel lungo periodo, il PMCC mira al completamento della rete ciclabile urbana, assicurando la creazione di connessioni sicure e continue tra i principali punti strategici della città. Tra gli interventi più rilevanti vi è la **realizzazione dell'intera rete ciclabile** individuata dal piano, che permetterà di raggiungere una percentuale di spostamenti in bicicletta superiore all'15% per motivi di lavoro e studio.

Il piano prevede inoltre lo sviluppo di **infrastrutture per l'intermodalità**, con la creazione di servizi dedicati ai cicloturisti e l'incremento della quota di utenti che utilizzano la combinazione bici+treno e bici+TPL per gli spostamenti intermodali.

Saranno promosse ulteriori iniziative per incentivare l'uso della bicicletta tra i lavoratori e gli studenti, attraverso la nomina di Mobility Manager aziendali e scolastici, al fine di garantire una maggiore diffusione delle pratiche di mobilità sostenibile. In conclusione, il Piano della Mobilità Ciclistica e Ciclopeditone del Comune di Grottaglie rappresenta uno strumento essenziale per guidare la città verso una mobilità più sostenibile, inclusiva e rispettosa dell'ambiente. Attraverso l'implementazione delle misure previste, si mira a trasformare il sistema di trasporti urbani, favorendo uno shift modale significativo verso l'uso della bicicletta e la mobilità pedonale, con benefici concreti per la salute dei cittadini, la qualità della vita e la riduzione dell'impatto ambientale.

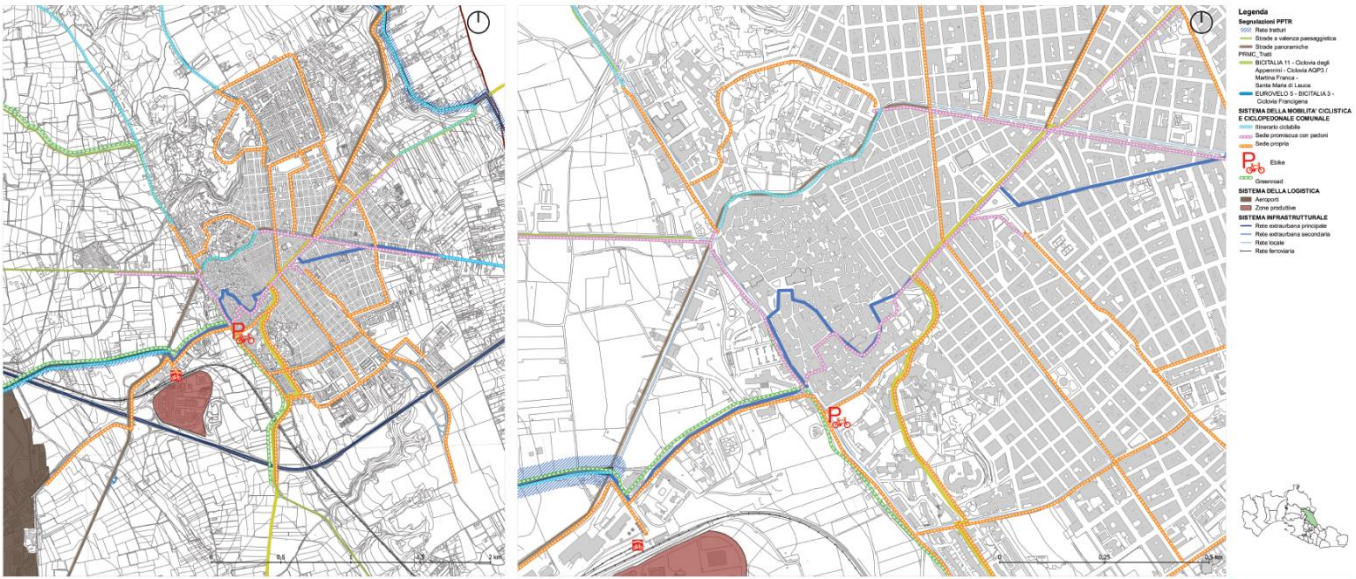
Il monitoraggio dell'attuazione del piano sarà suddiviso in fasi, con una verifica periodica degli obiettivi raggiunti sia a breve e medio termine (2018-2020), sia a lungo termine (fino al 2030), attraverso l'utilizzo di specifici indicatori di progresso. Questo approccio ambizioso intende portare a una graduale trasformazione del modello di mobilità urbana, promuovendo uno shift modale verso forme di trasporto più sostenibili e a misura d'uomo, con particolare attenzione alla ciclabilità e alla pedonalità.



PMCC - Tavola3_priorità- Attuazione

La vision del Blicplan e la coerenza con il PUMS

L'analisi urbanistica relativa all'evoluzione della città di Grottaglie e alla sua integrazione nei sistemi di mobilità territoriali e nazionali evidenzia una stretta correlazione tra il paesaggio e il tessuto urbano. Tale correlazione si manifesta chiaramente attraverso le attuali strategie di mobilità sostenibile, che includono infrastrutture come la Ciclovia degli Appennini, la Ciclovia dell'Acquedotto (tratta Ceglie Messapica-Grottaglie), la Ciclovia Francigena, le Green Road del GAL Colline Joniche e la rete dei tratturi. Queste infrastrutture si fondano su invarianti paesaggistiche rilevanti, che rivestono non solo un ruolo ambientale, ma anche sociale e culturale. Il paesaggio che circonda Grottaglie, caratterizzato da specificità geomorfologiche come le gravine e da aree agricole, prevalentemente olivetate, si integra progressivamente nel tessuto urbano. Tale integrazione attraversa sia il centro storico sia le aree urbane di sviluppo più recente, fino a ricongiungersi nuovamente al sistema naturale delle gravine.



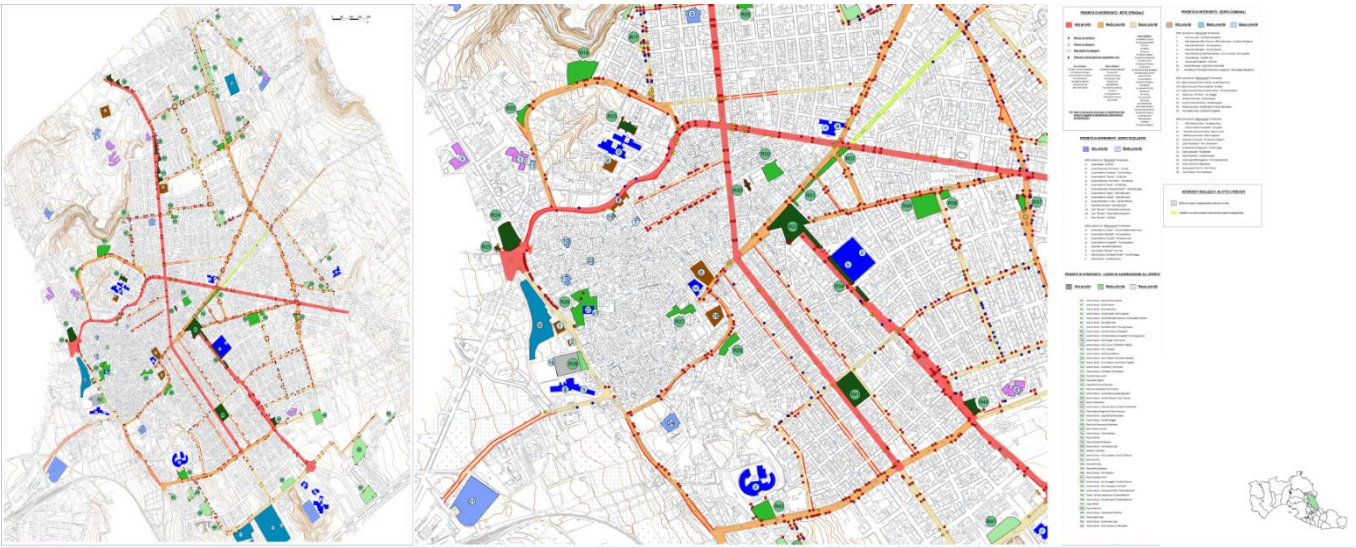
TAV.5.7 - PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC) - RETE DEI CAMMINI - PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA E CICLOPEDONALE (PMCP) COMUNALE - scala locale - Quadro Conoscitivo PUMS

4.3 IL PIANO PER L'ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE (PEBA)

Il Comune di Grottaglie ha dimostrato un forte impegno verso l'accessibilità e l'inclusione con la redazione del P.E.B.A. (Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche).

Questo strumento strategico ha l'obiettivo di individuare le barriere architettoniche negli spazi e edifici pubblici e di pianificare interventi per la loro progressiva eliminazione. Cofinanziato dalla Regione Puglia (Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio), il P.E.B.A. è stato elaborato grazie alla collaborazione di cittadini, associazioni locali, rappresentanti delle persone con disabilità e gestori di servizi pubblici, garantendo così un processo partecipato e condiviso.

Il P.E.B.A. del Comune di Grottaglie è stato adottato con delibera di Giunta Comunale n. 156 del 27 maggio 2021 e, successivamente, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 39 del 29 luglio 2021. È consultabile sul sito istituzionale del Comune, dove è stato reso pubblico per raccogliere eventuali osservazioni da parte della cittadinanza.



TAV. 9.3 - Panificazione e programamzione in corso - Stralcio PEBA - Priorità di intervento - Quadro Conoscitivo PUMS

Il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.) rappresenta un elemento fondamentale nella pianificazione urbana del Comune di Grottaglie, volto a migliorare l'accessibilità e la fruibilità degli spazi pubblici, garantendo la mobilità per tutte le categorie di utenti, inclusi i soggetti con disabilità motorie e sensoriali. Gli interventi definiti all'interno del P.E.B.A. sono stati progettati per eliminare le barriere fisiche e percettive lungo le strade, nei percorsi pedonali e negli edifici pubblici, con un approccio metodico e scientifico, basato su standard tecnici ben definiti e supportato da normative nazionali e regionali.

Interventi previsti dal P.E.B.A. per la rete stradale

1. **Realizzazione di posti auto riservati alle persone disabili** I posti auto riservati per le persone con disabilità saranno ubicati in prossimità dei percorsi pedonali di avvicinamento alle fermate dei mezzi di trasporto pubblico e degli edifici pubblici. Le dimensioni minime di tali stalli sono definite in 5,00 m x 3,20 m, se disposti a pettine, o 6,00 m x 2,00 m in configurazione lineare. Questi posti devono essere facilmente accessibili e privi di ostacoli, per garantire la massima autonomia di movimento alle persone con ridotta mobilità. Inoltre, la sosta in tali spazi sarà gratuita e non soggetta a limitazioni orarie, in conformità alle normative vigenti.
2. **Realizzazione di percorsi pedonali accessibili** I percorsi pedonali di avvicinamento ai principali edifici pubblici e alle fermate dei mezzi di trasporto pubblico sono progettati con marciapiedi di larghezza minima pari a 1,50 m, in conformità alle linee guida regionali per l'accessibilità. La continuità del percorso sarà garantita attraverso l'eliminazione di ostacoli fisici, arredi urbani inappropriati e altre interferenze lungo i marciapiedi. Nei nuovi progetti stradali comunali, tali standard saranno applicati sin dalla fase di progettazione.
3. **Attraversamenti pedonali complanari o rialzati** Gli attraversamenti pedonali in corrispondenza dei principali edifici pubblici saranno complanari al piano viabile o rialzati. Questa tipologia di intervento è fondamentale per garantire l'accesso sicuro a tutte le categorie di utenti, favorendo l'attraversamento della strada senza ostacoli, soprattutto per chi utilizza ausili per la deambulazione o sedie a rotelle. Le rampe di accesso, ove presenti, rispetteranno una pendenza massima dell'8%, come richiesto dagli standard tecnici.
4. **Eliminazione delle discontinuità altimetriche** Le discontinuità altimetriche lungo i percorsi pedonali, come gradini o dislivelli, verranno eliminate mediante la realizzazione di rampe o scivoli con pendenze massime dell'8%. Questi scivoli, di larghezza minima pari a 1,50 m, saranno raccordati con i marciapiedi esistenti, garantendo un passaggio agevole e sicuro.
5. **Spostamento di manufatti in elevazione e di arredo urbano** Gli elementi di arredo urbano, quali pali della segnaletica stradale, lampioni, panchine e cestini per i rifiuti, saranno posizionati in modo da non intralciare il passaggio lungo i percorsi pedonali. In alcuni casi, sarà necessario rimuovere o spostare questi elementi per garantire la continuità del percorso pedonale e per prevenire ostacoli che possano creare difficoltà ai pedoni, in particolare a coloro con disabilità visive o motorie.
6. **Sistemazione delle pavimentazioni esterne e dei marciapiedi** Le pavimentazioni esistenti saranno adeguate attraverso l'utilizzo di materiali antiscivolo e antisdrucchiolo, sia per i percorsi pedonali che per i marciapiedi. Materiali quali il calcestruzzo drenante o pavimentazioni in resina saranno preferiti per la loro resistenza alle condizioni atmosferiche e la loro capacità di garantire superfici regolari e sicure, riducendo il rischio di inciampo o scivolamento.

Gli interventi del P.E.B.A. si basano sui seguenti criteri metodologici:

- **Progettazione universale:** tutti gli interventi devono rispettare il principio della progettazione per tutti, eliminando le disuguaglianze di accesso e fruibilità.
- **Analisi e partecipazione attiva:** la fase di progettazione degli interventi è stata accompagnata da un'analisi accurata delle condizioni attuali della rete stradale e delle aree pubbliche, con il coinvolgimento attivo della cittadinanza, delle associazioni e dei rappresentanti delle persone con disabilità.
- **Adeguamento graduale e programmazione:** gli interventi saranno eseguiti seguendo un piano di priorità, con interventi a breve, medio e lungo termine, al fine di gestire in modo sostenibile le risorse economiche e umane disponibili, ottimizzando l'impatto delle azioni correttive sul territorio.

Il P.E.B.A. rappresenta un piano di trasformazione urbana che incarna il principio dell'accessibilità universale, promuovendo una rete stradale e pedonale sicura e inclusiva per tutti i cittadini di Grottaglie. Gli interventi previsti non solo migliorano la qualità della vita delle persone con disabilità, ma contribuiscono alla realizzazione di una città più vivibile, sicura e integrata, in linea con gli obiettivi del PUMS di sostenibilità e inclusione sociale.

Nel contesto del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Grottaglie, è fondamentale integrare le priorità del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), sottolineando l'importanza di un ambiente urbano accessibile e sicuro per tutte le categorie di utenti, in particolare per gli utenti più vulnerabili. Il PEBA rappresenta uno strumento cruciale per garantire la qualità della vita, promuovendo l'autonomia, la fruibilità e l'accessibilità degli spazi pubblici, secondo i principi di equità sociale e inclusività.

Priorità di intervento per la viabilità comunale e le intersezioni

Le strade e le intersezioni stradali costituiscono una componente centrale per la mobilità urbana. Nel contesto del PEBA, le priorità di intervento sono state individuate attraverso una valutazione della fruibilità e accessibilità, tenendo conto delle criticità legate alla sicurezza e alla mobilità di pedoni, ciclisti e disabili motori e sensoriali.

Le **aree di intervento ad alta priorità** comprendono le principali arterie cittadine, tra cui:

- **Via Ennio - Piazza IV Novembre**
- **Via Santa Maria in Campitelli**
- **Via Armando Diaz.**

Queste strade, caratterizzate da elevati flussi veicolari e pedonali, necessitano di interventi strutturali mirati all'eliminazione di barriere architettoniche fisiche, come marciapiedi non accessibili o intersezioni con attraversamenti non sicuri, che limitano la mobilità autonoma per utenti disabili e anziani.

Gli **interventi a media priorità**, come su **Via Francesco Crispi** o **Via delle Torri**, richiedono adeguamenti più localizzati, legati soprattutto al miglioramento delle intersezioni e della segnaletica sensoriale, come percorsi tattili e visivi, mentre le **aree a bassa priorità** rappresentano tratti viari periferici o con minore criticità attuale, ma comunque bisognose di un monitoraggio continuo per prevenire problematiche future.

Priorità di intervento per gli spazi di aggregazione all'aperto

Gli spazi pubblici di aggregazione, come piazze e parchi, svolgono un ruolo fondamentale nel favorire la socialità e l'inclusione. Il PEBA ha individuato 52 siti, tra cui spazi di ritrovo e piazze, per i quali sono stati assegnati diversi gradi di priorità d'intervento.

Le **aree di aggregazione ad alta priorità** includono spazi centrali, come:

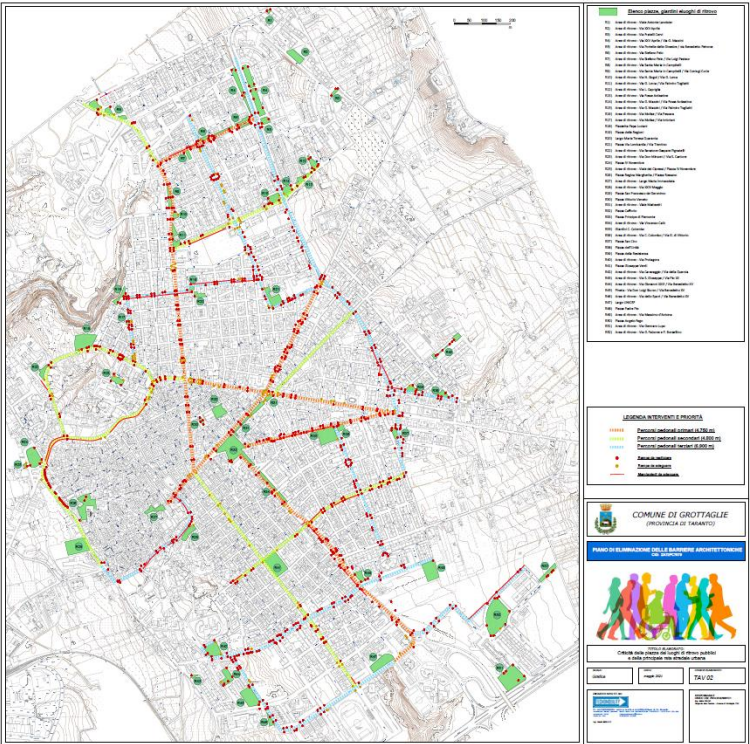
- **Piazza IV Novembre**
- **Piazza delle Regioni**
- **Area di ritrovo - Via Don Minzoni.**

Questi spazi sono frequentati da una vasta gamma di utenti, inclusi anziani, bambini e persone con disabilità, e presentano criticità come barriere architettoniche legate all'accesso, alla fruibilità degli spazi pedonali e alla sicurezza dei percorsi di avvicinamento.

Le **aree a media priorità**, come la **Piazza Papa Luciani** e il **Largo Maria Teresa Quaranta**, richiedono interventi di ammodernamento volti a migliorare l'accessibilità e la sicurezza, con un'attenzione particolare ai percorsi pedonali e alla predisposizione di aree sicure per i disabili sensoriali.

Infine, le **aree a bassa priorità** comprendono spazi più periferici o con un utilizzo meno intenso, dove comunque si prevedono interventi futuri di adeguamento per garantire un accesso progressivo e omogeneo a tutta la cittadinanza.

Il PEBA del Comune di Grottaglie si inserisce come parte essenziale delle strategie di mobilità sostenibile e inclusiva del PUMS. Il piano non si limita all'eliminazione delle barriere architettoniche esistenti, ma promuove un approccio culturale di sensibilizzazione che mira a rendere ogni intervento un contributo verso una "Città vivibile". La qualità della vita urbana è strettamente legata alla capacità di garantire un'accessibilità diffusa e trasversale, dove ogni cittadino, indipendentemente dalle proprie capacità fisiche o sensoriali, possa muoversi, fruire degli spazi pubblici e partecipare alla vita sociale senza ostacoli. Investire nell'accessibilità rappresenta non solo un dovere morale e sociale, ma anche un vantaggio economico e gestionale a lungo termine, riducendo i costi legati alla marginalizzazione e alle disuguaglianze. Attraverso un piano coordinato di interventi, il Comune di Grottaglie si pone come esempio di buona pratica nella gestione inclusiva dello spazio pubblico, garantendo ai propri cittadini pari opportunità di movimento e partecipazione attiva alla vita urbana.



TAV 02 - PEBA - Criticità degli spazi stradali

Questi progetti, integrandosi con il PUMS, mirano a migliorare la mobilità urbana, ridurre l'impatto ambientale e promuovere uno sviluppo sostenibile

44.1 MESSA IN SICUREZZA DELLA DEPOSITERIA COMUNALE DI VIA MARTIRI D'UNGHERIA / TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLA BIODIVERSITÀ E INFRASTRUTTURE VERDI

Il progetto di riqualificazione dell'area di parcheggio sulla copertura della depositeria comunale di Grottaglie mira a trasformare uno spazio urbano inutilizzato in un vivace punto di ritrovo per la comunità. L'iniziativa è parte di un piano più ampio di rigenerazione urbana, iniziata nel 2021, volto a valorizzare e migliorare le aree pubbliche della città, creando spazi multifunzionali che possano essere utilizzati per attività sociali, ricreative e sportive. Il progetto è sostenuto dai fondi POR FESR-FSE 2014/2020 destinati alla rigenerazione urbana sostenibile. Due finanziamenti principali sono stati stanziati per realizzare questo intervento:

- Messa in sicurezza della Depositeria Comunale di via Martiri d'Ungheria
- Tutela e valorizzazione della biodiversità e infrastrutture verdi

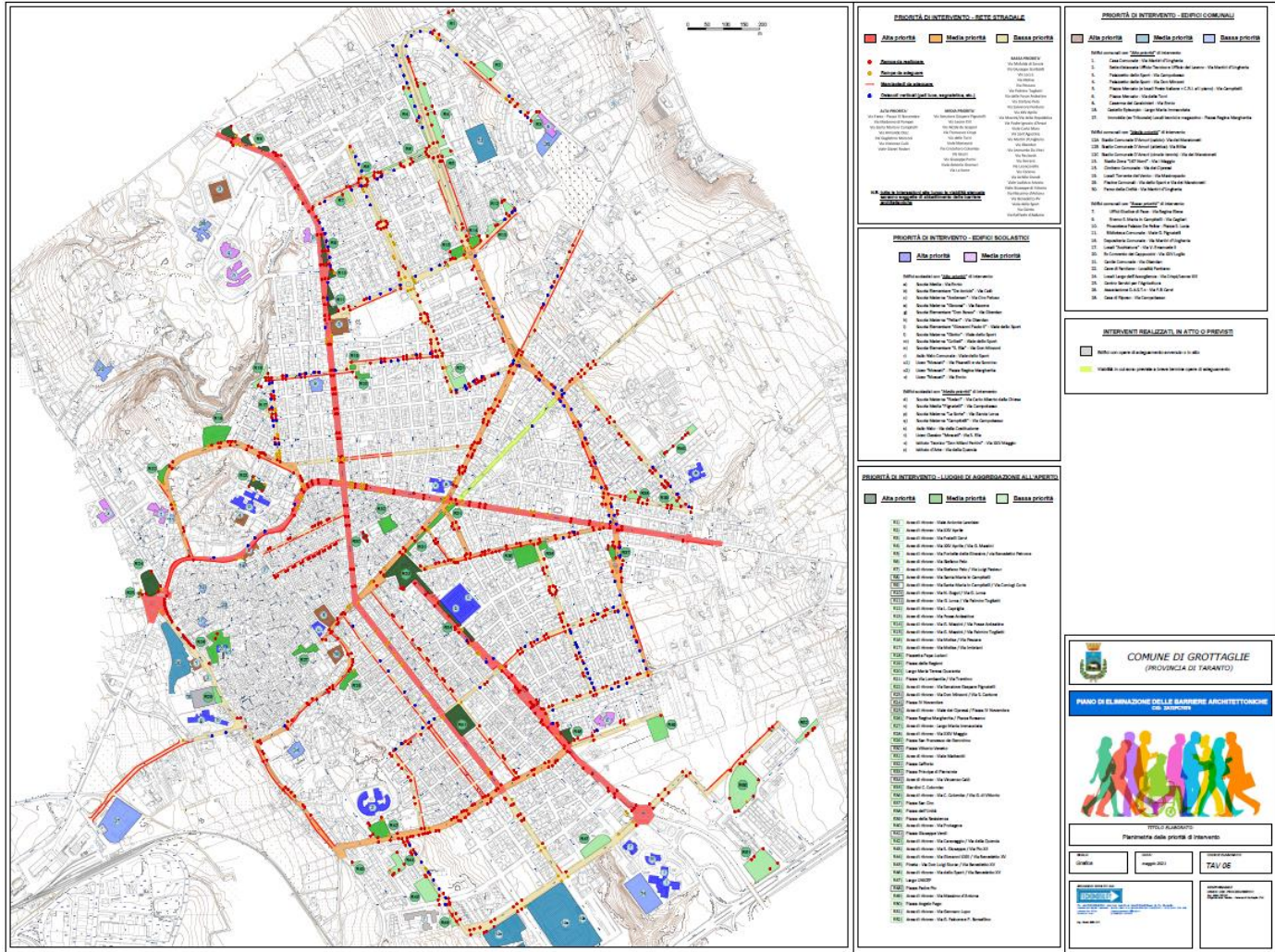
Obiettivi del Progetto. L'obiettivo principale è ridare vita a una parte della città attraverso la creazione di uno spazio polifunzionale capace di ospitare eventi, mercatini, attività sportive e culturali. Il progetto prevede la trasformazione dell'attuale area di parcheggio in uno spazio più accogliente, con aree verdi, percorsi pedonali, aree gioco per bambini e arredi urbani. Oltre a migliorare l'estetica e la funzionalità del luogo, si mira anche a promuovere la sostenibilità urbana, aumentando il verde pubblico e proteggendo la biodiversità locale.

Gli interventi includono la demolizione delle strutture in disuso e la riqualificazione del sito con nuove installazioni. Verranno creati spazi verdi, piazzette, percorsi pedonali e ciclabili, insieme a zone relax con panchine e altre infrastrutture per il tempo libero. Questi miglioramenti non solo renderanno l'area più attraente, ma incoraggeranno anche l'aggregazione sociale e il benessere dei cittadini.

Questa iniziativa rappresenta un'opportunità significativa per il comune di Grottaglie di rinnovare e valorizzare il suo tessuto urbano, creando non solo un luogo di ritrovo e svago per i cittadini, ma anche contribuire a uno sviluppo più sostenibile ed inclusivo, migliorando la qualità dell'ambiente urbano.



Messa in sicurezza della Depositeria Comunale di via Martiri d'Ungheria
Tutela e valorizzazione della biodiversità e infrastrutture verdi



TAV 02 - PEBA - Planimetria Priorità di intervento

44 PROGETTI IN CORSO

Di seguito sono riportati alcuni dei progetti attualmente in fase di progettazione e/o realizzazione da parte del Comune, che influenzano direttamente il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS):

- Messa in sicurezza della Depositeria Comunale di via Martiri d'Ungheria / Tutela e valorizzazione della biodiversità e infrastrutture verdi
- Ristrutturazione e rifunzionalizzazione dell'ex Convento dei Cappuccini - Progetto di Laboratorio esperienziale comune per turisti - presso il Convento dei Cappuccini al piano terra - ala sud - Grottaglie (TA)
- IAT - Progetto di punto multimediale a servizio del Centro di informazione e assistenza turistica in rete al piano terra rialzato del Palazzo De Felice
- Manutenzione straordinaria di Piazza Verdi"
- Variante prg
- Progetto di riqualificazione delle Aree Pubbliche della Zona 167 SUD
- Master Plan dell'Aeroporto di Taranto-Grottaglie
- Costruzione di nuovo edificio da destinare ad asilo nido
- Riqualificazione dell'area di Piazza IV Novembre e delle Vie Partigiani Caduti, Ennio e Martiri D'Ungheria
- Progetto di rifacimento di Viale Giacomo Matteotti
- Realizzazione di una Velostazione presso la stazione di Grottaglie
- Progetto Esecutivo per l'installazione dei varchi Zona a Traffico Limitato (ZTL)
- Sviluppo e messa in sicurezza dell'itinerario ciclabile tra Monte Fellone in Martina Franca, Villa Castelli e Grottaglie
- Lavori di sistemazione, ammodernamento e manutenzione straordinaria della rete viaria provinciale di Taranto relativa all'aeroporto di Grottaglie
- Progetto di Rigenerazione urbana, Asse Prioritario XII "Sviluppo Urbano Sostenibile SUS"
- Lavori di manutenzione straordinaria presso la Piazza Mercato di Via Campitelli
- Lavori di riqualificazione e arredo urbano di via Marconi

442 RISTRUTTURAZIONE E RIFUNZIONALIZZAZIONE DELL'EX CONVENTO DEI CAPPUCCINI - PROGETTO DI LABORATORIO ESPERIENZIALE COMUNE PER TURISTI - PRESSO IL CONVENTO DEI CAPPUCCINI AL PIANO TERRA - ALA SUD - GROTTAGLIE (TA)

Il progetto riguarda la ristrutturazione e rifunionalizzazione di una parte del primo piano dell'ex Convento dei Cappuccini a Grottaglie (TA), un complesso monumentale storico attualmente parzialmente adibito a Museo della Ceramica. Un secondo progetto prevede l'adeguamento di un'ala del Convento dei Cappuccini la creazione di uno spazio polifunzionale dedicato a laboratori esperienziali per turisti. Gli spazi saranno attrezzati per coinvolgere i visitatori in attività pratiche legate all'artigianato artistico e all'agroalimentare di qualità, in linea con l'offerta turistica del territorio.



L'obiettivo principale del progetto è la conservazione, messa in sicurezza, e rifunionalizzazione dell'ala sud del primo piano dell'ex convento, migliorando la fruibilità e valorizzando il bene culturale. L'intento è di realizzare spazi polivalenti per la promozione del territorio, inclusi una sala degustazione, una sala meeting, un'aula conferenze, e spazi espositivi. Il progetto segue una filosofia di intervento conservativa e rispettosa delle caratteristiche storiche dell'immobile.

Le strategie includono:

- Interventi di Conservazione: Realizzazione di stratigrafie, pulizia delle aree, rimozione di elementi incongrui e restauro degli elementi decorativi e delle volte.
- Interventi di Progetto: Eliminazione delle barriere architettoniche, consolidamento strutturale, rifacimento di intonaci e pavimenti, sostituzione di soglie di porte e finestre, posa di nuovi serramenti e formazione di nuovi servizi igienici.
- Utilizzo di Materiali Tradizionali e Tecnologie Moderne: L'uso di materiali compatibili e tecnologie moderne ma poco invasive per conservare il più possibile l'autenticità del bene.

Il progetto è suddiviso in due fasi principali:

- Prima Fase: Messa in sicurezza di tutte le stanze previste, completamento della sala multimediale (sala 10) e arredamenti.
- Seconda Fase: Completamento degli impianti, pavimenti e finiture delle stanze rimanenti.

L'intervento si inserisce in continuità con quelli già realizzati, contribuendo al recupero e valorizzazione dell'ex convento, promuovendo la cultura e la storia locale. Il progetto rappresenta un ulteriore passo verso il recupero di un importante bene culturale, attraverso una pianificazione attenta alle caratteristiche storiche e architettoniche dell'immobile.

PROGETTO DI LABORATORIO ESPERIENZIALE COMUNE PER TURISTI - PRESSO IL CONVENTO DEI CAPPUCCINI AL PIANO TERRA - ALA SUD - GROTTAGLIE (TA)

Oltre a questi interventi, il progetto prevede la creazione di un laboratorio esperienziale per turisti, dove i visitatori potranno partecipare attivamente a laboratori artigianali e culinari. Questa iniziativa mira a migliorare l'esperienza turistica e a promuovere l'artigianato artistico e i prodotti agroalimentari locali, offrendo ai turisti un'opportunità di connessione diretta con il territorio.

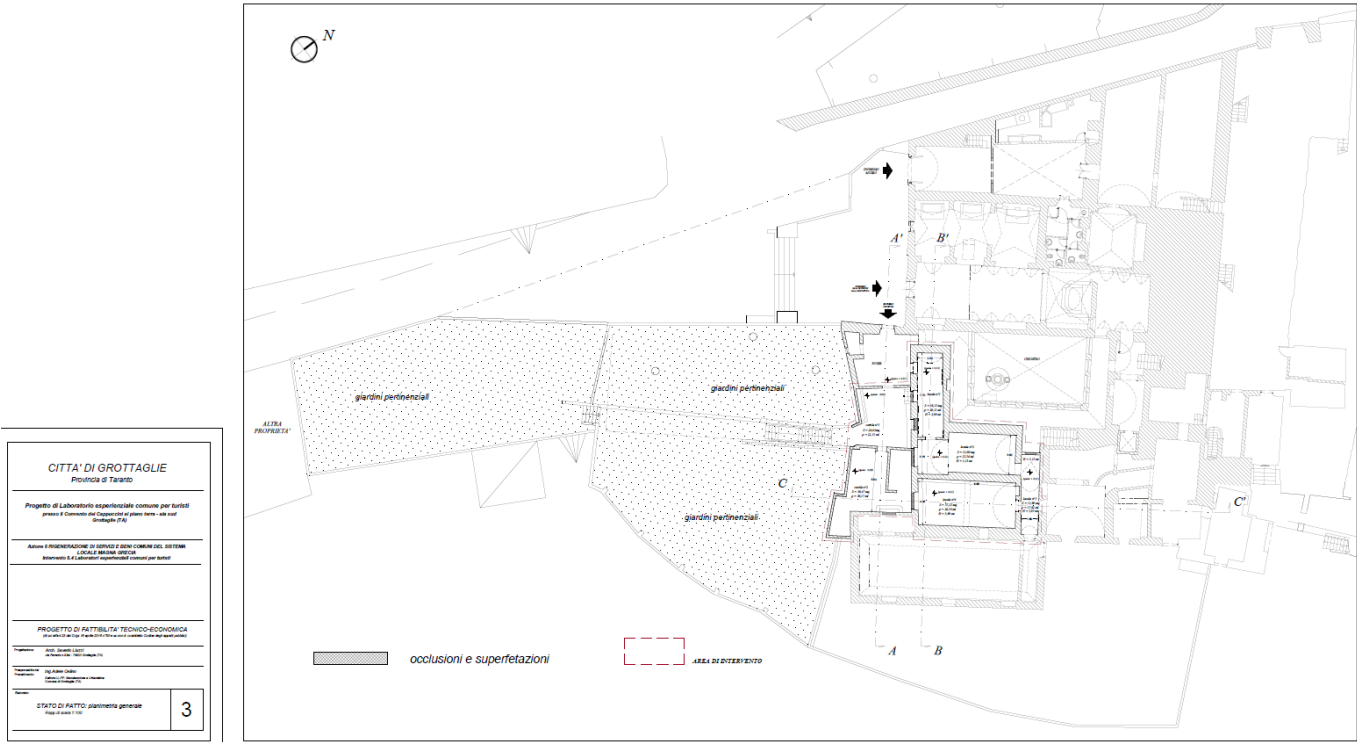
Particolare attenzione sarà data anche all'accessibilità, eliminando le barriere architettoniche e migliorando l'efficienza energetica dell'immobile, con un adeguamento alle normative attuali. Gli interventi di ristrutturazione e recupero conservativo si basano sul rispetto dell'identità storica dell'edificio. Verranno eseguite opere di deumidificazione delle murature, il recupero delle pavimentazioni originali e delle volte, e l'installazione di nuovi impianti tecnologici.

Gli spazi dedicati ai laboratori saranno progettati in modo da ospitare attività enogastronomiche e artigianali, con postazioni attrezzate sia per i maestri che per i turisti, permettendo loro di interagire direttamente con le tradizioni locali.

Queste attività si integreranno con quelle già esistenti all'interno del complesso del convento, come il Museo della Civiltà Rupestre e le mostre permanenti e temporanee, ampliando ulteriormente l'offerta culturale e arricchendo l'esperienza complessiva dei visitatori.



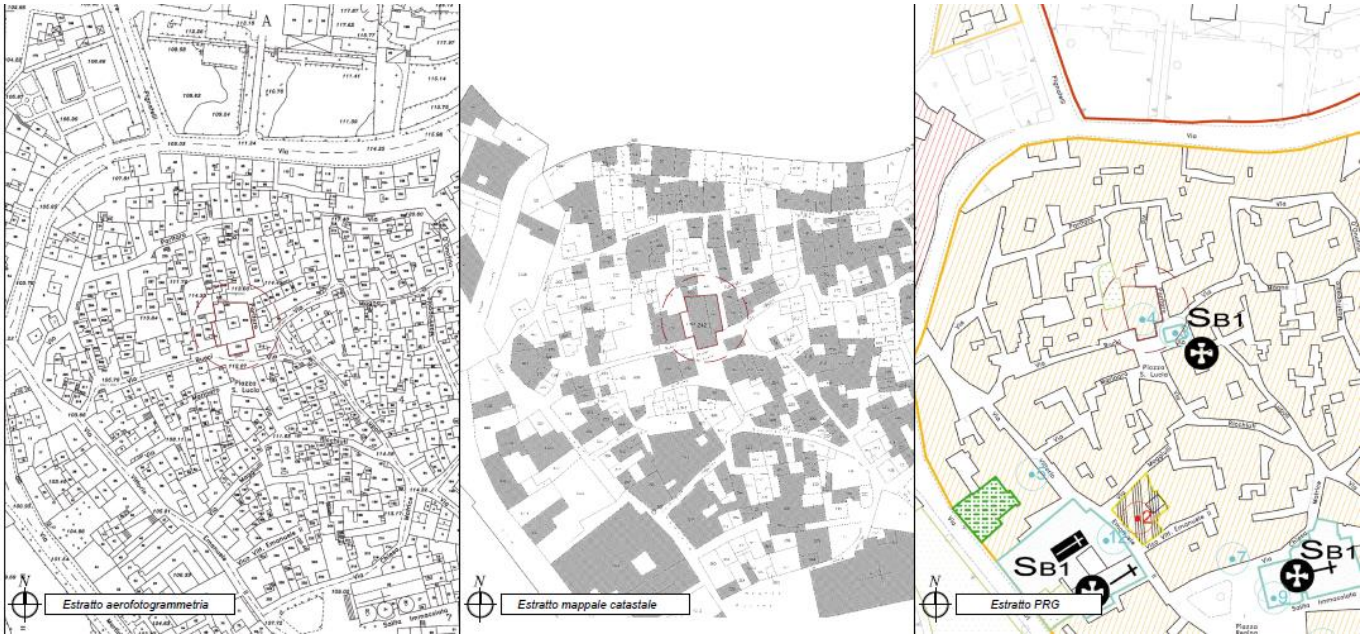
RISTRUTTURAZIONE E RIFUNZIONALIZZAZIONE DELL'EX CONVENTO DEI CAPPUCCINI



Progetto di Laboratorio esperienziale comune per turisti- Azione 5 RIGENERAZIONE DI SERVIZI E BENI COMUNI DEL SISTEMA LOCALE MAGNA GRECIA - Intervento 5.4 Laboratori esperienziali comuni per turisti

443 IAT - PROGETTO DI PUNTO MULTIMEDIALE A SERVIZIO DEL CENTRO DI INFORMAZIONE E ASSISTENZA TURISTICA IN RETE AL PIANO TERRA RIALZATO DEL PALAZZO DE FELICE

Il progetto riguarda la realizzazione di un Centro di informazione e assistenza turistica (IAT) in rete presso il piano terra rialzato del Palazzo De Felice, situato nel centro storico della città di Grottaglie (TA). Il progetto fa parte di un'iniziativa più ampia di rigenerazione di servizi e beni comuni del sistema locale Magna Grecia.



Obiettivi del Progetto:

- 1. **Valorizzazione e fruibilità del territorio:** Riqualificare e adattare il Palazzo De Felice per renderlo un punto informativo multimediale integrato nella rete dei centri di informazione turistica.
- 2. **Promozione del turismo:** Migliorare l'accoglienza e l'informazione ai visitatori, intercettando i flussi turistici e favorendo la diversificazione e destagionalizzazione del turismo locale.
- 3. **Adeguamento funzionale:** Creare spazi funzionali e accessibili per facilitare l'interazione con i visitatori, includendo una reception, aree per materiale informativo, una sala multimediale e servizi igienici adeguati.

Strategie Adottate:

- **Ristrutturazione e adeguamento conservativo:** Gli interventi includono la demolizione di intonaci ammalorati, il restauro degli infissi, il rifacimento degli impianti elettrici e idrici-fognanti, e la posa di nuove finiture per migliorare la resistenza all'umidità.
- **Allestimento di arredi e attrezzature:** Installazione di postazioni attrezzate e dispositivi multimediali per facilitare l'accesso all'informazione turistica.
- **Accessibilità:** Interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche, garantendo piena accessibilità ai visitatori con mobilità ridotta.

Il progetto prevede la creazione di un centro multimediale con l'obiettivo di costituire un punto di riferimento strategico per i visitatori e al contempo promuovere la rivitalizzazione del centro storico di Grottaglie.

Questa iniziativa punta a incrementare l'attrattività del territorio, supportando il suo sviluppo culturale ed economico. In particolare, il progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione del Centro di informazione e assistenza turistica presso il Palazzo De Felice si inserisce nel contesto della rigenerazione urbana, mirando a migliorare la fruibilità dei beni comuni e a consolidare l'offerta turistica locale attraverso un approccio integrato e sostenibile.



444 MANUTENZIONE STRAORDINARIA DI PIAZZA VERDI*

L'intervento di riqualificazione di Piazza Verdi a Grottaglie approvato nel 2018, rappresenta un emblematico esempio di come un'attenta progettazione urbanistica possa contribuire a rigenerare il tessuto urbano, migliorando la qualità della vita dei cittadini e valorizzando il patrimonio storico-culturale di una comunità.

Obiettivi del Progetto

Il progetto, promosso dall'Amministrazione comunale di Grottaglie, si prefiggeva di intraprendere azioni volte alla sistemazione di Piazza Verdi ed in particolare alla sua messa in sicurezza, il miglioramento della prospiciente viabilità e relativa circolazione stradale, della fruibilità degli spazi limitrofi, il potenziamento dei parcheggi auto e la riqualificazione dei marciapiedi.

La piazza, pur possedendo un elevato valore storico e simbolico per la comunità, versava in uno stato di degrado che ne limitava la fruibilità. L'intervento ha puntato a recuperare e valorizzare gli elementi architettonici e urbanistici di pregio, restituendo alla piazza il suo ruolo centrale nella vita cittadina.

Attraverso la riorganizzazione degli spazi, la creazione di nuove aree pedonali e la piantumazione di verde, si è inteso migliorare la qualità urbana della piazza, rendendola un luogo più accogliente e vivibile.

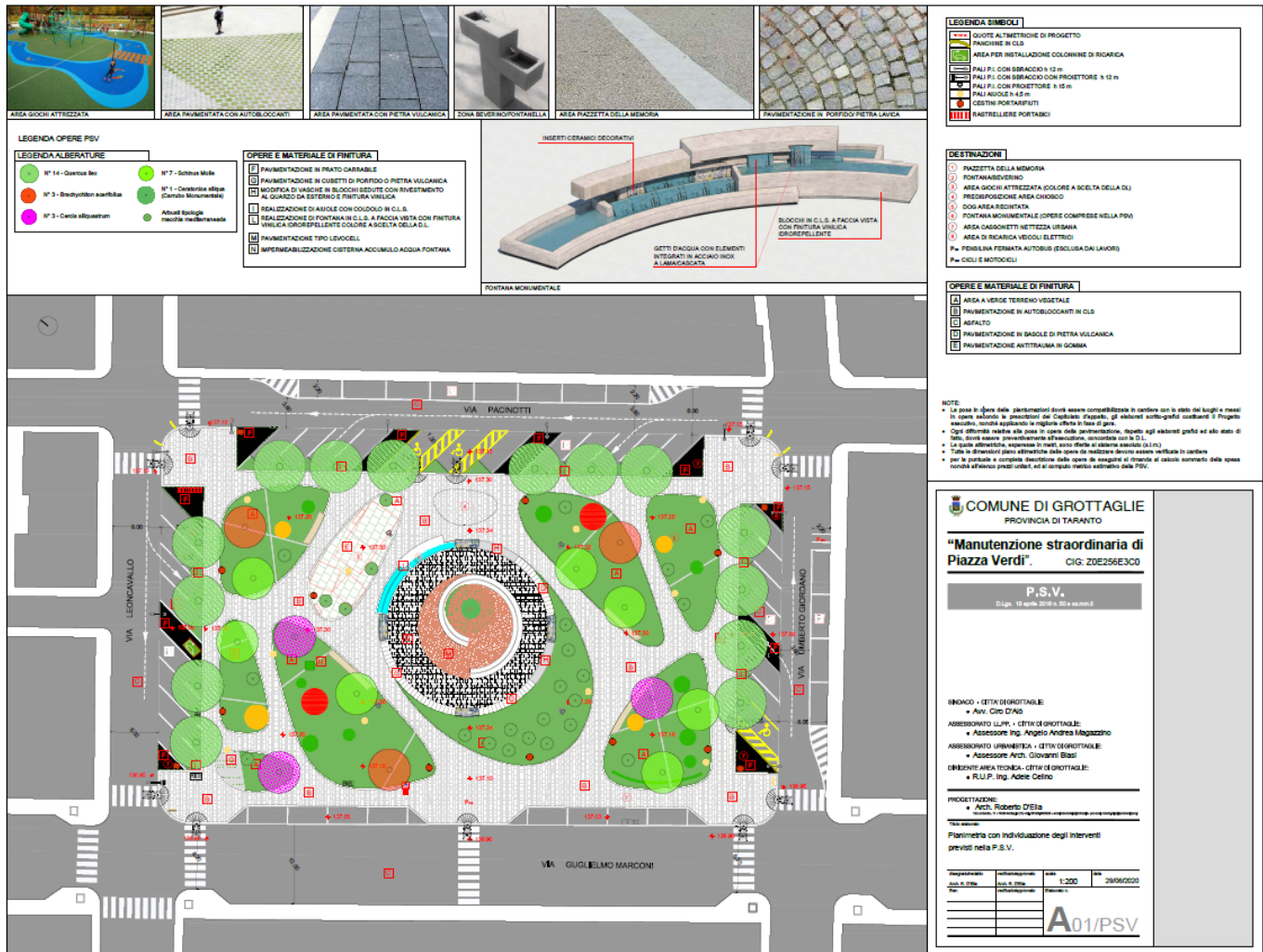
L'intervento ha previsto la risoluzione di alcune criticità legate alla sicurezza, come l'eliminazione di barriere architettoniche e la creazione di percorsi pedonali ben illuminati.

Sono state adottate soluzioni tecniche e progettuali volte a ridurre l'impatto ambientale dell'intervento, privilegiando l'utilizzo di materiali naturali e di sistemi di illuminazione a basso consumo energetico.

I lavori di riqualificazione hanno compreso:

- Recupero e restauro degli edifici storici: Sono stati eseguiti interventi di consolidamento strutturale, ripristino delle facciate e sostituzione degli impianti tecnologici.
- Riorganizzazione degli spazi: È stata ridefinita la configurazione degli spazi pubblici, creando nuove aree pedonali, zone verdi e parcheggi.
- Realizzazione di nuove pavimentazioni: Sono state utilizzate pavimentazioni durevoli e di alta qualità, in grado di resistere al traffico pedonale e veicolare.
- Installazione di arredo urbano: Sono state installate panchine, cestini, fontanelle e altri elementi di arredo urbano, contribuendo a rendere la piazza più accogliente e funzionale.

- Illuminazione: È stato realizzato un nuovo impianto di illuminazione, utilizzando tecnologie a basso consumo energetico e valorizzando gli elementi architettonici della piazza.
- Verde: Sono state piantumate nuove essenze arboree e arbustive, creando aree verdi che contribuiscono a migliorare la qualità dell'aria e a mitigare il rumore.



Il progetto di riqualificazione di Piazza Verdi ha prodotto risultati significativi, trasformando un'area urbana degradata in un centro vitale per la comunità. La piazza è stata ripristinata come luogo simbolo e punto di riferimento sociale, diventando nuovamente uno spazio di incontro, socializzazione e organizzazione di eventi.

Questo intervento ha migliorato sensibilmente la qualità della vita dei cittadini, offrendo loro un ambiente più pulito, sicuro e accogliente. Inoltre, il restauro degli edifici storici e la valorizzazione degli elementi architettonici hanno contribuito a rafforzare l'identità storico-culturale della città.

Dal punto di vista economico, la riqualificazione ha stimolato lo sviluppo del quartiere, attirando investimenti e promuovendo nuove attività commerciali.

L'intervento rappresenta un esempio di successo nella trasformazione di uno spazio urbano, dimostrando come un progetto di rigenerazione urbana possa migliorare sia la qualità della vita dei residenti sia la valorizzazione del patrimonio culturale di una comunità.

4.45 VARIANTE PRG - NUOVA ZONA INDUSTRIALE D

Il Comune di Grottaglie si avvale di un Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 1629 del 4 novembre 2003. Il PRG individua due principali aree industriali (Zona D), che rappresentano il fulcro delle attività produttive del comune.

- Prima Area Industriale (DAa): Questa zona industriale, derivante dal precedente strumento urbanistico, copre un'area di 17 ettari situata a sud del centro abitato, nelle immediate vicinanze della superstrada Taranto-Brindisi e della linea ferroviaria. Dotata di uno strumento attuativo, questa zona è interamente edificata e occupata, come dimostrato da documentazione fotografica e relazioni tecniche specifiche.
- Seconda Area Industriale (DA3): Identificata dal PRG vigente, questa zona copre un'estensione di circa 11 ettari ed è situata a est del centro urbano, sempre in prossimità della superstrada Taranto-Brindisi. Originariamente più ampia, la sua estensione è stata ridotta dalle prescrizioni regionali che impongono una fascia di rispetto di 200 metri

Il Comune di Grottaglie, pur disponendo di queste due aree, ha riscontrato un crescente bisogno di ulteriori spazi destinati a uso industriale. Questo fabbisogno è emerso già prima dell'approvazione definitiva del PRG, quando due consorzi di imprese, il **Consorzio Marco Polo** e il **Consorzio Leonardo**, hanno presentato istanze per l'insediamento di nuove attività su aree di rispettivamente 17,78 ettari e 4,27 ettari, nelle vicinanze dell'area PIP (Piano per gli Insediamenti Produttivi) già attuata. dalla gravina, un'area protetta.

A fronte di queste necessità e della crescente domanda di spazi per attività produttive, è stata proposta la localizzazione di una nuova **Zona D** per industria, artigianato e terziario. Questa nuova zona deve necessariamente essere in continuità con le aree industriali esistenti, in particolare con quella già realizzata, che gode della vicinanza di un importante nodo infrastrutturale - una convergenza di collegamenti stradali, ferroviari e aeroportuali strategici. Le richieste avanzate dai consorzi Marco Polo e Leonardo supportano la scelta di localizzare questa nuova zona industriale in un'area che funge da raccordo tra le zone già esistenti e quelle di futura espansione, creando un insieme urbanistico coerente. L'area proposta è priva di vincoli significativi e presenta una suddivisione in sei "maglie" (lotti), che possono essere sviluppate sia singolarmente che attraverso Piani per Insediamenti Produttivi (PIP) o Piani di Lottizzazione Convenzionati promossi da consorzi di imprese.

Suddivisione e Caratteristiche delle Maglie

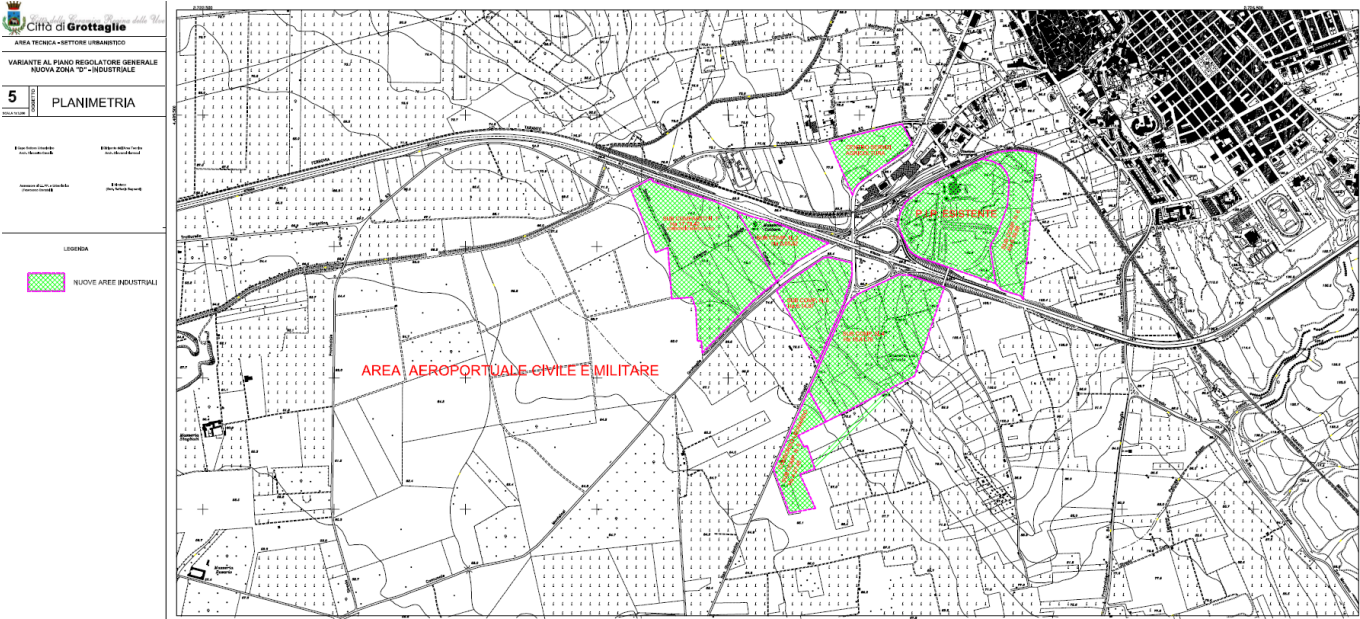
Le sei maglie proposte per la nuova zona industriale sono dimensionate come segue:

- **Maglia n. 1:** 17,78 ettari - coincide con la proposta avanzata dal Consorzio Marco Polo.
- **Maglia n. 2:** 3,65 ettari - in continuità con l'area PIP esistente.
- **Maglia n. 3:** 6,14 ettari - anch'essa in prossimità dell'area PIP.
- **Maglia n. 4:** 16,41 ettari - collega l'area PIP esistente tramite un ponte sull'autostrada.
- **Maglia n. 5:** 4,27 ettari - proposta del Consorzio Leonardo.
- **Maglia n. 6:** 6,39 ettari - sfrutta parzialmente le strade già realizzate nel PIP esistente.



Questa configurazione consente una flessibilità nella gestione e nello sviluppo delle aree industriali, favorendo la possibilità di attuare progetti mirati che rispondano alle esigenze di diverse tipologie di attività produttive.

La proposta di una nuova zona industriale nella specifica area individuata rappresenta una scelta strategica, non solo per la continuità con le infrastrutture esistenti ma anche per la vicinanza al nodo infrastrutturale che collega l'asse stradale e ferroviario Taranto-Brindisi con l'Adriatico e lo sviluppo dell'aeroporto. Tale posizione è ideale per attrarre nuovi investimenti, favorire la crescita industriale e supportare il tessuto economico di Grottaglie, garantendo una pianificazione urbanistica integrata e coerente con le esigenze di sviluppo futuro.



Con deliberazione della Giunta Comunale n° 520 del 10/11/2006, fu approvato il Progetto Esecutivo dei lavori di costruzione di un **Centro Servizi per l'Agricoltura** dell'importo di € 2.450.000,00.

L'intervento progettuale nel suo complesso consisteva essenzialmente nell'esecuzione delle seguenti opere:

- a) un edificio per uffici dotato anche di un centro informatico-telematico per la gestione di una rete collegata ai mercati ed alle borse merci nazionali ed estere, nonché di una sala conferenze per circa 150 posti;
- b) un capannone per la lavorazione ed il confezionamento dei prodotti ortofrutticoli, completo di uffici e servizi, nonché di celle frigo per lo stoccaggio e la conservazione del prodotto finito;
- c) una pesa pubblica con annesso locale per ufficio;
- d) una cabina di trasformazione MT/BT;
- e) un gruppo elettrogeno;
- f) le principali urbanizzazioni riguardanti la viabilità esterna di accesso, la viabilità ed i piazzali interni per la movimentazione delle merci;
- g) le reti idriche, fognanti e l'impianto di pubblica delle aree esterne.

L'area individuata per l'intervento, sita nel Comune di Grottaglie (TA), è posta a sud-ovest del centro abitato, fra le vie Partigiani Caduti (strada per San Giorgio Jonico) e la strada provinciale n. 83 Grottaglie-Monteiasi. Gli accessi all'area sono previsti dalla via per Monteiasi. Catastralmente l'area di intervento è riportata nel foglio 53 del Comune di Grottaglie.

I lavori per la realizzazione dell'immobile furono avviati nel 2008 e sospesi nel 2010. Vennero edificati il fabbricato denominato edificio A (destinato a "Centro Servizi e sala conferenze") e l'edificio B (destinato alla zona lavorazione prodotti ortofrutticoli), entrambi completati allo stato rustico, oltre ad alcuni movimenti di materia relativi alla sistemazione dell'area esterna dell'edificio A.

Tale progetto fu finanziato per € 2.060.663,036 con i fondi regionali assegnati in favore del Comune di Grottaglie con delibera di G.R. n° 1246 del 23.12.2002 nell'ambito dei Patti Territoriali per l'Agricoltura, Accordo di Programma Quadro "Realizzazione di interventi a sostegno dello sviluppo locale", e per €. 389.336,07 con mutuo della Cassa DD.PP.- pos. N° 4501096.00.

Nell'ambito di tale contratto l'impresa appaltatrice ha proceduto alla costruzione dell'edificio A (destinato a "Centro Servizi e sala conferenze") e dell'edificio B (destinato alla zona lavorazione), entrambi completati allo stato rustico, oltre ad alcuni movimenti di materia relativi alla sistemazione dell'area esterna dell'edificio A.

L'edificio A, con struttura in c.a. in opera, si sviluppa su tre livelli. Il piano terra, di superficie totale pari a 483 mq circa, accoglie la hall di ingresso con angolo bar, la reception e le sale riunioni con i servizi; il primo e secondo piano, di superficie rispettivamente pari a circa 204 mq, sono entrambi destinati a uffici. Al terzo piano oltre al torrino scala sono presenti due vani tecnici di cui uno destinato a locale tecnico ascensore.

L'edificio B, costituito da un capannone con struttura prefabbricata in c.a.p., di superficie complessiva pari a circa 3.057 mq, è destinato ad accogliere la zona lavorazione (trasformazione dei prodotti ortofrutticoli), spazi per le celle frigorifere, uffici e servizi. Le chiusure esterne dell'edificio sono realizzate con pannelli prefabbricati di cls.

Successivamente, con l'Atto n° 864 del 23/12/2010 e le motivazioni nella stessa delibera tutte esplicitate, la Giunta Comunale approvava la rescissione contrattuale in danno dell'impresa e ai sensi dell'art. 136 del Dgls 163/06 e ss.mm.ii. nel contempo, stabiliva che con successivo e separato atto deliberativo si sarebbe proceduto all'approvazione dello stato di consistenza dei lavori regolarmente eseguiti alla data del 25/10/2010 e, quindi, di sospensione, atteso che i lavori non erano mai stati più ripresi.

Conseguentemente in data 02/02/2011 è stato redatto a cura della direzione lavori lo "Stato di Consistenza lavori" nonché la Contabilità Finale dei lavori eseguiti a tutto il 25/10/2010. I lavori regolarmente eseguiti a tutto il 25/10/2010 ammontavano a netti € 827.323,80.

Con nota del 03/10/2011- prot. n° 24494 - il collaudatore trasmetteva l'Atto Unico di Collaudo a tutto il 25/10/2010, redatto in data 09/09/2011, che confermava le risultanze della contabilità finale emessa dal Direttore dei Lavori.

Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 649 del 29/12/2011 veniva approvata la contabilità finale dei lavori regolarmente eseguiti a seguito di rescissione del contratto d'appalto disposta con Delibera G.C.N. 864 del 23/12/2010 e l'Atto Unico di Collaudo.

Dopo alterne decisioni, con delibera del Comune di n. 100 del 22/09/2017, l'Amministrazione Comunale ha approvato un nuovo atto di indirizzo con cui si è stabilito di utilizzare le somme residue sui finanziamenti (regionale e comunale) per il completamento della palazzina per uffici (edificio A), aggiornando il progetto al nuovo prezzario regionale approvato con D.G.R. Puglia n. 905 del 07/06/2017 ed alla vigente normativa, tenendo conto che la spesa complessiva deve essere contenuta nell'ambito del finanziamento originario di € 2.248.084,84.

446 PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE PUBBLICHE DELLA ZONA 167 SUD

Il progetto di riqualificazione della **"Nuova Piazza Alberata"** a Grottaglie rappresenta un intervento significativo di rigenerazione urbana, concepito con l'intento di trasformare un'area precedentemente trascurata in un nuovo centro di vita comunitaria. Questo progetto ambizioso mira a rivitalizzare lo spazio urbano, creando un ambiente accogliente e funzionale che diventi il cuore pulsante del quartiere 167 Sud.

L'obiettivo principale della riqualificazione è stato quello di creare un luogo per favorire l'aggregazione sociale, lo svago e la partecipazione della comunità, migliorando sensibilmente la qualità della vita dei residenti. La piazza, da spazio anonimo e poco utilizzato, si trasforma in un'area viva e dinamica, dove gli abitanti possono incontrarsi, partecipare a eventi culturali e godere di un ambiente più verde e sicuro.

La riorganizzazione degli spazi ha giocato un ruolo fondamentale nel progetto. I **percorsi pedonali e carrabili sono stati ridisegnati per migliorare la fruibilità e garantire la sicurezza di tutti gli utenti**. Sono state create **nuove aree verdi**, con la piantumazione di alberi e arbusti che non solo migliorano l'estetica dello spazio, ma contribuiscono anche a purificare l'aria e a offrire zone d'ombra, rendendo l'ambiente più piacevole e accogliente. Inoltre, è stata realizzata **un'area giochi attrezzata per i bambini**, con strutture inclusive e sicure, che favoriscono il gioco e l'interazione tra i più piccoli.

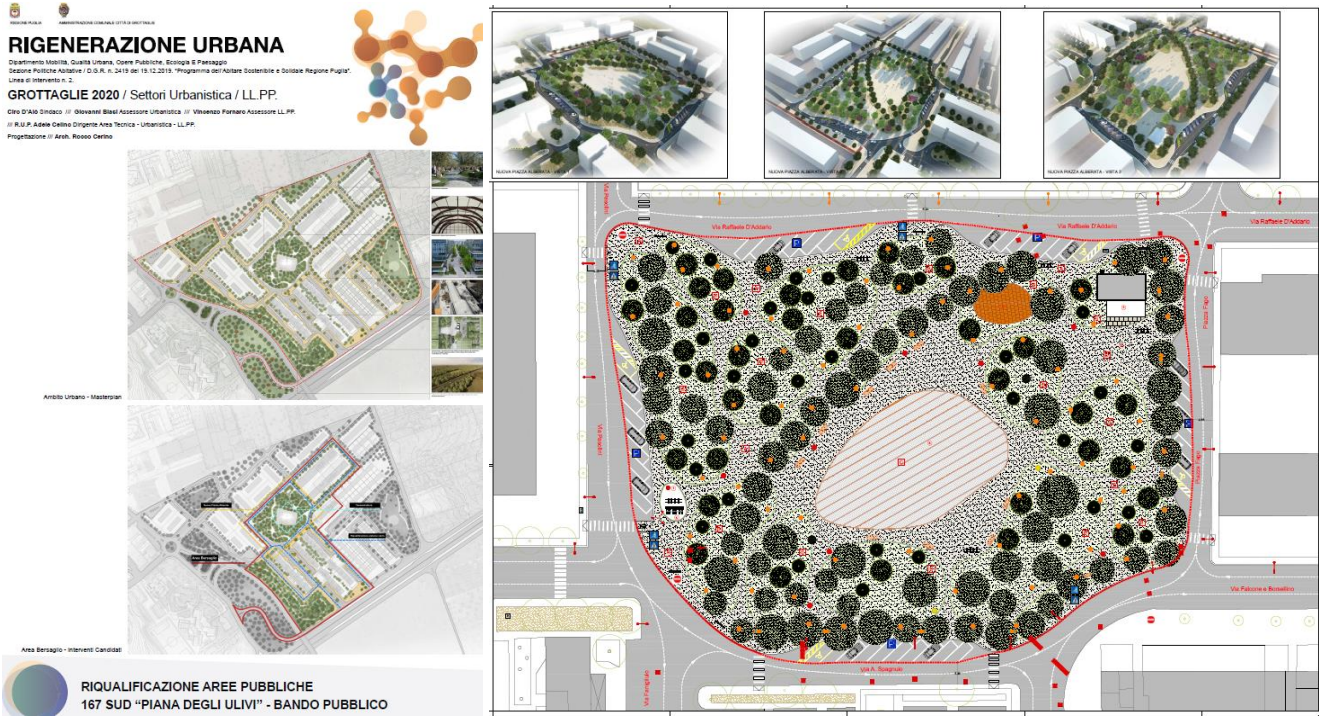
Un altro elemento chiave del progetto è stato il rifacimento delle pavimentazioni, per le quali sono stati scelti materiali durevoli e di alta qualità, come il conglomerato bituminoso drenante e colorato. Questo non solo garantisce la funzionalità delle superfici, ma aggiunge anche un tocco estetico alla piazza. Inoltre, il recupero e il riutilizzo di materiali locali, come le pietre di Apricena, ha permesso di valorizzare il patrimonio storico e culturale della regione, conferendo al progetto un legame più profondo con il territorio.

L'arredo urbano è stato attentamente selezionato per rendere la piazza un luogo confortevole e funzionale. L'impianto di illuminazione, progettato con un'attenzione particolare al risparmio energetico, garantisce la sicurezza della piazza sia di giorno che di notte, valorizzando al contempo gli spazi attraverso un'illuminazione studiata per esaltare le caratteristiche architettoniche e paesaggistiche.

La creazione di un **percorso ciclo-pedonale rappresenta un ulteriore passo avanti nella promozione della mobilità sostenibile**. Questo percorso non solo collega la piazza con le altre aree del quartiere, ma incoraggia anche l'uso di mezzi di trasporto ecologici come la bicicletta e promuove l'attività fisica tra i residenti. Inoltre, grande attenzione è stata dedicata al superamento delle barriere architettoniche, con l'adattamento degli spazi e degli arredi per garantire l'accessibilità a persone con disabilità, rendendo la piazza un luogo inclusivo per tutti.

I risultati di questo intervento sono evidenti e tangibili. La qualità della vita nel quartiere è stata notevolmente migliorata grazie alla creazione di uno spazio verde attrezzato per lo svago, lo sport e le attività all'aperto. L'area, precedentemente degradata, è stata valorizzata, contribuendo a migliorare l'immagine del quartiere e a rafforzare il senso di appartenenza alla comunità. La sostenibilità è stata un elemento centrale del progetto, con l'uso di materiali naturali e sistemi di illuminazione a basso consumo energetico, rendendo la "Nuova Piazza Alberata" un esempio virtuoso di intervento ecocompatibile.

Inoltre, la nuova piazza è diventata un punto di riferimento per la socialità, un luogo dove i cittadini possono incontrarsi e rafforzare i legami comunitari. Questo nuovo spazio ha anche il potenziale di stimolare lo sviluppo economico locale, attirando nuovi residenti e attività commerciali, contribuendo così alla crescita del quartiere.



4.47 MASTER PLAN DELL'AEROPORTO DI TARANTO-GROTTAGLIE

Il **"Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030"** (PSA 2030) per l'aeroporto **"Marcello Arlotta"** di Taranto-Grottaglie, presentato dalla società Aeroporti di Puglia, è un progetto complesso e articolato che mira a ridefinire e potenziare l'infrastruttura aeroportuale, trasformandola in un hub di rilevanza internazionale. Questo piano è stato elaborato nel contesto delle normative europee e nazionali e si pone l'obiettivo di sviluppare lo scalo, integrandolo nel sistema economico e logistico del territorio, con un focus particolare sulle attività di ricerca, sviluppo, e sperimentazione nel settore aeronautico e aerospaziale.

Il PSA 2030 si articola in una serie di interventi volti a razionalizzare e rifunzionalizzare l'assetto attuale dell'aeroporto. Questi interventi riguardano sia le infrastrutture *airside*, ovvero l'area di movimento degli aeromobili, sia le infrastrutture *landside*, cioè le aree dedicate ai passeggeri e ai servizi. L'**obiettivo** è quello di migliorare l'efficienza operativa dell'aeroporto e di ampliare le sue capacità, **rendendolo un punto di riferimento per il traffico cargo e per le attività industriali legate all'aeronautica**.

Il piano si fonda su una visione strategica che mira a valorizzare le potenzialità uniche dell'aeroporto, riconoscendone il ruolo chiave nel contesto dell'industria aeronautica pugliese. Uno degli elementi centrali del PSA 2030 è la trasformazione dell'aeroporto in un centro di eccellenza per la sperimentazione e il test di nuove tecnologie aerospaziali, con un'enfasi particolare sui Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto (SAPR). Questo sviluppo non si limita alle infrastrutture esistenti, ma prevede anche l'introduzione di nuove strutture e servizi destinati a favorire l'innovazione e la competitività a livello internazionale.

Il progetto si sviluppa in quattro fasi temporali, che coprono l'arco di tempo dal 2018 al 2030:

- **Fase 1 (2018-2020):** In questa fase iniziale, si prevede l'inizio dei lavori di ampliamento delle piste e la costruzione di nuove infrastrutture essenziali per il potenziamento delle operazioni aeroportuali.
- **Fase 2 (2021-2023):** In questa fase si continua con l'espansione delle strutture, inclusi nuovi terminal e aree dedicate al cargo, con l'obiettivo di aumentare la capacità di gestione del traffico merci.
- **Fase 3 (2024-2026):** Questa fase vede l'implementazione di ulteriori infrastrutture, comprese quelle industriali e logistiche, necessarie per supportare la vocazione dell'aeroporto come polo industriale.
- **Fase 4 (2027-2030):** Nell'ultima fase del progetto, si prevede il completamento delle opere e l'ottimizzazione delle strutture esistenti, con un focus particolare sulla sostenibilità e sull'integrazione con l'ambiente circostante.

L'aeroporto "Marcello Arlotta" si estende su un'area complessiva di 321 ettari, di cui circa 106 ettari sono destinati a uso militare e 215 ettari a uso civile. La maggior parte dell'area si trova nel territorio del Comune di Grottaglie, con piccole porzioni che interessano i Comuni di Monteiasi e Carosino. Gli interventi previsti dal PSA 2030 sono interamente localizzati nella parte dell'aeroporto situata a Grottaglie.

Il territorio interessato dal PSA 2030 è situato nell'area delle "Murge tarantine" e del "Tavoliere salentino". Poiché l'aeroporto si trova in un'area già fortemente antropizzata e servita da infrastrutture esistenti, il progetto non dovrebbe comportare modifiche significative che possano compromettere i valori paesaggistici dell'area.

Il "Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030" rappresenta una visione ambiziosa e dettagliata per il futuro dell'aeroporto di Taranto-Grottaglie. Attraverso una serie di interventi pianificati con cura, il progetto mira a **trasformare lo scalo in un centro di eccellenza internazionale per la ricerca e lo sviluppo nel settore aerospaziale, oltre che in un hub logistico strategico**. Questo progetto non solo promette di rafforzare l'economia locale e regionale, ma anche di posizionare l'aeroporto come un attore chiave nel panorama dei trasporti e della tecnologia a livello europeo e internazionale.

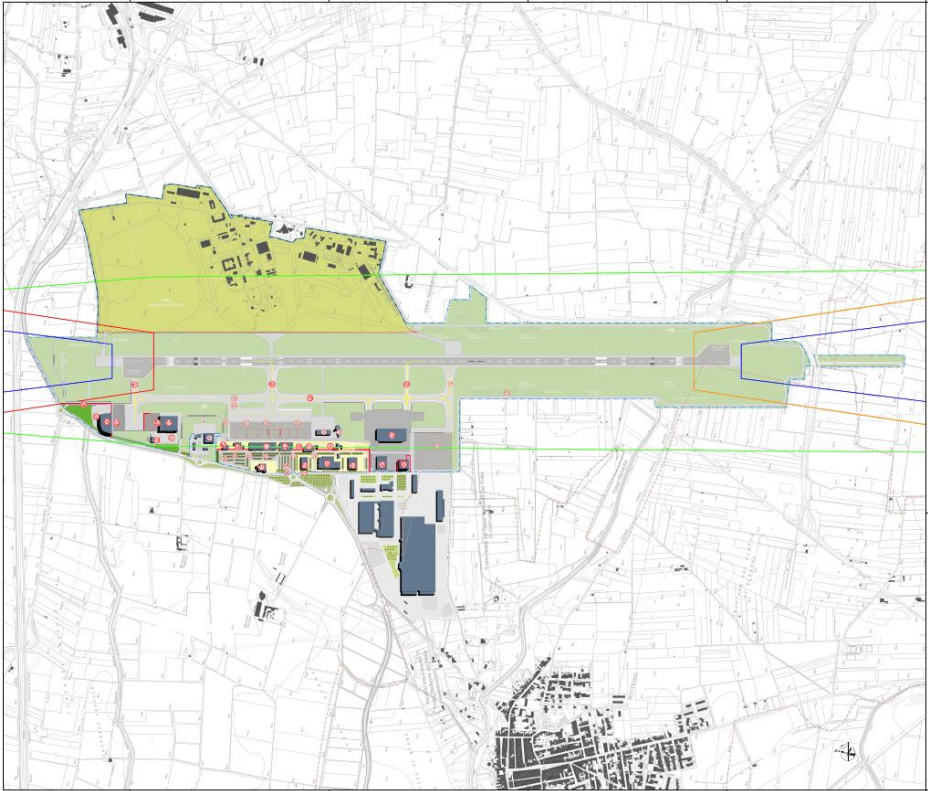


Figura 1 tav 07 - Assetto Definitivo di progetto

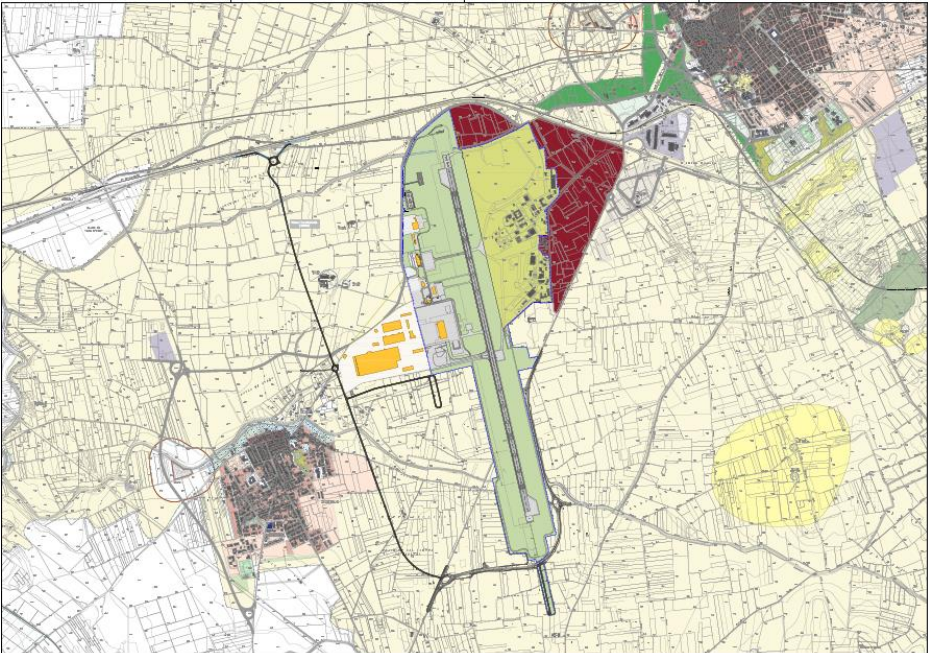


Figura 2 - tav03 - Inquadramento urbanistico PIANO DI SVILUPPO AEROPORTUALE

448 COSTRUZIONE DI NUOVO EDIFICIO DA DESTINARE AD ASILO NIDO

Il progetto descritto riguarda la costruzione di un nuovo asilo nido a Grottaglie, finanziato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) nell'ambito della Missione 4, Componente 1, Investimento 1.1. Questo intervento mira a creare una struttura moderna, capace di accogliere fino a 100 bambini, progettata con un forte orientamento verso la sostenibilità ambientale e il benessere degli utenti.

L'edificio è stato concepito per integrarsi armoniosamente nel contesto urbano e naturale, con una particolare attenzione alla qualità degli spazi, che sono studiati per stimolare lo sviluppo educativo dei bambini. La struttura sarà organizzata in sezioni specifiche per fasce d'età, offrendo spazi multifunzionali e flessibili, pensati per supportare attività didattiche e ludiche.

Il progetto adotta soluzioni architettoniche innovative, con un design curvilineo e aperto, che favorisce la luminosità naturale e l'interazione con l'ambiente esterno. Inoltre, è previsto un ampio utilizzo di materiali ecocompatibili e tecnologie per il risparmio energetico, in linea con i più recenti criteri di sostenibilità.

L'asilo includerà anche spazi per il personale educativo, servizi igienici adeguati e aree comuni come la mensa e il giardino, progettati per garantire comfort e sicurezza. L'obiettivo complessivo è creare un ambiente educativo che non solo risponda alle esigenze funzionali, ma che contribuisca anche alla crescita armoniosa dei bambini, offrendo al contempo un modello di edilizia scolastica sostenibile e innovativa.



Figura 3 Planivolumetrico - Asilo Nido

449 RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA DI PIAZZA IV NOVEMBRE E DELLE VIE PARTIGIANI CADUTI, ENNIO E MARTIRI D'UNGHERIA

Il progetto di rigenerazione urbana del Comune di Grottaglie, in provincia di Taranto, si colloca nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e rappresenta un'importante iniziativa finanziata dall'Unione Europea attraverso il programma NextGenerationEU. Questo progetto mira a migliorare la qualità della vita urbana e sociale dei cittadini, affrontando i problemi di marginalizzazione e degrado e promuovendo la riqualificazione di aree pubbliche strategiche e l'adeguamento delle infrastrutture. La riqualificazione urbana è fondamentale per il rilancio del tessuto sociale ed economico della città, con l'obiettivo di creare spazi più sicuri, accessibili e fruibili per la comunità.

Oggetto dell'intervento

L'intervento si concentra principalmente sulla sistemazione delle strade interne al centro abitato di Grottaglie e sul miglioramento dei marciapiedi, oltre che sulla riqualificazione di Piazza IV Novembre e delle vie limitrofe: Partigiani Caduti, Ennio e Martiri d'Ungheria. Queste aree sono caratterizzate da una complessa confluenza di cinque assi viari principali, che generano una significativa congestione del traffico e rendono necessarie nuove soluzioni per migliorare la sicurezza stradale. Attualmente, la scarsa regolamentazione dei flussi veicolari e la mancanza di infrastrutture adeguate agli attraversamenti pedonali rappresentano un problema per la sicurezza dei cittadini e per la fluidità della circolazione.

Gli obiettivi del progetto includono il miglioramento della sicurezza stradale, la fluidificazione del traffico e la valorizzazione del decoro urbano. La sicurezza stradale sarà potenziata attraverso la realizzazione di rotatorie che facilitano la circolazione dei veicoli e riducono i punti di conflitto tra i flussi veicolari, rendendo gli attraversamenti pedonali

più sicuri. La fluidità del traffico sarà migliorata grazie all'introduzione di nuove soluzioni di viabilità, come le rotatorie e le isole divisorie, che consentiranno di ridurre i tempi di attesa e facilitare la circolazione. Infine, il progetto prevede interventi di arredo urbano, il miglioramento dell'illuminazione pubblica e la riqualificazione degli spazi pubblici, che contribuiranno a rendere l'area più accogliente e vivibile.

Soluzioni Progettuali Valutate. Nella fase di progettazione sono state considerate cinque soluzioni progettuali alternative per affrontare le criticità dell'area. Tra queste, è stata scelta la "Soluzione A", ritenuta la più efficace nel migliorare la gestione dei flussi di traffico e la sicurezza stradale. Questa soluzione prevede la realizzazione di una rotatoria principale a forma di "fagiolo", accompagnata da una micro-rotatoria sormontabile, per gestire al meglio i flussi veicolari nelle strade coinvolte.

Interventi previsti nella soluzione selezionata. Gli interventi previsti nella "Soluzione A" includono:

- realizzazione di rotatorie:** la creazione di una rotatoria principale e di una micro-rotatoria sormontabile, progettate per facilitare la circolazione dei veicoli e migliorare la sicurezza stradale. le isole centrali delle rotatorie saranno dotate di illuminazione led per garantire una maggiore visibilità notturna.
- risagomatura e ampliamento dei marciapiedi:** modifiche significative ai marciapiedi esistenti per aumentarne la larghezza e migliorare la sicurezza dei pedoni. è prevista anche l'installazione di percorsi tattili per ipovedenti, a testimonianza dell'attenzione all'accessibilità e all'inclusività del progetto.
- riqualificazione di piazza iv novembre:** questo intervento prevede la risistemazione dell'area monumentale, compresa la creazione di nuove aree verdi e spazi pubblici. l'obiettivo è valorizzare il centro cittadino come luogo di incontro e socializzazione.
- implementazione di nuova illuminazione pubblica:** l'installazione di nuovi elementi di illuminazione a led contribuirà a migliorare la visibilità notturna e a ridurre l'impatto ambientale, promuovendo al contempo un uso più sostenibile delle risorse energetiche.
- realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati:** per garantire una maggiore sicurezza dei pedoni, verranno creati attraversamenti pedonali rialzati con materiali ad alta visibilità e "occhi di gatto" per la visibilità notturna.



Figura 4 Proposta A

L'intervento di rigenerazione urbana è uno dei cinque progetti finanziati dal PNRR per il Comune di Grottaglie. Il progetto di rigenerazione urbana di Grottaglie è un intervento di grande importanza per la comunità, poiché mira a migliorare la sicurezza, la funzionalità e l'attrattività degli spazi pubblici. Attraverso un approccio olistico che integra viabilità, sicurezza, accessibilità e sostenibilità ambientale, il progetto contribuisce al rilancio del tessuto urbano e sociale della città, creando un ambiente più vivibile, sicuro e inclusivo per tutti i cittadini.

4.4.10. PROGETTO DI RIFACIMENTO DI VIALE GIACOMO MATTEOTTI

Il progetto di riqualificazione di Viale Giacomo Matteotti a Grottaglie, articolato in due fasi tra il 2022 e il 2023, ha coinvolto il tratto tra Via Ennio, Via Nazario Sauro e Via Armando Diaz.

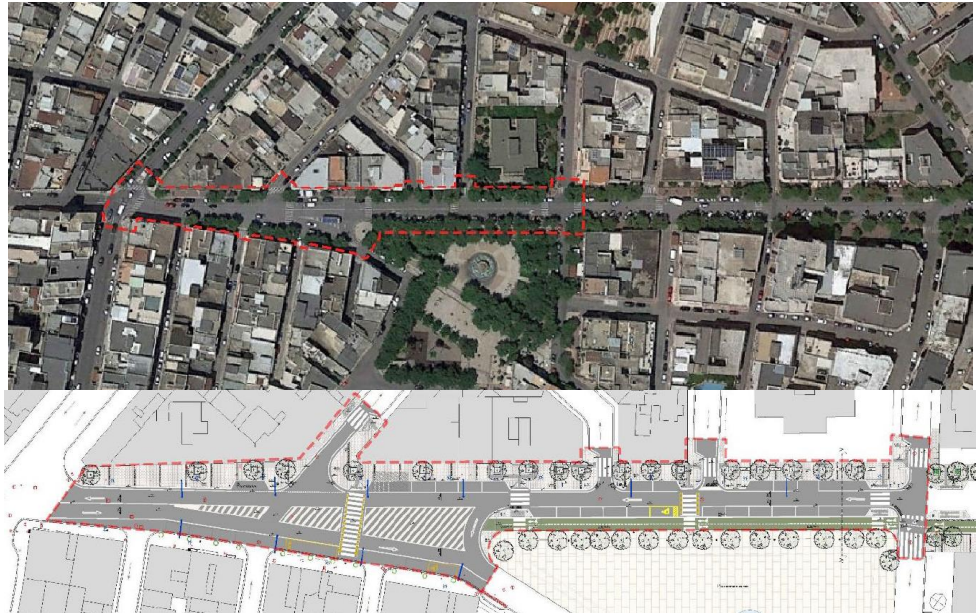
L'obiettivo principale dell'intervento è stato migliorare la fruibilità e la sicurezza di una delle arterie più importanti della città, trasformando il viale in uno spazio vivibile, accogliente e accessibile a tutti grazie anche all'eliminazione delle barriere architettoniche.

La riqualificazione si è resa necessaria per adeguare lo spazio urbano agli attuali standard di sicurezza e migliorare l'estetica e la funzionalità dell'area, che presentava segni evidenti di degrado: pavimentazione sconnessa, spazi pedonali frammentati e una carente dotazione di arredo urbano.

L'ampliamento delle aree pedonali, insieme alla riduzione dello spazio destinato al traffico veicolare per la creazione di una pista ciclabile e la trasformazione della strada in "zona 30", ha portato a una riorganizzazione della viabilità, mantenendo quasi inalterato il numero di parcheggi. Sul piano ambientale, il progetto riduce l'inquinamento e migliora complessivamente la qualità della vita.



Ortofoto e Planimetria di progetto - Viale Giacomo Matteotti nel tratto compreso tra Via Ennio e Via Nazario Sauro



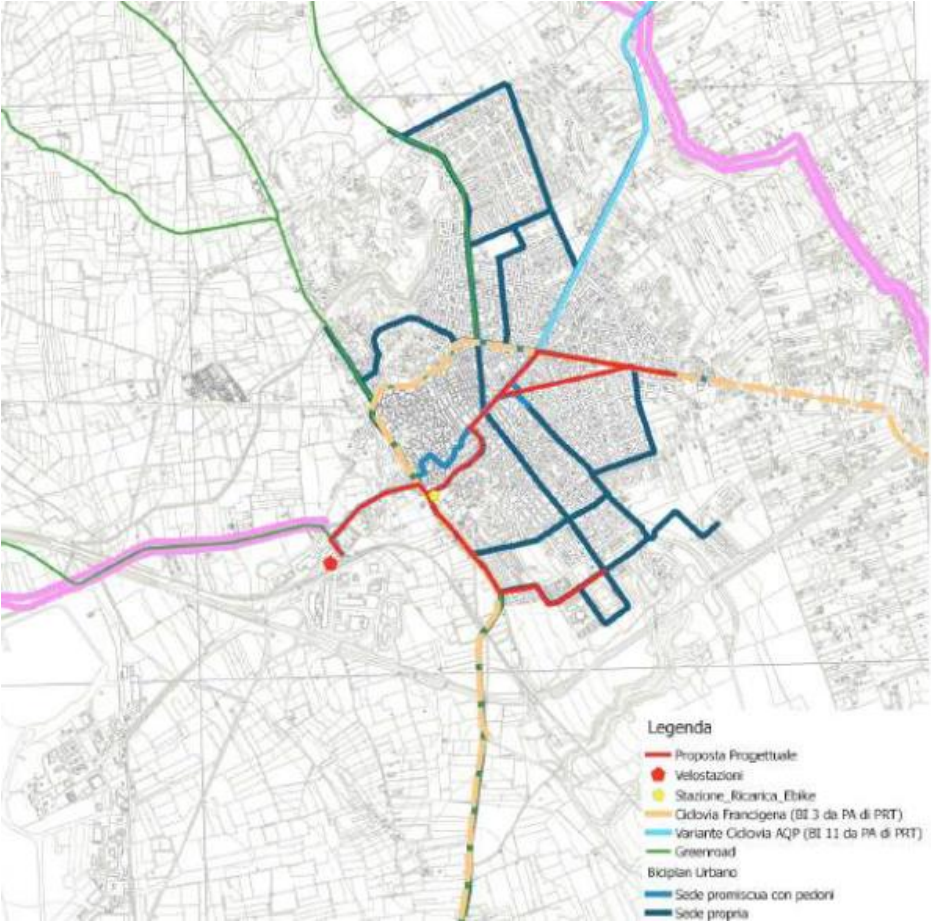
Ortofoto e Planimetria di progetto - Viale Giacomo Matteotti nel tratto compreso tra Via Nazario Sauro e Via Armando Diaz

4.4.11 REALIZZAZIONE DI UNA VELOSTAZIONE PRESSO LA STAZIONE DI GROTTAGLIE

Il progetto nasce dalla volontà dell'Amministrazione Comunale di promuovere la mobilità sostenibile e, al tempo stesso, riqualificare una struttura inutilizzata situata nei pressi della stazione della città.

In particolare, l'idea è quella di creare un nodo di interscambio per il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) e di sfruttare l'infrastruttura ferroviaria come punto di partenza per iniziative legate alla ciclabilità. Il progetto, approvato con vari atti amministrativi dal 2018 al 2020, rientra nel Programma Operativo Regionale (POR) Puglia FESR 2014-2020 e si colloca all'interno dell'Asse IV, che mira a migliorare l'energia sostenibile e la qualità della vita.

L'intervento ha una duplice finalità: da un lato, potenziare la mobilità sostenibile, migliorando la qualità della vita urbana e riducendo l'impatto ambientale; dall'altro, riqualificare parte della stazione ferroviaria, rendendola più sicura, efficiente e in grado di rispondere pienamente alle esigenze della comunità locale.



Primo percorso in progetto del Piano di Mobilità Ciclistica



Esempio di ciclo stazione automatica con ricarica

4.4.12 PROGETTO ESECUTIVO PER L'INSTALLAZIONE DEI VARCHI ZONA A TRAFFICO LIMITATO (ZTL)

Il progetto ha come obiettivo la creazione di un Sistema di Controllo Automatico degli accessi alla Zona a Traffico Limitato (ZTL), composto da tre varchi localizzati in punti strategici: Via Garibaldi (angolo Via Regina Elena), Porta San

Giorgio (angolo Via Sonnino) e Piazza Rossano. Il sistema rileva automaticamente, attraverso postazioni non presidiate, l'accesso di veicoli non autorizzati, trasmettendo i relativi dati al Posto Centrale di Controllo.

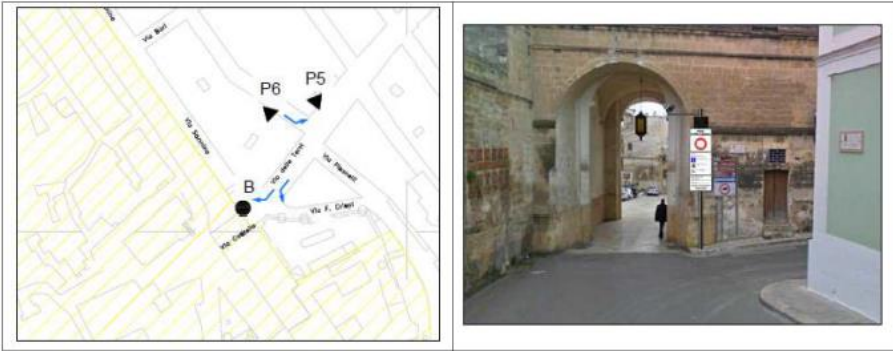
L'obiettivo primario è ridurre il traffico veicolare e le aree di sosta nel centro storico, migliorando l'esperienza turistica e proteggendo la qualità della vita dei residenti.

La regolamentazione degli accessi è fondamentale per diminuire l'inquinamento atmosferico e acustico, rendere più fluida la circolazione per i veicoli autorizzati e valorizzare il ricco patrimonio storico-culturale della città, come il quartiere della ceramica e gli edifici di pregio.

Il progetto, inoltre, è pienamente in linea con gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), che promuove una mobilità urbana sostenibile e punta a migliorare l'accessibilità, ridurre l'impatto ambientale del traffico e preservare il patrimonio culturale delle città.



Varco A -Via Garibaldi ang. Via Regina Elena



Varco B - Porta San Giorgio ang. Via Sonnino



Varco C - Piazza Rossano

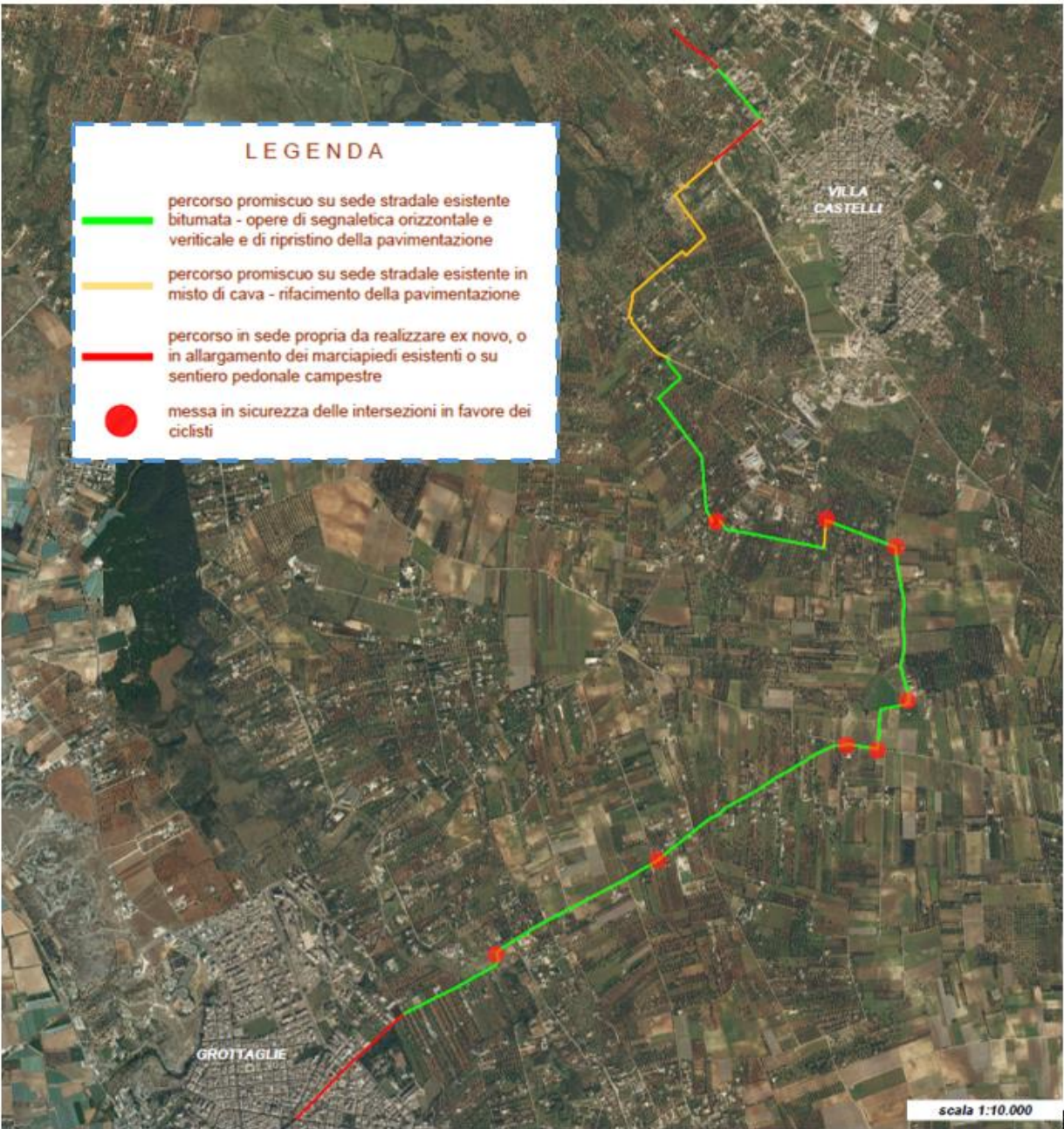
4.4.13 SVILUPPO E MESSA IN SICUREZZA DELL'ITINERARIO CICLABILE TRA MONTE FELLONE IN MARTINA FRANCA, VILLA CASTELLI E GROTTAGLIE.

Il progetto prevede la realizzazione e messa in sicurezza di un itinerario ciclabile che collega Monte Fellone, Villa Castelli e Grottaglie, con una lunghezza totale di circa 10,4 km. L'iniziativa rientra nel piano di sviluppo della "Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese", un percorso cicloturistico che attraversa diverse regioni del sud Italia, e mira a valorizzare aree di interesse naturalistico e culturale.

L'obiettivo principale del progetto è garantire la sicurezza lungo il tracciato, soprattutto nei punti di intersezione e nelle aree ad alto traffico veicolare. Si tratta di un intervento che non solo prevede la realizzazione di piste ciclabili in sede propria e la riqualificazione di infrastrutture esistenti, ma che punta anche a promuovere la mobilità sostenibile.

Questo itinerario ciclabile è pensato per integrarsi con la rete ciclabile regionale, facilitando spostamenti più ecologici e meno impattanti per l'ambiente.

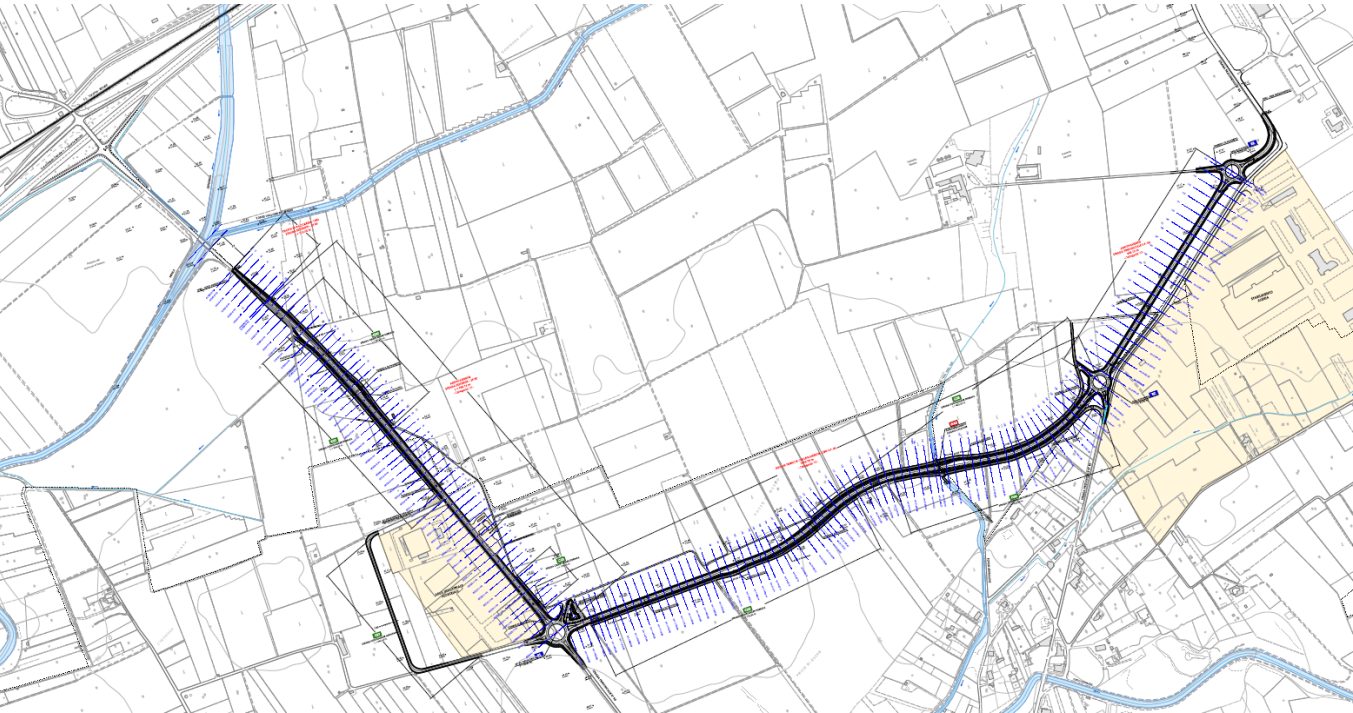
Una delle finalità chiave del progetto è la valorizzazione del territorio attraversato: il percorso si snoda in aree di rilevante importanza storica, culturale e paesaggistica, con l'intento di promuovere il cicloturismo e dare visibilità a luoghi meno conosciuti ma di grande interesse, come le masserie, le grotte e i paesaggi agricoli tipici della zona.



4.4.14 LAVORI DI SISTEMAZIONE, AMMODERNAMENTO E MANUTENZIONE STRAORDINARIA DELLA RETE VIARIA PROVINCIALE DI TARANTO RELATIVA ALL'AEROPORTO DI GROTTAGLIE

Il progetto della rete viaria Provinciale di Taranto legati all'aeroporto di Grottaglie costituisce un intervento strategico volto a migliorare la viabilità e rafforzare i collegamenti tra l'aeroporto e le aree limitrofe. In particolare, l'ampliamento del tratto stradale che collega la strada a scorrimento veloce Taranto-Brindisi con la zona industriale di Monteiasi riveste un ruolo cruciale nell'assicurare una maggiore fluidità del traffico: l'aeroporto di Grottaglie, infatti, è destinato a consolidarsi come un nodo nevralgico per la mobilità e lo sviluppo industriale della regione.

Oltre all'ampliamento delle infrastrutture esistenti, l'intervento prevede la costruzione di un nuovo tratto stradale che collegherà direttamente la zona industriale di Monteiasi con l'aeroporto di Grottaglie. Questo nuovo collegamento contribuirà non solo a ridurre i tempi di percorrenza, ma anche a favorire la crescita economica dell'intera area, migliorando l'accessibilità per le aziende e potenziando i collegamenti logistici.



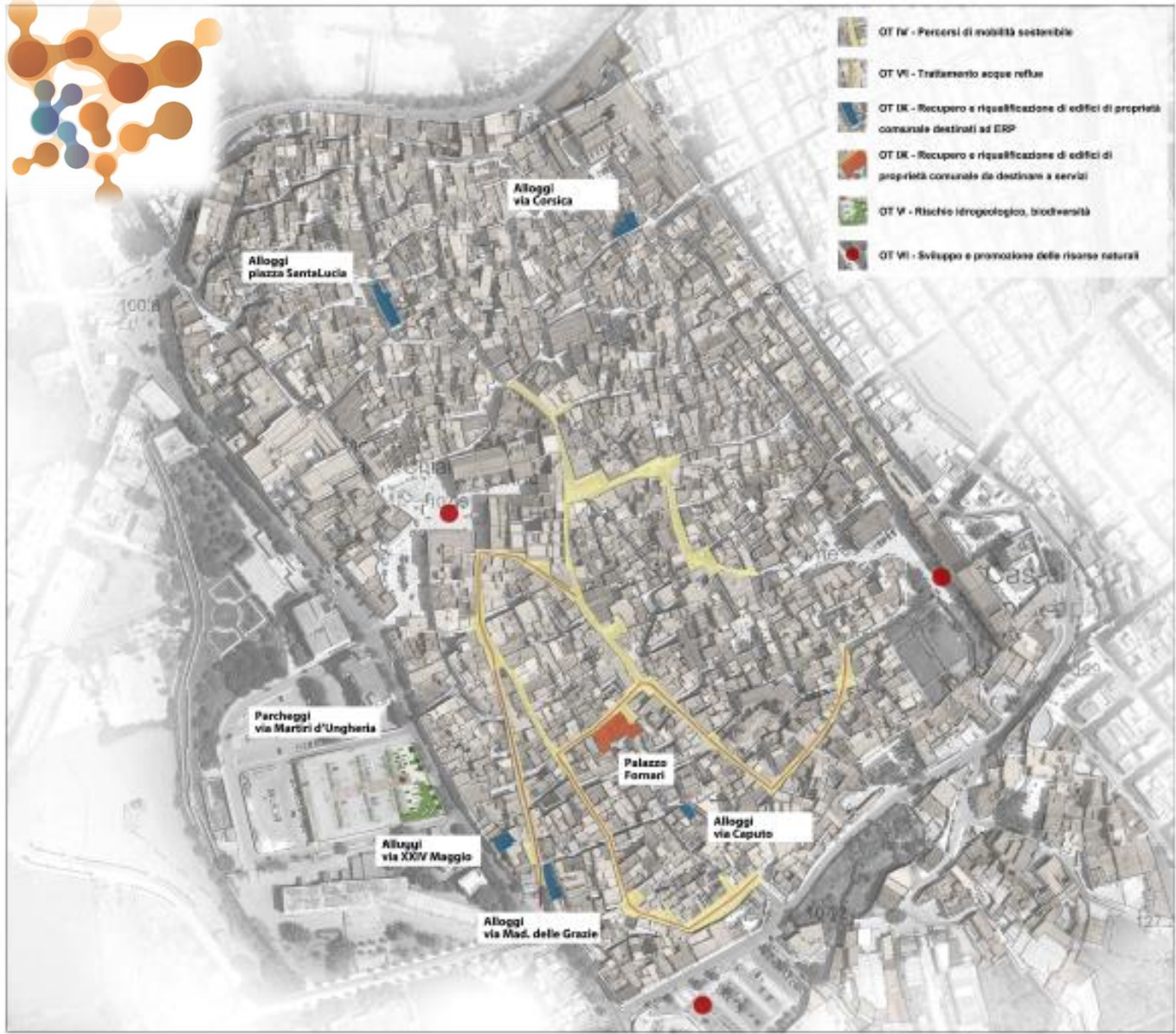
Planimetria generale d'intervento

I lavori di ampliamento e la costruzione della nuova rete viaria attorno all'aeroporto di Grottaglie rappresentano un investimento di primaria importanza per la modernizzazione del territorio, con effetti positivi sia sul piano economico che infrastrutturale, promuovendo uno sviluppo sostenibile e integrato.

4.4.15 PROGETTO DI RIGENERAZIONE URBANA, ASSE PRIORITARIO XII "SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE SUS"

Per l'attuazione della Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS) nel Comune di Grottaglie sono state individuate sei tipologie di intervento mirate a migliorare la qualità della vita, promuovere la sostenibilità e ottimizzare la mobilità, valorizzando al contempo il patrimonio culturale e le risorse ambientali. Le aree d'intervento si concentrano principalmente sul Centro Storico e su altre zone strategiche della città, come la gravina.

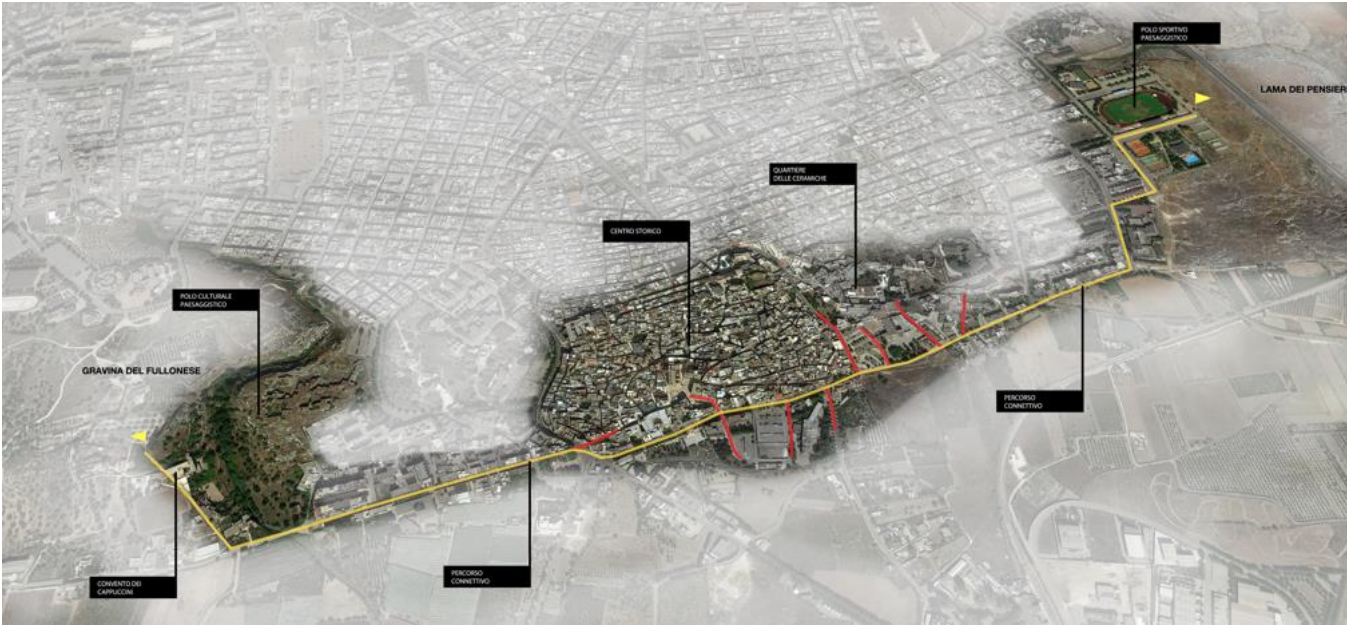
- Il progetto si articola con particolare riferimento agli Obiettivi Tematici:
- Asse prioritario IV (OT IV) - Energia sostenibile e Qualità della vita;
 - Asse prioritario V (OT V) - Adattamento al cambiamento climatico, prevenzione e gestione dei rischi;
 - Asse prioritario VI (OT VI) - Tutela dell'ambiente e promozione delle risorse naturali e culturali;
 - Asse prioritario IX (OT IX) - Promuovere l'inclusione sociale, la lotta alla povertà e ogni forma di discriminazione.



Inquadramento generale - Riepilogo interventi di progetto

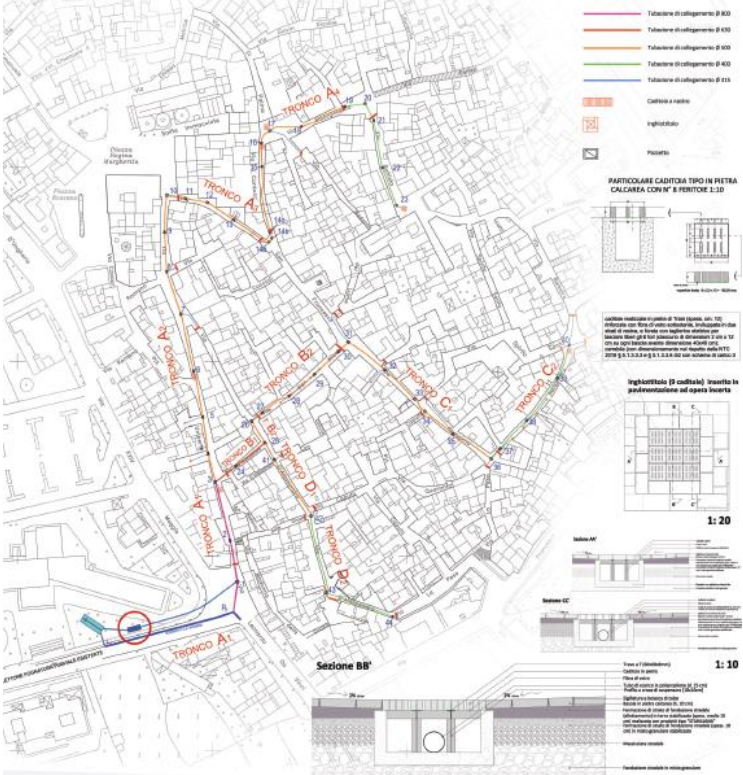
- Gli Obiettivi Tematici sono strettamente connessi a interventi specifici mirati a realizzarli:
- **OT IV - Percorsi di mobilità sostenibile**
L'intervento mira a migliorare l'accessibilità e la sostenibilità della mobilità urbana, affrontando problemi come la mancanza di spazi verdi, le barriere architettoniche e l'assenza di infrastrutture adeguate per ciclisti e pedoni. L'intervento prevede la riqualificazione di vicoli, piazze e aree pubbliche, concentrandosi sul percorso che collega le Gravine del Fullonese e della Lama dei Pensieri. Il progetto è finalizzato a ridurre il traffico veicolare, promuovendo la mobilità dolce e contribuendo così alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e al

miglioramento della qualità dell'aria. Si integra inoltre con il Parco Naturale Regionale "Terra delle Gravine", valorizzando il percorso di alto valore paesaggistico e storico.



OT V - Tutela e valorizzazione della biodiversità, protezione della natura e infrastrutture

L'iniziativa si propone di creare un sistema ecologico urbano che colleghi il centro storico e il Quartiere delle Ceramiche con le aree naturali delle gravine dei Pensieri e del Fullonese. Per raggiungere questo obiettivo, il progetto prevede la riqualificazione ecologica delle infrastrutture esistenti e l'integrazione di nuove infrastrutture verdi per migliorare non solo la qualità dell'abitato, ma anche la biodiversità urbana e la fruizione delle risorse naturali. Allineato con le priorità dell'Accordo di Partenariato 2014-2020 e del POR Puglia 2014/2020, l'intervento contribuirà alla riduzione del rischio idrogeologico e alla rigenerazione urbana sostenibile. Inserito nel Parco Naturale Regionale "Terra delle Gravine", il progetto rispetta le peculiarità delle aree protette e comprende la riduzione delle superfici impermeabili, la costruzione di nuovi spazi urbani verdi e il miglioramento della capacità idraulica delle lame, utilizzando pavimentazioni permeabili e sistemi di giardinaggio sostenibile. In sintesi, il progetto si propone di creare una rete ecologica tra le aree urbane e naturali, migliorando così la qualità della vita e la sostenibilità ambientale nel Comune di Grottaglie.



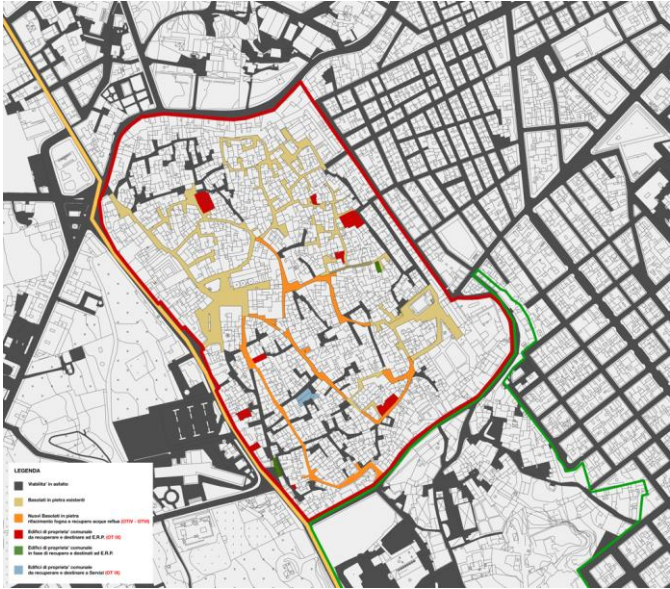
OT VI - Realizzazione di infrastrutture per lo smaltimento delle acque meteoriche

Per affrontare le problematiche legate alla gestione delle acque reflue e piovane nelle aree urbane storiche, il progetto prevede l'aggiornamento delle reti miste, ormai inadeguate a causa dell'aumento dell'impermeabilizzazione del suolo. In particolare, il Centro Storico e il Quartiere delle Ceramiche, attualmente soggetti a gravi allagamenti, saranno dotati di nuove infrastrutture per separare le acque nere da quelle bianche. L'iniziativa include anche la creazione di sistemi per il recupero e il riuso delle acque meteoriche, con progetti pilota per riattivare pozzi e cisterne. L'obiettivo è ridurre il ruscellamento, migliorare la gestione delle acque e, complessivamente, ottimizzare il servizio idrico e la qualità ambientale della città.

OT VI - Promozione delle Risorse Naturali, Culturali e Ambientali

Il progetto ha l'obiettivo di migliorare la conoscenza e la fruizione del patrimonio naturale attraverso la creazione di servizi innovativi e l'implementazione di tecnologie avanzate. Si punta a potenziare l'offerta e l'accessibilità delle infrastrutture verdi urbane. Allineato con le priorità dell'Accordo di Partenariato 2014-2020 e del POR Puglia 2014/2020, e inserito nell'Azione 12.1 del POR-FESR, il progetto si propone di elevare le condizioni e gli standard di fruizione del patrimonio naturale nelle aree urbane. L'intervento, inoltre, si integrerà con il contesto territoriale delle Gravine del Fullonese e dei Pensieri, del centro storico e del Quartiere delle Ceramiche attraverso azioni che includono la realizzazione di rappresentazioni paesaggistiche, la creazione di sistemi e servizi innovativi per la valorizzazione delle risorse, e attività divulgative per potenziare le competenze nel campo della valorizzazione naturalistica e culturale, per sensibilizzare e informare il pubblico.





▪ OT IX - Il progetto di recupero degli immobili di proprietà comunale ubicati nel centro storico di Grottaglie

Il progetto prevede la riqualificazione di edifici nel centro storico per creare 8 alloggi destinati all'Edilizia Residenziale Pubblica (ERP). L'iniziativa ha l'obiettivo di rivitalizzare il centro storico e migliorare la qualità abitativa, adottando modelli innovativi di auto-recupero in conformità con le Linee Guida regionali: allineato con le priorità dell'Accordo di Partenariato 2014-2020 e del POR Puglia 2014/2020, infatti, il progetto si concentra sull'inclusione sociale e sulla riduzione del disagio abitativo. Mira a combattere il degrado fisico degli immobili e a migliorare le condizioni di vita nel centro storico, sostenendo la rigenerazione urbana sostenibile.

Gli edifici da riqualificare si trovano in diverse aree del quartiere storico e necessitano di interventi significativi per diventare agibili e decorosi. Il progetto prevede lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, oltre a interventi di adeguamento funzionale, con l'obiettivo di migliorare le condizioni igienico-sanitarie e restituire gli immobili alla collettività.

▪ OT IX - Il progetto di recupero e riqualificazione di Palazzo Fornari

Prevede la ristrutturazione dell'edificio di proprietà comunale. L'obiettivo è adeguare il palazzo alle normative antisismiche e trasformarlo in un centro servizi per attività di animazione sociale e partecipazione collettiva. Questo spazio ospiterà attività per contrastare l'illegalità e promuovere la valorizzazione turistica del patrimonio culturale e naturalistico urbano.

L'intervento è allineato con le priorità dell'Accordo di Partenariato 2014-2020 e del POR Puglia 2014/2020, in particolare con gli obiettivi di inclusione sociale e miglioramento delle infrastrutture socio-educative e socio-sanitarie. È anche conforme con l'Azione 12.1 del POR FESR FSE 2014/2020, che mira alla rigenerazione urbana sostenibile e alla promozione della legalità nelle aree a rischio.

Palazzo Fornari, situato in Via San Nicola, è un edificio di tre piani in condizioni di degrado, con coperture e serramenti deteriorati. Il progetto include opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, ristrutturazione, e adeguamento funzionale dell'immobile. L'intervento prevede anche l'uso di materiali per la bioedilizia per garantire sostenibilità, migliorare l'isolamento acustico, ridurre i consumi energetici e idrici, e garantire salubrità e sicurezza negli spazi ristrutturati.

4.4.16 LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA PRESSO LA PIAZZA MERCATO DI VIA CAMPITELLI

Il progetto di manutenzione straordinaria della Piazza Mercato di via Campitelli a Grottaglie ha come obiettivo principale la riqualificazione e valorizzazione di uno spazio pubblico strategico. Tale intervento mira a rendere la piazza più funzionale, sicura e accessibile, migliorando contestualmente la qualità estetica e la fruibilità per la cittadinanza. Le opere previste comprendono la messa in sicurezza delle strutture, con interventi mirati al consolidamento e al miglioramento delle condizioni operative per i commercianti e i frequentatori.

Un elemento chiave del progetto è la riorganizzazione degli spazi esistenti, volta a ottimizzare le attività del mercato e migliorare l'esperienza degli utenti. La riqualificazione si concentra anche sulla valorizzazione dell'identità storica e culturale del luogo, reintegrando la piazza nel tessuto urbano circostante. In questo modo, l'intervento non solo promuove lo sviluppo economico e la socialità, ma contribuisce a mantenere vivo il ruolo tradizionale della piazza come centro di scambio e aggregazione.

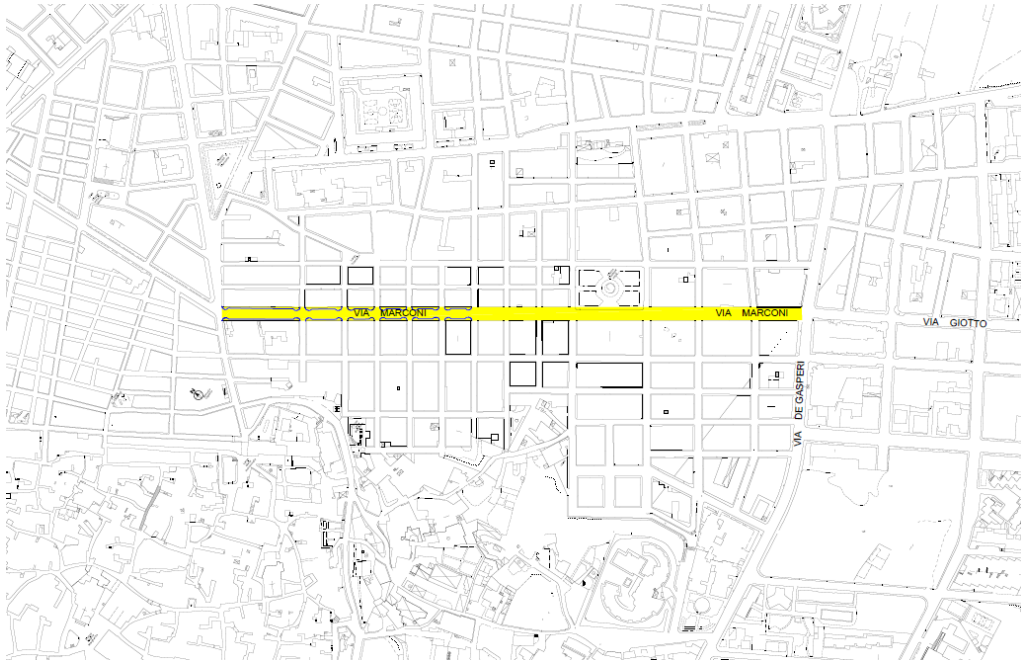


4.4.17 LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE E ARREDO URBANO DI VIA MARCONI

Nel 2020, il Comune di Grottaglie ha avviato un intervento significativo per la riqualificazione di Via Marconi, una delle arterie principali della città. Il progetto ha previsto l'ampliamento delle aree pedonali e una riduzione dello spazio destinato al traffico veicolare, con una revisione complessiva della pavimentazione e dei marciapiedi. I materiali impiegati sono stati selezionati per garantire un'integrazione armoniosa con l'estetica urbana, contribuendo a migliorare sia la funzionalità sia la sicurezza, soprattutto per quanto riguarda i pedoni.

Uno degli aspetti distintivi dell'intervento è stato l'utilizzo delle rinomate ceramiche locali di Grottaglie per arricchire la pavimentazione e gli elementi di arredo urbano, valorizzando così l'identità culturale della città. Questo approccio ha trasformato il restyling in un tributo alle tradizioni artigianali del territorio, rafforzando il legame tra lo spazio urbano e la comunità.

Particolare attenzione è stata riservata all'accessibilità, con l'eliminazione delle barriere architettoniche per facilitare il passaggio delle persone con disabilità. L'intervento ha quindi generato un ambiente più accogliente e funzionale, in grado di rispondere alle esigenze contemporanee, pur rispettando la storia e l'identità della città di Grottaglie.



Inquadramento area d'intervento

PLANIMETRIA PIANO PRIMO



PROSPETTO NORD



PARTE V: IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE

5.1 IL PERCORSO PARTECIPATIVO INDIRIZZI DELLE LINEE GUIDA EUROPEE E LINEE GUIDA REGIONALI

Lavorare con i portatori di interesse è considerato una prassi comune in molti Paesi, ma spesso solo alcune delle parti interessate hanno effettivamente voce in capitolo nella pianificazione. È essenziale coinvolgere tutti i diversi tipi di stakeholder nell'intero processo di pianificazione, affrontando le loro esigenze specifiche. Ciò aiuta a conferire legittimazione al piano e a migliorarne la qualità. Il coinvolgimento dei portatori di interesse sostiene lo sviluppo di una più efficace ed efficiente pianificazione. È necessaria una strategia specifica per il coinvolgimento dei soggetti interessati, che utilizzi diversi modelli e tecniche di lavoro nel confrontarsi con istituzioni, imprese private, organizzazioni della società civile, o tutti questi insieme. I cittadini sono un sottogruppo particolarmente rilevante di soggetti portatori di interesse e garantire il loro coinvolgimento nella pianificazione è un dovere fondamentale degli enti locali al fine di assicurare legittimazione dell'attività di pianificazione e qualità del processo decisionale. Coinvolgere i cittadini nella pianificazione è, inoltre, un obbligo previsto dalle direttive comunitarie e dalle convenzioni internazionali.²

OBIETTIVI

- Assicurare un coinvolgimento ben organizzato delle parti interessate in tutte le fasi chiave del processo di pianificazione;
- Creare una cultura di pianificazione trasparente che si basa, come requisito minimo, su di una comunicazione regolare e su un'adeguata consultazione;
- Incoraggiare i cittadini e consentire loro di informarsi e partecipare al dibattito;
- Progettare soluzioni sostenibili che migliorino la qualità della vita di ogni cittadino, e creare un'ampia condivisione pubblica del processo di pianificazione;
- Rafforzare la vitalità della società civile e della cultura politica locale;
- Migliorare la qualità complessiva, l'efficienza, la trasparenza, l'accettazione e la legittimazione della pianificazione della mobilità urbana sostenibile.

ATTIVITA'

- Identificare le tappe e gli strumenti adeguati al coinvolgimento degli stakeholder e dei cittadini;
- Essere consapevole del fatto che il coinvolgimento dei portatori di interesse e dei cittadini è un "must" per un buon piano di mobilità urbana sostenibile, ma fare al contempo attenzione alle attività dei gruppi di pressione che possono bloccare il processo;
- Sviluppare un piano di comunicazione che includa una strategia di impegno e una crono-programmazione, nonché una strategia complessiva per le attività di pubbliche relazioni (tra cui il coinvolgimento dei media). Includere nella strategia almeno un'informazione proattiva della popolazione (ovvero, è l'ente che si avvicina alla gente e non viceversa), e la partecipazione dei gruppi di portatori di interesse chiave per l'intero processo, ma cercare in tutti i modi un coinvolgimento più interattivo (si veda la sezione che segue "Suggerimenti per attività complementari");
- Non basta considerare le persone con esigenze particolari come beneficiari: bisogna invece coinvolgerli nel processo di pianificazione.
- Stabilire attività di coinvolgimento e partecipazione come pratiche standard di pianificazione.

La partecipazione, che si configura come la chiave fondamentale della strategia amministrativa dell'Ente Locale, deve essere considerata come l'elemento fondante, non trasversale, dell'iter procedurale di formazione del PUMS, che inverte i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale. Deve essere, pertanto, intesa come uno strumento di coinvolgimento di cittadini e stakeholder da un lato e dall'altro di comprensione, per le Amministrazioni Pubbliche, delle esigenze territoriali, alle diverse scale, nonché dell'elaborazione di politiche coerenti e adeguate alle vocazioni e criticità locali. In altri termini, la prospettiva condivisa è orientata a soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci in ambito urbano/periurbano e, contestualmente, a intraprendere soluzioni e scelte amministrative strettamente correlate ai concreti bisogni della collettività.

La metodologia partecipativa, concretizzandosi in un continuo dialogo strutturato tra stakeholder, così come enfatizzato dalle Linee Guida Eltis, si può articolare, in relazione alle caratteristiche dimensionali e territoriali dell'Ente Locale, in diverse fasi, attraverso un attivo coinvolgimento di vari attori, ossi soggetti istituzionali, associazioni, rappresentanti e portatori d'interesse.

Il percorso di partecipazione, nell'ambito dell'elaborazione di un PUMS, è, quindi, contraddistinto da momenti di confronto e approfondimento con la cittadinanza. Partendo, infatti, dall'acquisizione di importanti informazioni sulla propensione dei cittadini, mediante apposite indagini, si riesce a stabilire il grado di interesse e l'effettiva disponibilità a contribuire alla sua stesura.

Sul piano amministrativo, inoltre, l'iter procedurale prende avvio con l'adozione in Giunta Comunale di un documento iniziale di indirizzo, contenente la diagnosi della situazione di fatto e le scelte strategiche, sulla base del quale

incentrare una fase di ascolto e condivisione, ai fini della predisposizione del Piano da sottoporre in Consiglio Comunale per la relativa approvazione.

La partecipazione e l'ascolto delle indicazioni acquisite si rendono, altresì, indispensabili per il perfezionamento delle procedure di dettaglio.

In questa fase iniziale, dunque, si tiene in grande considerazione "l'ascolto della comunità locale" attraverso sondaggi, anche utilizzando le strutture della *rete* e/o dei network, in modo da recepire le esigenze e le priorità della popolazione.

Successivamente, si possono organizzare incontri mediante tavoli di lavoro su tematiche specifiche (ad es. trasporto pubblico, logistica, ciclabilità) analizzando le indicazioni dei "portatori di interesse", suddivise in variabili più significative: ad esempio in ordine alla fascia d'età, quale fattore indicativo dell'autonomia in termini di mobilità, o alla zona di residenza (residenti in centro o in periferia).

L'intero percorso di elaborazione del PUMS, che pone il focus sulle persone (**Planning for people**) con l'obiettivo di rilevare esigenze, idee, proposte relative al tema della mobilità sostenibile, deve quindi essere comunicato alla città e reso comprensibile ai cittadini.

La logica della condivisione, che non si esaurisce nella fase iniziale del PUMS, è implementata, inoltre, dalle innovative tecnologie d'informazione e comunicazione digitali, che consentono la consultazione in tempo reale di tutti i progetti correlati, attraverso la pubblicazione e l'aggiornamento di documenti, report di incontri svolti, questionari e degli esiti delle attività afferenti tutto l'iter di partecipazione.

Un possibile percorso di comunicazione, da attuare altresì all'interno della procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategica, nonché nella Conferenza di Copianificazione (da convocare in caso di incompatibilità del P.U.M.S. con gli strumenti di pianificazione regionale e con gli indirizzi della programmazione socio- economica per le assunzioni di eventuali modifiche ai sensi dell'art. 12 comma 4 della L.R. 18/2002) deve essere improntato all'analisi dei seguenti contenuti principali:

- sensibilizzazione sociale, attraverso interviste, per lo sviluppo della mobilità sostenibile;
- costanti aggiornamenti sui social network e quotidiani locali;
- incontri per il ridisegno dello skyline urbano;
- forum sulla mobilità sostenibile,
- elaborazione di questionari e report di attività espletate.

E' necessario, infine, precisare che, oltre all'acquisizione e trasmissione delle informazioni inerenti i contenuti delle decisioni da intraprendere, il processo di comunicazione deve perseguire obiettivi specifici (come ad esempio la sensibilizzazione dell'utenza, ovvero l'informativa sui vantaggi determinati dalla nuova logica della mobilità) e obiettivi generali inerenti il sistema della mobilità integrata e sostenibile.

Il raggiungimento di tali obiettivi presuppone, quindi, la definizione di una mappatura dei portatori d'interesse, potenzialmente coinvolti nel processo di piano e nel relativo dibattito in esame, ai fini dell'ottenimento del loro contributo in tutto il percorso partecipativo. E' necessario, dunque, identificare tutti i portatori d'interesse, valutandone il loro ruolo e la loro rilevanza, focalizzandone l'attenzione anche su attori più deboli che possono avere bisogno di assistenza, distinguendoli, pertanto, in:

- stakeholder primari:** chi sarà influenzato - positivamente o negativamente - dalle nuove misure di trasporto (ad esempio, i cittadini in generale, i diversi gruppi sociali o le professioni, alcuni quartieri della città, rami aziendali, le singole organizzazioni)?
- attori chiave:** chi ha la responsabilità politica (sindaci, assessori, altri livelli di autorità)? Chi ha le risorse finanziarie (fondi pubblici e privati)? Chi ha l'autorità (per competenza istituzionale o territoriale)? Chi ha le capacità e le competenze (amministrazioni pubbliche, università, settore privato) nei settori dei trasporti e affini (uso del suolo, ambiente, istruzione, sanità, turismo, etc.)?
- intermediari:** chi attua la politica dei trasporti (TPL e gestori di infrastrutture, Amministrazioni pubbliche, polizia, etc.)? Chi svolge importanti attività nel settore dei trasporti (operatori del trasporto merci, porti, aeroporti, etc.)? Chi rappresenta i gruppi di interesse pertinenti (associazioni, camere, cooperative, reti)? Chi informa e relaziona sui trasporti (autorità, operatori, media locali)?

Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve, inoltre, acquisire valore e significato anche nella fase successiva all'attuazione delle misure di Piano, in modo da contribuire alla valutazione degli effetti, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste. Essendo, altresì, la principale finalità del monitoraggio quella di garantire il controllo del processo di pianificazione, attraverso informazioni sempre aggiornate sulla performance in ordine all'efficacia ed efficienza dei contenuti del PUMS, anche in questa fase, deve dunque innescarsi un percorso di ascolto e partecipazione, per verificare l'effettiva concretezza delle previsioni del Piano. Emblematico di questo orientamento è la

² La Direttiva 2003/35/EC del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 stabilisce le indicazioni fondamentali per la partecipazione pubblica nella realizzazione di determinati piani e programmi relativi all'ambiente e emendando rispetto alla partecipazione pubblica e all'accesso alla giustizia le Direttive del Consiglio 85/337/EEC and 96/61/EC.

stessa definizione di quest’ultimo, quale strumento contenente scelte strategiche mirate al perseguimento delle finalità di sostenibilità economica, ambientale e sociale.

La natura processuale del P.U.M.S. deve, infatti, essere accompagnata, dalla fase di formazione a quella di realizzazione, dall’attività partecipativa dei cittadini per consentire, tra l’altro, la comprensione in itinere dell’effettiva percezione delle azioni poste in essere e poter apportare, al contempo, in relazione a queste ultime, eventuali correttivi alle politiche avviate.

E’ opportuno, in altri termini, attivare tale processo anche nella fase di gestione, in quanto si rilevano, spesso, incongruenze tra le strategie intraprese e l’effettiva concretizzazione delle stesse nella fase attuativa: coinvolgimento attivo, concertazione, acquisizione dei contributi, dunque, sono attività che devono essere compresenti nel processo decisionale. Tutti i soggetti interessati, quindi, devono poter esprimersi e formulare proposte in maniera informata e responsabile, in modo da non rischiare di vanificare scelte e decisioni, a causa di fattori ed elementi emersi tardivamente o completamente ignorati. A tal proposito, nella fase attuativa si può, pertanto, pensare all’istituzione di una **“Consulta della mobilità dei cittadini”**, quale organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse al sistema della mobilità. La costituzione di tale organismo, quale parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager, rafforza l’impegno dell’Amministrazione nella rispondenza del sistema della mobilità alle vocazioni territoriali. Essendo sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale, dunque, contribuisce a fornire una lettura attenta delle condizioni di specificità territoriali e, al contempo, a incentivare la comprensione delle linee di programmazione dell’Amministrazione Pubblica. La Consulta della Mobilità si può configurare, infine, come una sorta di tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti, previsti dal piano in esame, sotto un ulteriore differente profilo, in modo da definire in maniera puntuale le azioni specifiche, enfatizzare eventuali sinergie tra diverse competenze professionali, ottimizzare risorse disponibili e positive esperienze pregresse.

TEMPISTICA E COORDINAMENTO

- Completare la pianificazione delle principali attività di coinvolgimento e partecipazione prima di avviare il processo di pianificazione.
- Coinvolgere gli stakeholder e i cittadini nell’intero processo di pianificazione, ma soprattutto nell’individuazione dei problemi, nello sviluppo di scenari, nello sviluppo di una visione, nella determinazione degli obiettivi strategici, degli obiettivi specifici, e delle relative misure, nella costruzione di un piano di monitoraggio, nel far sì che la popolazione senta proprio il piano, nella gestione e nelle attività di comunicazione relative all’implementazione del piano, nella revisione dei risultati conseguiti, nonché nell’individuazione di nuove sfide.

FASE III	Fase successiva all’attuazione delle misure di piano: ▪ La finalità del monitoraggio è quella di garantire il controllo del processo di pianificazione, attraverso informazioni sempre aggiornate sulla performance in ordine all’efficacia ed efficienza dei contenuti del PUMS; ▪ <u>PERCORSO DI ASCOLTO E PARTECIPAZIONE.</u>	Percorso di Partecipazione ▪ Consente di verificare l’effettiva concretezza delle previsioni di Piano, quale strumento contenente scelte strategiche mirate al perseguimento delle finalità di sostenibilità economica, ambientale e sociale;
FASE IV	FASE DI GESTIONE ▪ Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve acquisire valore e significato anche nella fase successiva all’attuazione delle misure del Piano in modo da contribuire alla valutazione degli effetti, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste, nonché da rilevare eventuali incongruenze tra le strategie intraprese e l’effettiva concretizzazione delle stesse nella fase attuativa; ▪ <u>FASE DI MONITORAGGIO E DI COINVOLGIMENTO ATTIVO</u>	CONSULTA DELLA MOBILITA’ DEI CITTADINI Si può pensare all’istituzione della consulta della mobilità dei cittadini, quale: ▪ organo consultivo in ordine a politiche, problematiche, criticità e soluzioni connesse ▪ al sistema della mobilità; ▪ parte attiva decisionale insieme ai tecnici competenti e alla figura del mobility manager; ▪ sede di confronto e concertazione in materia di mobilità e sostenibilità ambientale, economica e sociale; ▪ tavolo di lavoro per la comprensione degli interventi e progetti previsti dal Piano in esame.

PROCESSO DI PARTECIPAZIONE _LINEE GUIDA REGIONALI

Fonte: Linee Guida Regionali

IL PERCORSO DI PARTECIPAZIONE NEL COMUNE DI GROTTAGLIE

Nell’ambito del processo di redazione del P.U.M.S. l’Amministrazione ha deciso di intraprendere un percorso partecipativo quale fase necessaria per la formazione del Piano.

Il processo di formazione e redazione del Piano si è avvalso del percorso partecipativo di consultazione pubblica, al fine di migliorare la qualità del processo decisionale. La partecipazione può infatti garantire scelte di mobilità adeguate ai reali bisogni, che possono essere intercettati grazie al confronto e alla raccolta di informazioni provenienti direttamente da coloro che vivono il territorio quotidianamente.

Il documento della partecipazione raccoglie le informazioni relative al percorso di condivisione con cittadini e portatori di interessi collettivi (stakeholders), mettendo in evidenza le opinioni e le proposte di coloro che sono intervenuti alle iniziative realizzate.

Il punto di vista del cittadino è necessario, pertanto l’obiettivo alla base di questo percorso non è stato soltanto quello di rilevare le esigenze e le idee di chi vive la città, ma anche quello di creare un’occasione per condividere problemi ed opportunità di sviluppo per il territorio. Il percorso di partecipazione realizzato all’interno della stesura del P.U.M.S. ha posto al centro le “persone” con l’obiettivo di rilevare esigenze, idee e proposte relativamente al tema della mobilità sostenibile.

A partire dalla Prima Conferenza PUMS, Il **percorso di partecipazione** per la realizzazione del P.U.M.S. ha previsto il succedersi di diversi momenti di confronto con la cittadinanza, dedicati a condividere le strategie di riferimento del piano e a recepire le segnalazioni dei partecipanti.

Il percorso ha previsto anche un’**indagine online**, ad accesso volontario, dei temi di principale interesse nell’ambito del processo di partecipazione, momento che ha consentito al contempo l’acquisizione di importanti informazioni sulla propensione dei cittadini a contribuire alla stesura del PUMS.

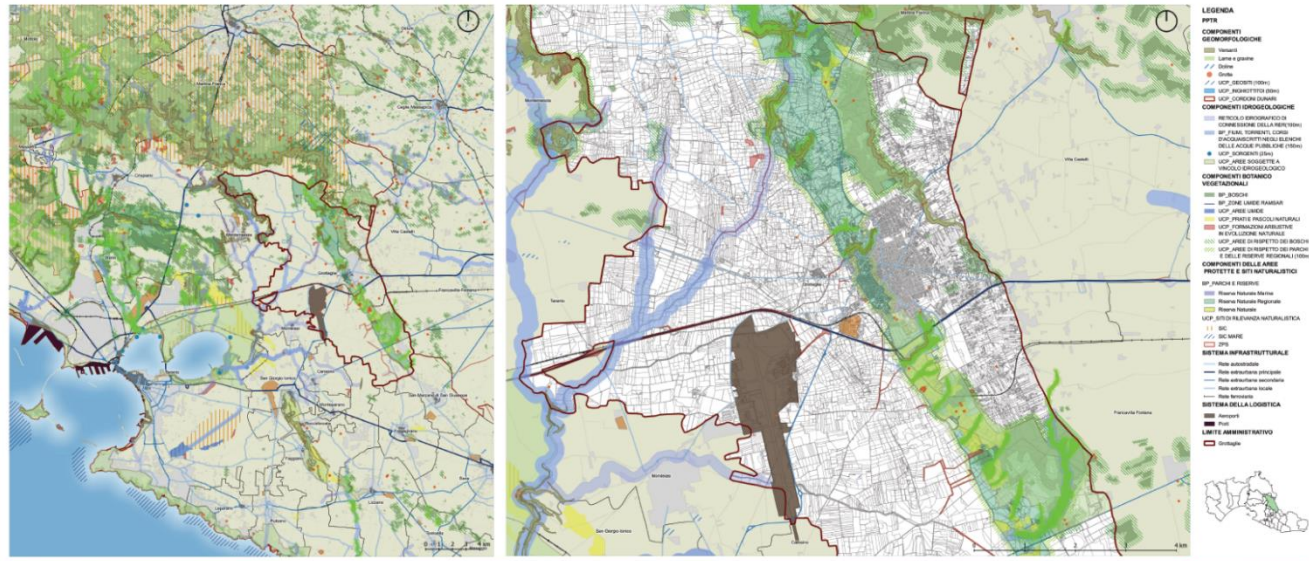
Maggiori dettagli sul processo partecipativo sono descritti nel documento allegato” **REPORT DI PARTECIPAZIONE”**

	PROCESSO DI PIANO	PARTECIPAZIONE/CONDIVISIONE	
I FASE	Elaborazione documento d’indirizzo ▪ Il percorso di partecipazione/condivisione si innesta nell’iter procedurale di pianificazione in quanto configurantesi come chiave fondamentale della strategia amministrativa, invertendo i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale; ▪ Documento d’indirizzo contenente la diagnosi della situazione di fatto e individuazione delle scelte strategiche; ▪ <u>FASE di ASCOLTO.</u>	Dialogo strutturato tra stakeholder ▪ definizione di tematiche e obiettivi (specifici e generali) ▪ elaborazione MAPPATURA degli STAKEHOLDER; ▪ ascolto della comunità locale attraverso SONDAGGI, anche utilizzando le strutture della rete e/o dei network, in modo da recepire le esigenze e le priorità della popolazione.	PROCESSO DI PARTECIPAZIONE
FASE II	Momento centrale del Processo ▪ Il percorso di comunicazione, che deve essere attuato, altresì, nella fase di definizione della proposta di piano, nonché nella procedura relativa alla Valutazione Ambientale Strategica e nella Conferenza di Copianificazione, deve essere improntato all’analisi dei seguenti contenuti principali, come, ad esempio: ▪ forum sulla mobilità sostenibile; ▪ ridisegno dello skyline urbano; ▪ sensibilizzazione sociale; ▪ aggiornamenti sui social network; ▪ elaborazioni di questionari e report di attività espletate. ▪ <u>FASE COMUNICAZIONE/CONDIVISIONE</u>	Percorso di comunicazione Si possono organizzare incontri mediante: ▪ TAVOLI TEMATICI; FOCUS GROUP; ▪ La logica della condivisione è implementata le innovative tecnologie d’informazione e comunicazione digitali, che consentono la consultazione in tempo reale di tutti i progetti correlati, attraverso la pubblicazione e l’aggiornamento di documenti, report di incontri svolti, questionari e degli esiti afferenti tutto l’iter di partecipazione.	

PARTE VI: ELEMENTI EMERSI DAL QUADRO CONOSCITIVO

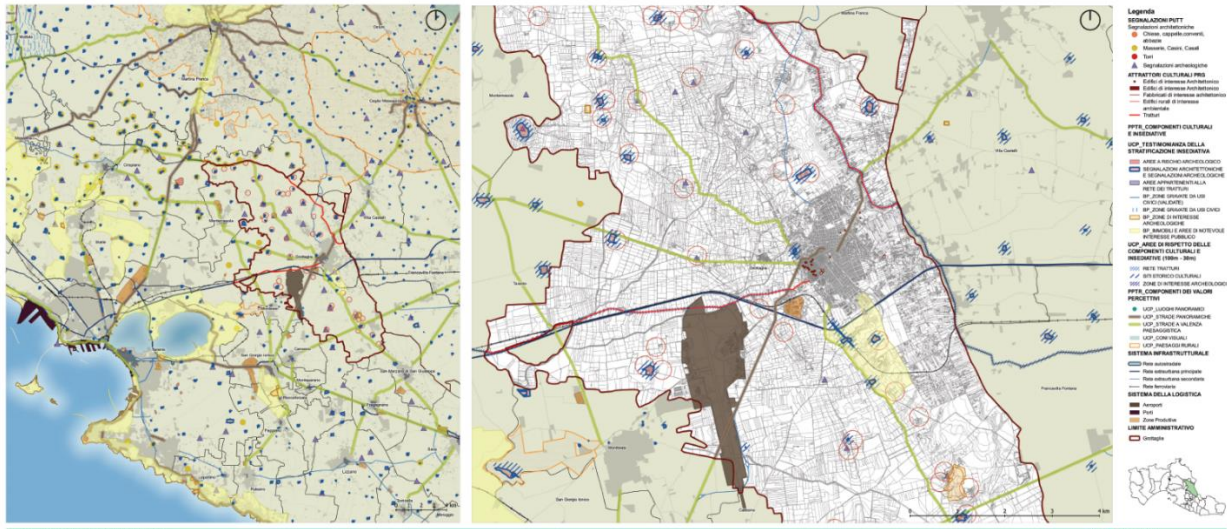
Caratteristiche territoriali

Il territorio di Grottaglie presenta una straordinaria varietà di risorse ambientali, culturali e infrastrutturali che richiedono una pianificazione integrata della mobilità sostenibile per uno sviluppo equilibrato e rispettoso dell'ambiente. Le caratteristiche geomorfologiche, caratterizzate da una complessa idrogeologia e ricca biodiversità, rappresentano fattori chiave per strategie di tutela e valorizzazione del patrimonio naturale.



TAV.13 - Patrimonio ambientale- (struttura idrogeomorfologica ed ecosistemico-ambientale -siti naturalistici) - scala comunale - Quadro Conoscitivo PUMS

Dal punto di vista geologico, il territorio è suddiviso in tre settori principali con specificità che influenzano la gestione delle risorse idriche, tra cui la presenza di falde acquifere profonde e corsi d'acqua. Questi contribuiscono alla biodiversità locale, ma pongono sfide legate al rischio idrogeologico, come frane e inondazioni, richiedendo una pianificazione attenta. Il paesaggio vegetazionale di Grottaglie è arricchito da estensioni di macchia mediterranea, pinete di Pino d'Aleppo e aree di vegetazione rupestre, che ospitano specie faunistiche protette come il Lanario e il Gufo reale. Il Parco Naturale Regionale "Terra delle Gravine", insieme al Sito di Interesse Comunitario (ZSC) "Murgia di Sud-Est" (IT9130005), tutela questi ecosistemi e offre opportunità per lo sviluppo di turismo sostenibile attraverso percorsi ciclabili e pedonali. Sul piano culturale, Grottaglie custodisce un ricco patrimonio archeologico e architettonico, con testimonianze che spaziano dal Neolitico all'epoca romana e medievale. La presenza di antichi tracciati come la Via Appia e il Tratturo Martinese offre l'opportunità di integrare la storia del territorio con la mobilità moderna. La pianificazione della mobilità sostenibile mira a migliorare l'accessibilità a questi luoghi storici, facilitando la connessione tra cultura e territorio.

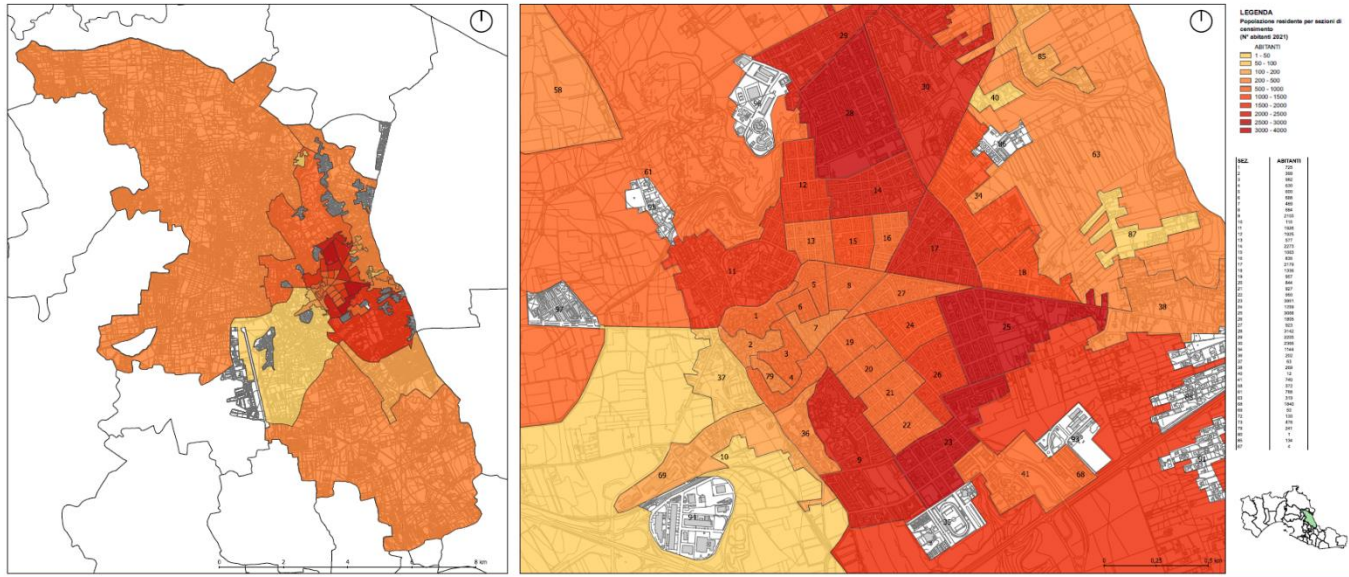


TAV.17 - Patrimonio culturale (Componenti culturali e stratificazioni insediative PPTR) - scala comunale - Quadro Conoscitivo P.U.M.S

Le infrastrutture produttive di Grottaglie, in particolare il settore ceramico e aerospaziale, svolgono un ruolo centrale nell'economia locale. L'aeroporto "Marcello Arlotta" e il Polo Logistico sono elementi strategici per lo sviluppo economico, ma richiedono soluzioni di mobilità sostenibile per gestire l'aumento del traffico e mitigare gli impatti ambientali. Il sistema degli attrattori urbani, che include scuole, ospedali, aree verdi e impianti sportivi, pone sfide legate alla gestione del traffico e alla necessità di un trasporto pubblico efficiente. Promuovere una rete di mobilità dolce e ottimizzare i collegamenti con il trasporto pubblico rappresentano strategie fondamentali per ridurre la congestione e migliorare la qualità della vita urbana.

Sistema demografico ed economico

Il comune di Grottaglie copre una superficie di circa 102,12 km² e ospita una popolazione residente di 30.612 abitanti (dati ISTAT al 2024), con una densità abitativa di circa 296,1 abitanti per km². Nel corso degli ultimi anni si è osservato un progressivo declino demografico. Nel 2017, la popolazione contava 31.890 residenti, mentre al 2022 tale cifra si è ridotta a 30.612 abitanti. Il calo complessivo è attribuibile a una combinazione di fattori legati al saldo naturale negativo e al saldo migratorio sfavorevole.



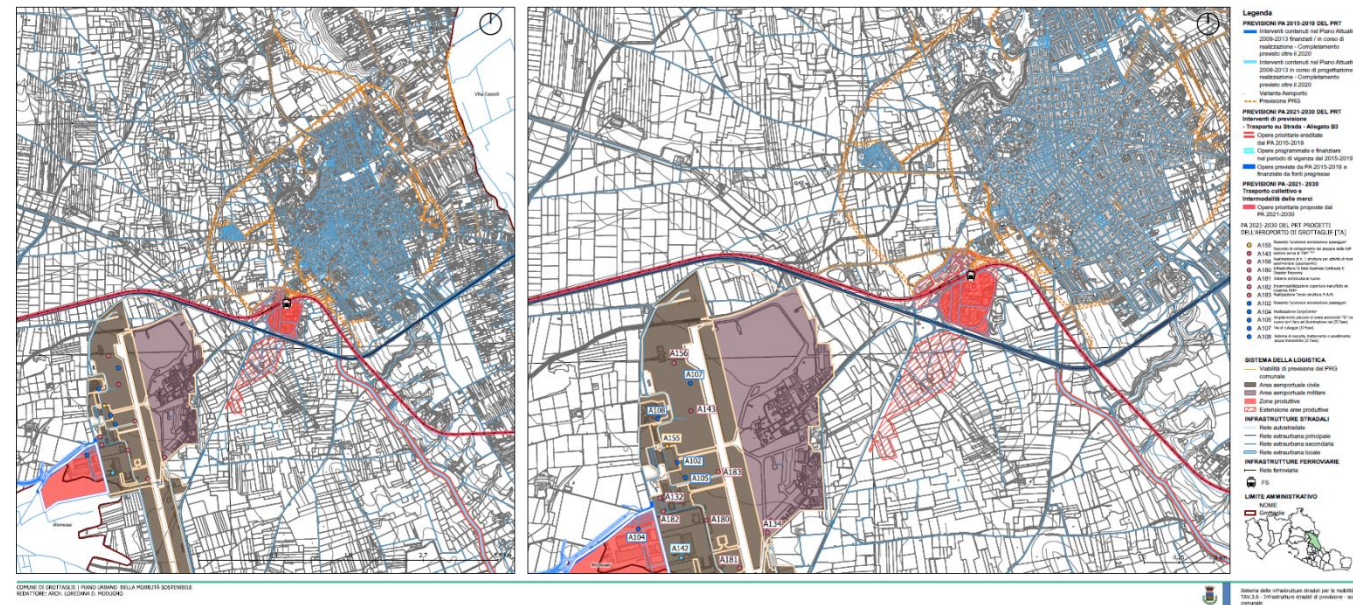
TAV.22 - N° abitanti per sezioni di censimento - scala comunale - Quadro conoscitivo PUMS

I dati del bilancio demografico per il 2022 mostrano un tasso di natalità di 7,3%, a fronte di un tasso di mortalità di 9,8%, collocando Grottaglie al 2195° posto su 7896 comuni per natalità e al 6366° per mortalità. Il saldo naturale negativo è accompagnato da un saldo migratorio di -5,9% (6628° posto su 7896 comuni), che porta il tasso complessivo di crescita a un -8,4%. Questi dati indicano una tendenza demografica in contrazione, che caratterizza molte realtà urbane simili in Italia.

Dal punto di vista della struttura della popolazione, Grottaglie mostra un indice di vecchiaia pari a 193,03, con una prevalenza significativa della popolazione over 65 rispetto ai giovani under 14. L'età media della popolazione si attesta a 46,29 anni, ponendo Grottaglie al 5954° posto su 7896 comuni per età media, al 5198° posto per indice di vecchiaia, al 3161° per percentuale di giovani under 15 e al 5588° per percentuale di over 64. Il quadro dello stato civile nel 2022 evidenzia che il 48,8% della popolazione è celibe o nubile, il 42,3% è coniugato, il 5,6% è divorziato e il 7% è vedovo. Questi dati sottolineano una distribuzione significativa della popolazione adulta tra individui non sposati e famiglie tradizionali, con una media di 2,65 componenti per famiglia, in calo rispetto agli anni precedenti. Per quanto riguarda la popolazione straniera, nel 2022 si contavano 619 residenti di cittadinanza non italiana, pari al 2,02% del totale. Tra gli stranieri, la maggioranza proviene dalla Romania (31,02%), seguita da Albania (19,87%) e Cina (6,95%). Le sezioni di censimento rivelano una distribuzione spaziale della popolazione disomogenea: le aree a nord-est e sud-est del comune presentano una maggiore concentrazione abitativa, in virtù della loro natura residenziale. Al contrario, le sezioni del centro storico presentano una densità inferiore, dovuta alla struttura urbanistica consolidata e alla presenza di edifici storici che limitano la crescita residenziale.

Il sistema stradale

Nel contesto della provincia di Taranto e del territorio di Grottaglie, il sistema stradale riveste un ruolo cruciale per la mobilità regionale. Le arterie principali includono l'autostrada A14, che connette Massafra a Bari e al resto della dorsale adriatica, e la SS7, che collega Taranto e Brindisi, fungendo da asse fondamentale per i flussi di merci tra i porti e l'aeroporto di Grottaglie. Quest'ultima infrastruttura ha beneficiato di significativi interventi di ampliamento e miglioramento negli ultimi anni, potenziando il ruolo logistico del territorio.



TAV.3.6 - Infrastrutture stradali di previsione (PA 2021-2030 del PRT - interventi previsti dal PRG comunale) - scala locale - Quadro Conoscitivo PUMS

Il **Piano Attuativo 2021-2030** del Piano Regionale dei Trasporti prevede ulteriori interventi sulla SS7, finalizzati a migliorare la sicurezza e la fluidità del traffico, con un focus sul rafforzamento delle connessioni intermodali tra l'aeroporto di Grottaglie e il porto di Taranto. Simili interventi di ammodernamento sono previsti anche per la SS100 (Taranto-Bari) e la SS106 Ionica, infrastrutture chiave per il collegamento tra la provincia di Taranto e la Calabria, con l'obiettivo di risolvere le criticità legate alla sicurezza e alla capacità di traffico.

A livello locale, Grottaglie è collegata ai comuni limitrofi attraverso una rete di strade provinciali, come la SP86, SP80, e la SS7. Tuttavia, la rete viaria interna presenta varie criticità: il traffico viene concentrato lungo arterie principali come via Ennio, via Campitelli e via delle Torri, che attraversano il centro cittadino. Queste strade risultano spesso inadeguate rispetto ai flussi attuali, aggravando la congestione urbana, specialmente nelle ore di punta.

Inoltre, l'analisi del sistema stradale locale ha messo in luce una serie di problematiche legate alla regolamentazione del traffico, alla gestione degli spazi di sosta e alle dimensioni ridotte delle carreggiate, particolarmente nel centro storico. La discontinuità dell'anello di circonvallazione costringe i veicoli a passare attraverso il centro cittadino, accentuando la congestione. La mancanza di percorsi pedonali sicuri e l'uso promiscuo delle strade tra veicoli e pedoni rappresentano ulteriori vincoli per una mobilità efficiente e sicura.

Infrastruttura pedonale

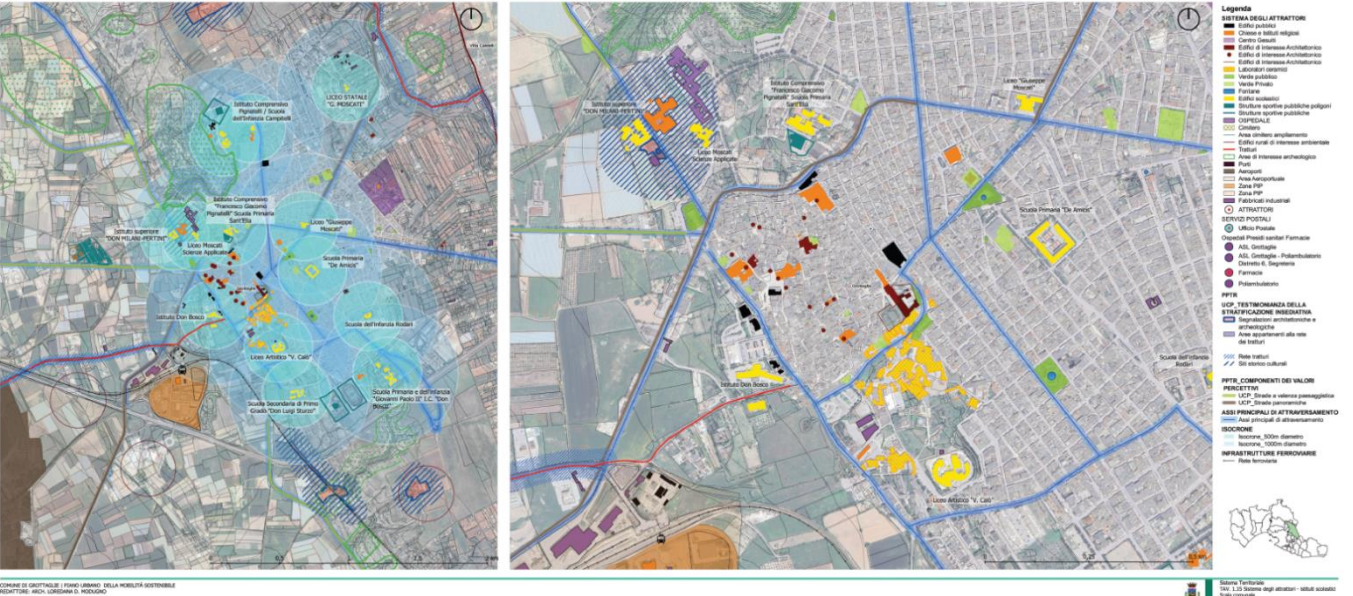
La città di Grottaglie, grazie alle sue dimensioni contenute, offre notevoli potenzialità per favorire gli spostamenti pedonali, con ricadute positive sulla riduzione del traffico veicolare e sul miglioramento della qualità dell'aria. Le attività economiche, sociali e amministrative sono concentrate prevalentemente nel centro cittadino, dove si osservano i maggiori problemi di congestione stradale. All'interno di un raggio di 10 minuti a piedi dalla piazza centrale si trovano i principali poli attrattori locali, tra cui vie commerciali, luoghi di socialità e l'area storica, importante per il turismo.

L'analisi del sistema pedonale, basata su un'analisi spaziale e sull'isocrona, ha mostrato che le distanze a piedi dai principali poli attrattori, come il municipio e le scuole, sono facilmente percorribili in un tempo compreso tra i 6 e i 15 minuti. Questo concetto si allinea alla strategia della "Città dei 15 minuti", che promuove la vicinanza dei servizi essenziali e la riduzione degli spostamenti motorizzati. Tale approccio mira a migliorare la qualità della vita urbana, riducendo la dipendenza dall'automobile e favorendo la sicurezza e l'accessibilità per pedoni e ciclisti.



TAV.3.14 -Infrastrutture stradali/ Funzioni stradali - infrastrutturizzazione pedonale - Quadro Conoscitivo PUMS

Nell'ambito del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** (PUMS), particolare attenzione viene dedicata agli spostamenti sicuri verso gli istituti scolastici, identificati come poli attrattori fondamentali. L'analisi condotta, utilizzando il GIS, ha valutato il livello di accessibilità pedonale e ciclabile nei dintorni di ciascun istituto scolastico, individuando un buffer di accessibilità che varia tra 500 e 1000 metri.



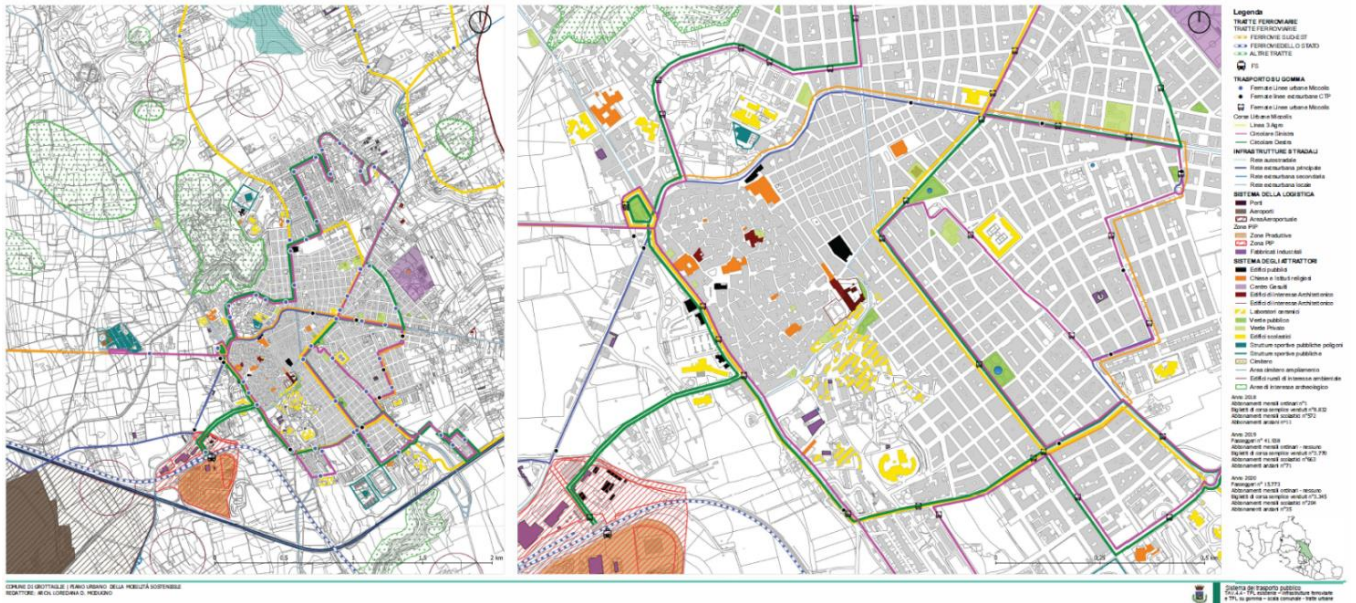
TAV.1.15 - Sistema degli attrattori /istituti scolastici e isocrone - scala comunale - Quadro Conoscitivo PUMS

In linea con questa visione, il Comune di Grottaglie ha elaborato il **Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche** (P.E.B.A.), adottato nel 2021, che prevede interventi per migliorare l'accessibilità agli spazi pubblici e agli edifici. Tra le azioni previste, vi sono l'ampliamento dei marciapiedi, la creazione di attraversamenti pedonali sicuri e l'eliminazione delle barriere fisiche e percettive, al fine di garantire una mobilità inclusiva e sicura per tutti i cittadini, con particolare attenzione alle persone con disabilità.

L'analisi delle infrastrutture pedonali esistenti ha evidenziato diverse criticità, tra cui la discontinuità dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, la presenza di barriere architettoniche e l'assenza di adeguate infrastrutture pedonali in alcune aree della città. Gli interventi previsti dal PUMS mirano a colmare queste lacune, migliorando la sicurezza e la fruibilità degli spazi pubblici e favorendo una mobilità pedonale efficiente e sostenibile.

Sistema del Trasporto Pubblico.

Il sistema di trasporto pubblico nella città di Grottaglie si integra con la rete ferroviaria e i servizi di trasporto su gomma della regione Puglia. La stazione ferroviaria di Grottaglie, situata sulla linea Taranto-Brindisi, è un nodo chiave per il collegamento tra l'area ionica e quella adriatica, garantendo collegamenti regionali e nazionali. Recentemente potenziata con una velostazione, la stazione favorisce l'intermodalità bici-treno, sostenendo la mobilità sostenibile.

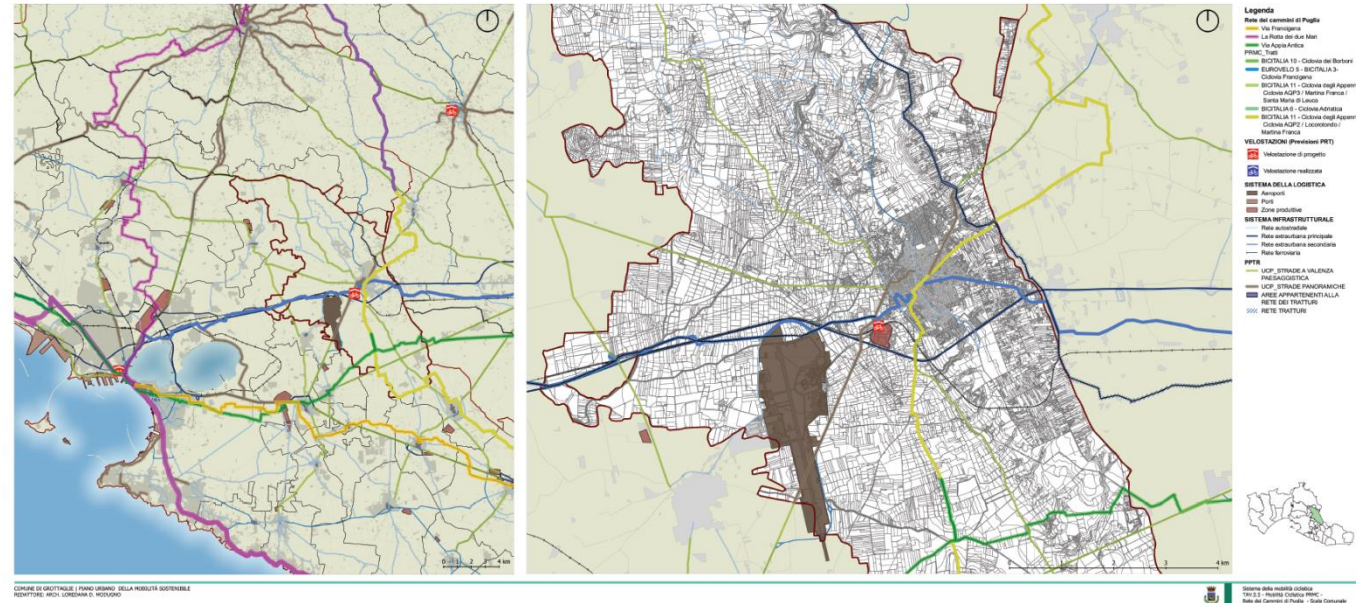


TAV.44- TPL esistente - Infrastrutture ferroviarie e TPL su gomma - scala comunale - tratte urbane - Quadro Conoscitivo PUMS

Il Piano Attuativo 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti prevede interventi volti a migliorare l'intermodalità e l'efficienza del traffico merci, con collegamenti strategici tra la rete ferroviaria e i principali nodi logistici della regione, come l'aeroporto e il porto di Taranto. Gli interventi sulla rete ferroviaria e stradale mirano a rendere Grottaglie un punto nevralgico per il traffico merci e passeggeri. A livello locale, il servizio di trasporto pubblico su gomma è garantito da diverse linee urbane e extraurbane gestite da CTP Taranto e Miccolis S.p.A., che coprono le esigenze di mobilità dei residenti, inclusi collegamenti verso le scuole, la zona industriale e le principali città vicine. Le linee extraurbane collegano Grottaglie a Taranto, Bari e altre città della Puglia, contribuendo a una rete di trasporto efficiente per i pendolari e i viaggiatori. L'aggiornamento del Piano Triennale dei Servizi 2024-2026 prevede ulteriori ottimizzazioni del trasporto pubblico locale, con un focus su miglioramenti infrastrutturali e potenziamento delle linee per rispondere meglio alle esigenze dei cittadini e del territorio.

Rete ciclabile e ciclo-turismo

Grottaglie si inserisce in un contesto di crescente sviluppo della mobilità ciclabile, grazie alla presenza di percorsi cicloturistici di rilevanza nazionale ed europea come la Ciclovía Francigena (EuroVelo 5) e la Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese (Bicitalia 11). Questi tracciati attraversano il territorio pugliese e offrono opportunità significative per la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico locale, incentivando un turismo sostenibile basato sull'esplorazione lenta del territorio.

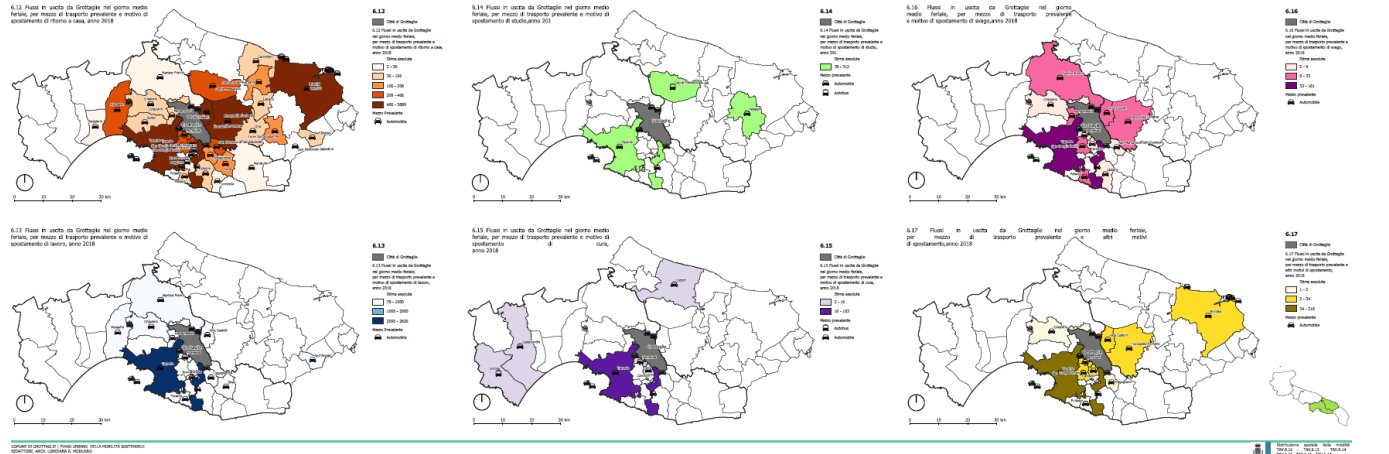


TAV.5.5 - PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC) E RETE DEI CAMMINI - scala locale - Quadro Conoscitivo PUMS Grottaglie

La rete ciclabile di Grottaglie è integrata nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), e il Comune ha adottato un Biciplan per promuovere la mobilità dolce. Questo strumento prevede la realizzazione di infrastrutture ciclabili sicure, l'intermodalità bici-treno e l'integrazione con i servizi di trasporto pubblico, con l'obiettivo di ridurre il traffico veicolare e incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani e turistici. Il cicloturismo rappresenta una risorsa strategica per il Comune, poiché permette di destagionalizzare l'afflusso turistico, sfruttando i periodi primaverili e autunnali, e generando ricadute economiche positive per le attività locali. Grazie al crescente interesse per il turismo sostenibile, Grottaglie potrebbe beneficiare di un incremento dei flussi cicloturistici, rafforzando la propria attrattività sia per i visitatori italiani che stranieri. Dal punto di vista turistico, Grottaglie ha registrato un notevole aumento delle presenze tra il 2017 e il 2022, con una crescita significativa sia negli arrivi italiani che stranieri. L'incremento del turismo, unito alle iniziative legate al cicloturismo, evidenzia il potenziale del territorio nel diventare un polo attrattivo per i turisti interessati a scoprire il patrimonio culturale, storico e naturale della regione in modo sostenibile.

Propensione agli spostamenti

La propensione agli spostamenti dei residenti di Grottaglie, secondo le indagini condotte dall'Assessorato alla Mobilità e ASSET nel 2018-2019, si suddivide in due categorie principali: spostamenti sistematici (lavoro e studio) e non sistematici (tempo libero, acquisti, turismo). La mobilità è caratterizzata sia da flussi intraurbani che extraurbani, con una prevalenza di uso dell'auto privata. Gli spostamenti extracomunali sono frequenti, soprattutto verso Taranto e le altre principali città della provincia, con un'elevata percentuale di utilizzo dell'auto, mentre il trasporto pubblico è meno utilizzato a causa della scarsa integrazione con il sistema urbano. **Spostamenti Interni.** All'interno di Grottaglie, la mobilità risulta problematica in assenza di una rete ciclabile estesa e ben connessa, insieme a una scarsa regolamentazione della sosta e traffico. Il traffico veicolare è concentrato nelle ore di punta, con due picchi giornalieri, uno al mattino e uno nel tardo pomeriggio. La mancanza di Zone 30 e ZTL sufficienti peggiora la situazione nei centri storici, ostacolando la mobilità lenta e creando problemi di sicurezza stradale. Inoltre, il trasporto pubblico locale necessita di miglioramenti per coprire meglio le esigenze dei cittadini, con linee più frequenti e meglio distribuite. **Spostamenti Extraurbani.** Gli spostamenti verso altre città della provincia di Taranto sono comuni e coinvolgono per lo più l'uso di mezzi privati, come l'auto. La limitata integrazione tra i mezzi di trasporto pubblico e l'accessibilità ai nodi ferroviari rappresentano criticità che riducono l'efficacia del sistema di mobilità extraurbana. In particolare, manca una connessione adeguata tra il trasporto su gomma e il nodo ferroviario locale, così come infrastrutture intermodali bici+treno che potrebbero facilitare gli spostamenti sostenibili.

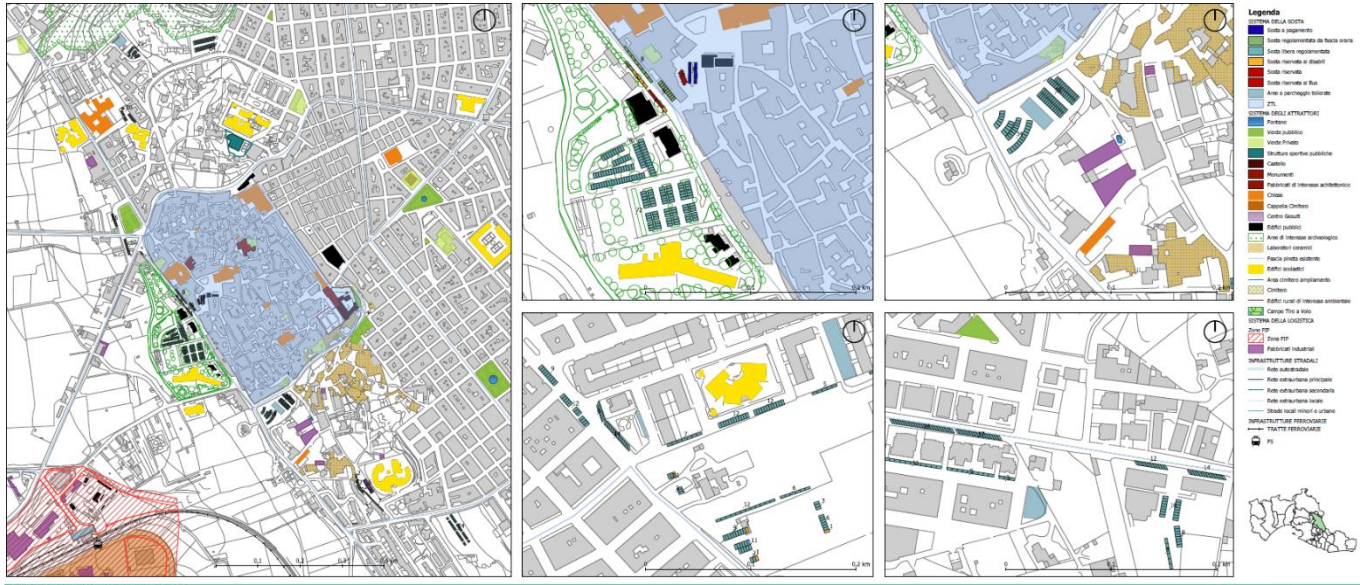


TAV. 6.12 Flussi in uscita da Grottaglie nel giorno medio feriale, per mezzo di trasporto prevalente e motivo di spostamento di ritorno a casa, anno 2018- Quadro Conoscitivo PUMS
TAV. 6.13 Flussi in uscita da Grottaglie nel giorno medio feriale, per mezzo di trasporto prevalente e motivo di spostamento di lavoro, anno 2018 - Quadro Conoscitivo PUMS
TAV. 6.14 Flussi in uscita da Grottaglie nel giorno medio feriale, per mezzo di trasporto prevalente e motivo di spostamento di studio, anno 2018- Quadro Conoscitivo PUMS
TAV. 6.15 Flussi in uscita da Grottaglie nel giorno medio feriale, per mezzo di trasporto prevalente e motivo di spostamento di cura, anno 2018 - Quadro Conoscitivo PUMS
TAV. 6.16 Flussi in uscita da Grottaglie nel giorno medio feriale, per mezzo di trasporto prevalente e motivo di spostamento di svago, anno 2018- Quadro Conoscitivo PUMS
TAV. 6.17 Flussi in uscita da Grottaglie nel giorno medio feriale, per mezzo di trasporto prevalente e altri motivi di spostamento, anno 2018- Quadro Conoscitivo PUMS

La pianificazione della mobilità a Grottaglie dovrà affrontare problemi di congestione, sicurezza stradale e scarsa sostenibilità, promuovendo una rete ciclabile e un trasporto pubblico più efficiente, integrato con i sistemi extraurbani. L'adozione di Zone 30 e l'ampliamento della ZTL sono interventi chiave per migliorare la qualità della vita urbana.

Sistema della Sosta

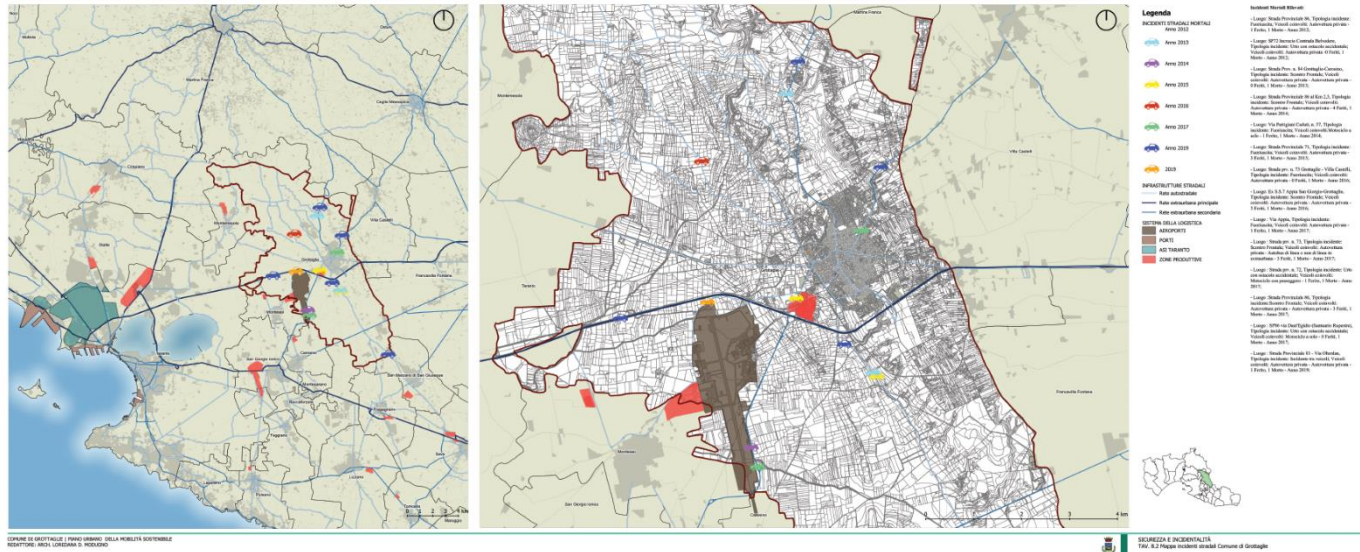
Il sistema della sosta a Grottaglie presenta varie criticità, specialmente nelle aree centrali, a causa di un'eccessiva domanda di parcheggio che compromette la qualità urbana e ostacola lo sviluppo della mobilità sostenibile. L'analisi condotta evidenzia problemi legati all'insufficienza di parcheggi regolamentati, soprattutto per i residenti, e alla saturazione delle aree destinate alla sosta, che sottrae spazio a funzioni più sostenibili come aree verdi e piste ciclabili. Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) propone diverse strategie per migliorare la gestione della sosta e promuovere una mobilità più sostenibile. Tra queste, la disincentivazione dell'accesso ai veicoli privati nelle zone centrali attraverso l'introduzione di ZTL e l'aumento delle tariffe di sosta, oltre alla creazione di parcheggi periferici connessi al centro tramite trasporto pubblico. Inoltre, il piano suggerisce l'ottimizzazione degli spazi di sosta esistenti tramite tecnologie smart e l'incentivazione della mobilità ciclabile e pedonale. Queste misure mirano non solo a ridurre il traffico e l'inquinamento, ma anche a migliorare la vivibilità e l'attrattività del centro urbano, promuovendo un ambiente più sicuro e sostenibile.



TAV.7.4 Sistema parcheggi e aree di sosta esistenti - Scala Comunale - Ambito Urbano- Quadro Conoscitivo PUMS

Incidentalità

L'analisi dell'incidentalità in Puglia ha evidenziato criticità sia nella viabilità urbana che extraurbana. In particolare, a Grottaglie si osservano problemi relativi alla sicurezza stradale per ciclisti, pedoni e veicoli, con numerosi incidenti rilevati su strade urbane e provinciali. Le intersezioni e i percorsi ciclabili e pedonali risultano tra i punti più pericolosi.



TAV. 8.2 - Mappa incidenti stradali Comune di Grottaglie/2019 - Quadro Conoscitivo P.U.M.S

Il PUMS di Grottaglie mira a migliorare la sicurezza stradale con misure volte a ridurre l'incidentalità, specialmente nelle aree residenziali e nei luoghi di alta frequentazione, come scuole e uffici pubblici. Le strategie includono

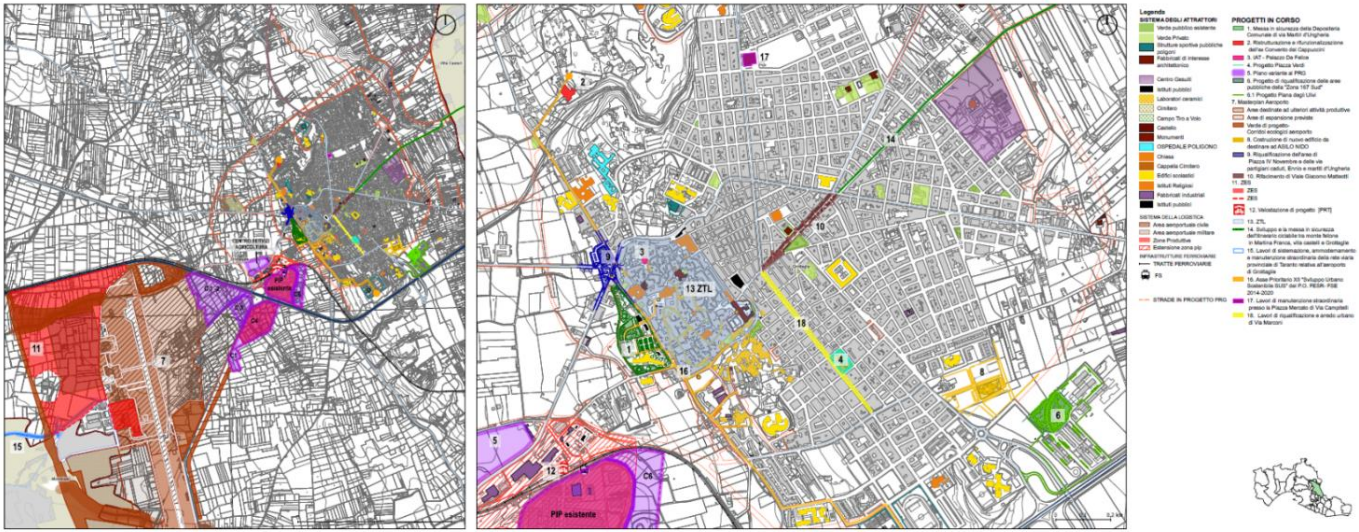
l'implementazione di infrastrutture ciclabili e pedonali più sicure, una maggiore regolamentazione del traffico e l'adozione di comportamenti più responsabili da parte degli utenti della strada. Infine, il costo sociale dell'incidentalità, stimato su base nazionale, include danni economici, sanitari e patrimoniali significativi, rendendo prioritario l'impegno verso una maggiore sicurezza stradale.

Parco veicolare

L'analisi del parco veicolare circolante a Grottaglie evidenzia una crescita costante dal 2016 al 2023, con un aumento complessivo del 10,5% nel numero di veicoli circolanti. Le autovetture, che rappresentano la maggioranza, sono aumentate del 9,4%, mentre i motocicli hanno registrato una crescita significativa del 18,7%. Anche il numero di autobus è aumentato, con un incremento del 13,1%, segnalando un modesto potenziamento del trasporto pubblico. Nonostante la crescita del parco veicolare, i veicoli per il trasporto merci hanno subito una leggera diminuzione (-4,9%), così come i veicoli speciali (-6,3%). Questo potrebbe riflettere una razionalizzazione o un miglioramento dell'efficienza logistica. Questi dati evidenziano la necessità di interventi volti a ridurre la dipendenza dall'auto privata e promuovere modalità di trasporto più sostenibili. Il PUMS propone di incentivare il trasporto pubblico, promuovere l'uso di veicoli elettrici e ibridi, sviluppare infrastrutture per la mobilità ciclabile e pedonale, e migliorare la logistica urbana, in linea con le priorità di riduzione dell'inquinamento e miglioramento della qualità della vita urbana.

Programmazione e progettazione in corso

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Grottaglie si inserisce in un contesto di pianificazione strategica integrata con altri strumenti fondamentali come il Piano Regolatore Generale (PRG), il Biciplan e il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), permettendo al Comune di ottenere finanziamenti europei e nazionali per promuovere la sostenibilità e l'accessibilità.



TAV. 9.4 - Piani e progetti in corso - scala comunale - Quadro Conoscitivo PUMS

Il PRG, approvato nel 2010, rappresenta la base per la gestione territoriale, sebbene il PUMS, più flessibile, anticipi le sfide contemporanee, promuovendo la riduzione del traffico e lo sviluppo di infrastrutture verdi. Il Biciplan, approvato nel 2018, punta a migliorare la mobilità ciclabile attraverso percorsi sicuri e accessibili, riducendo l'uso di veicoli a motore. Il PEBA, del 2021, completa questo quadro, eliminando le barriere architettoniche e garantendo l'accessibilità degli spazi pubblici. Tra i principali progetti in corso si evidenzia la riqualificazione della Depositeria comunale di via Martiri d'Ungheria, trasformata in uno spazio polifunzionale con percorsi pedonali e aree verdi. L'ex Convento dei Cappuccini sarà rifunzionalizzato come centro culturale e turistico, mentre Palazzo De Felice ospiterà un punto multimediale per l'informazione turistica. Piazza Verdi, con la sua rigenerazione, mira a incrementare le aree verdi e a favorire l'accessibilità pedonale e ciclabile. Altri interventi di rilievo includono la variante al PRG per la creazione di una nuova zona industriale, la rigenerazione della zona 167 Sud con nuovi spazi verdi e percorsi ciclo-pedonali, e il Master Plan per l'aeroporto di Taranto-Grottaglie, volto a farne un hub internazionale per il traffico merci e l'innovazione aerospaziale. Progetti legati all'infanzia includono la costruzione di un nuovo asilo nido sostenibile. La riqualificazione di Piazza IV Novembre e di Viale Giacomo Matteotti, trasformato in una "zona 30", riflette l'impegno per una mobilità più sicura. Infine, la creazione di una Velostazione presso la stazione ferroviaria e l'installazione dei varchi ZTL nel centro storico consolidano la spinta verso una mobilità intermodale e sostenibile.

PARTE VII: ANALISI SWOT

Come previsto dalle linee guida regionali, al fine di costruire un efficace quadro di riferimento per la definizione di orientamenti strategici finalizzati al raggiungimento degli obiettivi assunti, è stata svolta un’analisi S.W.O.T. per evidenziare punti di forza e di debolezza, propri dell’ambito territoriale comunale di Grottaglie, e la presenza di opportunità e di minacce che derivano dal contesto esterno.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
Patrimonio storico e culturale: La città di Grottaglie è nota per il suo ricco patrimonio storico, con siti di interesse archeologico e architettonico come la Via Appia e il Tratturo Martinese. Questi elementi offrono un'ampia opportunità per lo sviluppo di un turismo culturale di qualità. Risorse naturali: La presenza del Parco Naturale Regionale "Terra delle Gravine" e del sito Murgia di Sud-Est rappresenta un elemento chiave per la tutela della biodiversità e lo sviluppo di un turismo sostenibile legato alla natura. Turismo in Crescita: L'aumento delle presenze turistiche, in particolare legate all'enogastronomia e al cicloturismo, rappresenta un'opportunità per sviluppare ulteriormente l'economia locale. Infrastrutture intermodali: La stazione ferroviaria di Grottaglie, integrata con la velostazione, rappresenta un punto forte per la mobilità intermodale e per incentivare il trasporto pubblico e l'uso della bicicletta. Settore produttivo in forte crescita: La ceramica e il polo aerospaziale, con l'aeroporto "Marcello Arlotta", sono punti chiave dell'economia locale, con un potenziale di crescita in termini di mobilità e trasporto merci. Rete ciclabile: La crescente connessione con percorsi cicloturistici nazionali ed europei (EuroVelo 5 e Bicalia 11) contribuisce alla valorizzazione del patrimonio territoriale e alla promozione del turismo lento e sostenibile.	Declino demografico: Come molte città italiane, Grottaglie sta affrontando un declino demografico, con un saldo naturale negativo e una popolazione in invecchiamento, il che potrebbe influenzare la domanda di servizi e la capacità produttiva della città. Congestione del traffico urbano: Il traffico risulta spesso concentrato in arterie principali, come via Ennio e via Campitelli, causando congestione soprattutto durante le ore di punta. La mancanza di alternative alla mobilità privata aggrava il problema. Rete ciclabile limitata: Nonostante il potenziale, la rete ciclabile interna alla città non è ancora completamente sviluppata né connessa con i principali attrattori urbani, limitando l'adozione della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano. Sistema della sosta: L'eccesso di parcheggi nelle aree centrali sottrae spazio pubblico ad altre funzioni urbane più sostenibili e crea problemi di congestione e inquinamento. Il sistema della sosta necessita di regolamentazioni più efficaci. Trasporto pubblico inadeguato: La rete di trasporto pubblico, sebbene presente, non è sufficientemente efficiente né ben distribuita, con una bassa frequenza delle corse e una limitata integrazione con altri mezzi di trasporto. Infrastrutture carenti: La discontinuità dei percorsi pedonali e la mancanza di una rete ciclabile sicura ostacolano la mobilità dolce, mentre l'insufficiente manutenzione delle strade peggiora la qualità della circolazione.
OPPORTUNITÀ	MINACCE
Finanziamenti Pubblici e Privati: L'accesso a finanziamenti nazionali ed europei dedicati alla mobilità sostenibile, alla rigenerazione urbana e alla riduzione delle emissioni può consentire l'implementazione di progetti chiave per il miglioramento delle infrastrutture ciclabili e del trasporto pubblico. Sviluppo del cicloturismo: Il cicloturismo, grazie ai percorsi di rilevanza nazionale ed europea, rappresenta una grande opportunità per incrementare il turismo e l'economia locale, riducendo la stagionalità e promuovendo il patrimonio culturale e naturale di Grottaglie. Mobilità sostenibile: L'adozione di misure come l'ampliamento delle ZTL, l'istituzione delle Zone 30 e lo sviluppo di infrastrutture ciclabili e	Inquinamento atmosferico: Il costante aumento del parco veicolare privato e il limitato uso del trasporto pubblico contribuiscono a un aumento dell'inquinamento, con ripercussioni sulla salute pubblica e sulla qualità dell'aria. Resistenza al cambiamento: La popolazione e le attività economiche più tradizionali potrebbero opporsi all'adozione di misure che limitano l'uso dell'auto privata o che richiedono un maggiore impegno verso la mobilità sostenibile. Concorrenza turistica: Grottaglie potrebbe affrontare una forte concorrenza da parte di altre città e destinazioni turistiche della Puglia, riducendo la sua capacità di attrarre visitatori senza un'adeguata promozione e valorizzazione delle sue risorse.

pedonali sicure possono migliorare la qualità della vita urbana e ridurre il traffico. Innovazione nel Trasporto Pubblico: L'adozione di tecnologie smart per la gestione del traffico e della sosta, così come l'incentivo all'uso di veicoli elettrici e ibridi, può rappresentare un'opportunità per rendere la mobilità più sostenibile e migliorare la qualità dell'aria. Valorizzazione del patrimonio locale: Il legame tra il patrimonio storico, culturale e naturale di Grottaglie e la mobilità sostenibile offre l'opportunità di creare percorsi tematici e turistici, rafforzando l'identità locale e l'attrattività della città.	Criticità idrogeologiche: Le problematiche idrogeologiche e il rischio di frane e inondazioni rappresentano minacce per lo sviluppo urbano, richiedendo interventi di mitigazione e prevenzione che potrebbero essere costosi. Mancanza di fondi disponibili: Nonostante le opportunità di finanziamento, la mancanza di risorse economiche locali e regionali potrebbe rallentare l'implementazione delle strategie del PUMS e di altri progetti di mobilità sostenibile.
--	--

PARTE VIII: P.U.M.S. DI GROTTAGLIE- DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DELLE STRATEGIE E DELLE AZIONI

8.1 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO

Il P.U.M.S. è uno strumento strategico di pianificazione di cui si è voluta dotare l’Amministrazione, grazie al quale si mira a costruire una prospettiva partecipata di sviluppo della mobilità sostenibile nel territorio comunale di Grottaglie. Per delineare le strategie e le scelte del Piano è necessario, in primo luogo, compiere una chiara individuazione degli obiettivi che il P.U.M.S. si prefigge di conseguire nel corso del prossimo periodo valido per i prossimi 10-15 anni.

Gli obiettivi che ci si pone derivano principalmente dalla necessità di soddisfare i fabbisogni di mobilità dei cittadini, di aumentare i livelli di sicurezza, di incrementare le capacità di trasporto, di ridurre i fenomeni di congestione del traffico, le emissioni atmosferiche inquinanti dovute ai trasporti, ad esempio PM10, PM2,5, ossidi di azoto e precursori dell’ozono, nonché gli inquinanti locali legati al “traffico di prossimità”, e, non ultimo, di migliorare la qualità del paesaggio urbano, il contenimento del consumo di suolo la valorizzazione delle peculiarità del territorio per favorirne la fruizione e aumentarne l’attrattività turistica.

La definizione degli obiettivi del Piano consente di delineare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello Scenario di Piano.

Per promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei, al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile si elencano le 4 aree di interesse ed i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori dei P.U.M.S. (D.M. n. 233 del 5 ottobre 2017):

1	Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità
	Macro Obiettivi
	Miglioramento del TPL
	Riequilibrio modale della mobilità
	Riduzione della congestione
	Miglioramento dell’accessibilità di persone e merci
	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);
	Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano

2	Sostenibilità energetica ed ambientale
	Macro Obiettivi
	Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
	Miglioramento della qualità dell’aria;
	Riduzione dell’inquinamento acustico;

3	Sicurezza della mobilità stradale
	Macro Obiettivi
	Riduzione dell’incidentalità stradale
	Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;
	Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)

4	Sostenibilità socio-economica
	Macro Obiettivi
	Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)
	Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	Aumento del tasso di occupazione
	Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

Definire gli obiettivi significa specificare quali miglioramenti sociali, ambientali o economici, si ritengono necessari, dicendo esattamente ciò che va "ridotto", "incrementato" o "mantenuto allo stato attuale". Gli obiettivi definiscono il livello strategico del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (ad esempio, ridurre drasticamente la congestione causata dal traffico

veicolare), mentre le misure/azioni (ad esempio, sviluppare un sistema di trasporto tramviario) sono i mezzi per raggiungerli.

Il costante coinvolgimento dei portatori di interesse è necessario per garantire l'accettazione delle priorità individuate per la mobilità

Accanto ai macro-obiettivi minimi obbligatori, si elencano di seguito una serie di obiettivi specifici (indicativi) di ogni realtà urbana. **Ciascun Ente può scegliere, per il proprio PUMS, quello più adatto alle proprie caratteristiche, salvo poi monitorarne il raggiungimento secondo gli indicatori previsti:**

Obiettivi specifici (indicativi)
Migliorare l’attrattività del trasporto collettivo
Migliorare l’attrattività del trasporto condiviso
Migliorare le performance economiche del TPL
Migliorare l’attrattività del trasporto ciclopedonale
Ridurre la congestione stradale
Promuovere l’introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
Ridurre la sosta irregolare
Efficientare la logistica urbana
Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci
Garantire l’accessibilità alle persone con mobilità ridotta
Garantire la mobilità alle persone a basso reddito
Garantire la mobilità alle persone anziane
Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare
Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti
Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini

Al fine di poter perseguire gli obiettivi individuati dal P.U.M.S. in linea con Linee guida ministeriali sono state definite le **strategie e le relative azioni** che costituiscono la base di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano.

Come descritto nel D.M. n. 233 del 5 ottobre 2017, ciascuna strategia può essere costituita da una o più azioni da intraprendere per poter raggiungere uno o più obiettivi e dare quindi risposta a specifiche criticità evidenziate dall’analisi del quadro conoscitivo.

Per ciascuna delle strategia/azioni è possibile esplicitare indicatori e risultati attesi dall’attuazione delle indicazioni del Piano, al fine di consentire il monitoraggio in itinere delle previsioni del piano attraverso la valutazione costante del grado di perseguimento degli obiettivi e della reale efficacia ed efficienza delle azioni stesse.

Nelle tabelle che seguono vi è l’indicazione delle strategie e delle relative azioni ad ogni azione è associato l’indicatore individuato per la valutazione dell’efficacia del Piano.

Le strategie e azioni individuate inoltre, sono distinguibili in due tipologie:

- quelle direttamente attuabili da parte dell’Amministrazione attraverso azioni previste dal Piano;
- quelle che invece possono essere messe in atto solamente mediante il coinvolgimento di altri soggetti influenti in ambito di mobilità.

Infine le azioni che possono essere gestite con fondi propri o regionali, nazionali, europei.

Un’azione costituisce una delle possibili attività da mettere in campo per contribuire all’attuazione concreta di una strategia. Un’azione si sostanzia in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, con caratterizzazione spazio-temporale ben definita. Per ognuna delle strategie è possibile esercitare una o più azioni.

8.2 DEFINIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI

Il Piano della Mobilità Urbana Sostenibile di Grottaglie rappresenta un tassello fondamentale che si inserisce all'interno di un mosaico complesso fatto di azioni che l'Amministrazione ha avviato da qualche anno.

Il Piano ha come finalità principale la definizione della vision della città (in arco temporale che va da 5 ai 15 anni, costruita individuando: obiettivi da perseguire, strategie da utilizzare ed azioni da attuare nel lasso temporale considerato.

La costruzione della vision e la definizione delle possibili misure da adottare tiene conto di un insieme di elementi che comprendono:

- il quadro di riferimento normativo descritto nel Quadro Conoscitivo
- gli obiettivi del P.U.M.S.
- i risultati del percorso di partecipazione messo in campo nella fase di redazione del PUMS, riferite in dettaglio nell'allegato "REPORT ATTIVITÀ DI PARTECIPAZIONE".
- le sfide prioritarie
- la dimensione temporale del piano, che si confronta con un orizzonte decennale ma che necessariamente richiede di indicare anche interventi realizzabili nel breve-medio termine, dai 3 ai 5 anni;

Di seguito si indicano le strategie di intervento, organizzate in funzione delle diverse azioni utili al raggiungimento degli obiettivi, definite in conformità con quanto indicato dalle **Linee Guida Ministeriali**, delle **Linee guida Regionali** per la redazione dei P.U.M.S. e del **Manuale per l'integrazione di misure e set di misure in un PUMS**³.

Strategie:

- Integrazione tra i sistemi di trasporto
- Sviluppo della mobilità collettiva
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica
- Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa
- Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante
- Razionalizzazione della logistica urbana
- Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile
- Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto
- Sviluppo delle tecniche di Mobility Management
- Coinvolgimento attivo del mondo della scuola
- Diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta
- Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica
- Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione
- Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri

³ Manuale per l'integrazione di misure e set di misure in un PUMS_Iniziativa CIVITAS: "City-VITALity-Sustainability", Iniziativa UE "Città, Vitalità e Sostenibilità.

STRATEGIE E AZIONI _LINEE GUIDA MINISTERIALI

STRATEGIE	FINALITÀ	AZIONI/MISURE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRECTA
INTEGRAZIONE TRA I SISTEMI DI TRASPORTO, CHE COMPREDANO ANCHE SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA, LADDOVE ECONOMICAMENTE E FINANZIARIAMENTE SOSTENIBILI	INCENTIVARE LE SCELTE MULTIMODALI	a. redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale/gerarchizzazione della rete di trasporto;	Nuova classificazione della rete viaria e rete viaria adeguata	(Km di nuove corsie adeguate)	Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. l'individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria. Implementazione ed efficientamento nodi di interscambio modale	Numero nodi di interscambio Capacità parcheggi per auto Capacità parcheggi per moto Capacità parcheggi per moto Estensione della rete ciclabile connessa ai parcheggi bici, reti interconnesse	(n° nodi) (n° posti auto) (n° posti moto) (n° posti bici) (km di rete di TPL connessa ai parcheggi di scambio)	Diretta da parte dell'Amministrazione
		c. rendere possibile il trasporto di biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti adeguando opportunamente gli spazi;	Adeguamento mezzi al trasporto bici (numero mezzi adeguati)	numero mezzi adeguati	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		d. lo sviluppo dell'integrazione tariffaria prevedendo anche il trasporto delle biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti	Tariffazione integrata (park&ride, Bus/metro/treno car sharing, bike sharing)	Km di metro a biglietto integrato, km di ferrovia a biglietto integrato flotta car sharing e biglietto integrato	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia gestori TPL)
		e. utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità	Rete portante servita da ITS	Km o perc. sul totale	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		f. Attività condotte dal Mobility Manager di area in collaborazione con i singoli Mobility manager aziendali con lo scopo di incentivare la sostenibilità	Numero collaborazioni attivate	numero	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		g. Sviluppare politiche integrate di gestione della domanda			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
SVILUPPO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DEL SERVIZIO ED INNALZARE LA VELOCITÀ COMMERCIALE DEI MEZZI DEL TRASPORTO PUBBLICO	MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DEL SERVIZIO E AUMENTO DELLA VELOCITÀ COMMERCIALE	a. la realizzazione di corsie preferenziali o riservate al trasporto collettivo (autobus o tram), che, oltre ad avere ricadute positive sulla velocità commerciale, migliorano l'affidabilità dei passaggi, la sicurezza e la qualità del servizio;	estensione corsie preferenziali	Km corsie preferenziali, % corsie preferenziali su totale estensione rete su TPL su gomma	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		b. l'implementazione di impianti semaforici asserviti e preferenziali al TPL;	numero di impianti con regolazione dinamica e/o meccanismi di priorità	numero impianti % impianti su totale impianti	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		c. la previsione di interventi, anche sulle infrastrutture, per la fluidificazione dei percorsi del trasporto pubblico (quali intersezioni, snodi, itinerari funzionali alla rettifica dei tracciati);	nuova estensione tpl/estensione mobilità privata	% km ridotti	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)
		d. aumentare l'accessibilità al TPL per i passeggeri con ridotta mobilità, aumentando le vetture attrezzate e realizzando interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate;	vetture attrezzate e fermate più accessibili	Numero vetture attrezzate/totale numero fermate migliorate/totale	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti (A.T.O. della Provincia di Taranto- Regione Puglia, gestori TPL)

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE COMUNE DI GROTTAGLIE (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 39 di 49		Data Luglio 2024	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto			
		e. Utilizzo di ITS da parte degli operatori del trasporto pubblico, attraverso l'incremento nella dotazione di veicoli di sistemi per il monitoraggio in tempo reale della localizzazione e del servizio (centrale operativa, AVM- Automatic Vehicle Monitoring, e AVL-Automatic Vehicle Location) finalizzato ad adeguare gli orari del servizio alla domanda effettiva di passeggeri e, a intervenire anche in tempo reale per modifiche dei piani di esercizio;	dotazione di sistema AVL; AVM	Centrale sì/no, nu e % autobus con AVM	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		f. la rilevazione del numero di passeggeri a bordo, attraverso l'installazione di dispositivi sui mezzi, con l'avvio di sperimentazioni specifiche per l'utilizzo della telefonia mobile	dotazione di sistemi di conteggio passeggeri	n. e % autobus conta passeggeri	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		g. l'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 e presso le fermate e all'interno delle vetture; schermi e computer touchscreen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università; pannelli a messaggio variabile;	informazione <i>real time</i> su servizio tpl, su disponibilità parcheggi in nodi di interscambio, altre forme di trasporto, esistenza di siti web, app;	n. e % paline elettroniche su totali paline, n. pmv/n. stalli; on/Off	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		h. azioni per il miglioramento della qualità del servizio del TPL	numero azioni intraprese	numero	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA	PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA COME PARTE INTEGRANTE E FONDAMENTALE DELLA MOBILITÀ E NON COME PARTE RESIDUALE	a. l'implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali;	dotazione stazione bike--sharing e dotazione biciclette	numero stazioni bike sharing, numero biciclette complessivo	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		b. il miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili;	numero itinerari ciclabili, estensione itinerari ciclabili	numero itinerari ciclabili, km itinerari ciclabili	Diretta da parte dell'Amministrazione
		c. il miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, uffici pubblici, servizi primari) - bike-sharing dedicati, servizi su gomma, percorsi dedicati (da stazioni a mete di pubblico interesse);	dotazioni bike sharing vicino luoghi di interesse pubblico, offerta servizi tpl, percorsi dedicati	on/off frequenza corse da stazioni a mete di pubblico interesse, km dedicati su totale	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d. l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30);	estensione zone 30	kmq	Diretta da parte dell'Amministrazione
		e. la diffusione di servizi per i ciclisti, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati (.), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio;	dotazione stalli, depositi custoditi e riparazioni e pompe pubbliche	numero	Diretta da parte dell'Amministrazione
		f. creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva	creazione percorsi bici casa--- scuola	Km percorsi	Diretta da parte dell'Amministrazione
		g. l'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing.	campagne di sensibilizzazione e promozione	% popolazione raggiunta attraverso la campagna	Diretta da parte dell'Amministrazione
		h. la diffusione di sistemi ettometrici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi d'ausilio alla mobilità dell'utenza debole (semafori con segnalazione acustica, scivoli, percorsi tattili, ecc.)	Estensione sistemi ettometrici	Km sistemi ettometrici	Diretta da parte dell'Amministrazione
INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING	RECUPERO DI SPAZIO PUBBLICO DA DESTINARE AD ALTRE FUNZIONI	a. Dotazione presso le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell'ottica del rafforzamento dell'accessibilità al sistema del Trasporto pubblico;	dotazione autovetture dei servizi di car-sharing	numero auto	Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. Utilizzo di ITS e piattaforme software in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL;	attivazione meccanismi incentivazione car pooling, creazione piattaforme integrate	sì/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c. Promozione della mobilità condivisa presso aziende ed enti pubblici;	dotazione parco auto in car-sharing a ridotto impatto ambientale	sì/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d. politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e carpooling;	agevolazioni tariffarie per gli utenti del car-sharing se abbonati al TPL	sì/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		e. agevolazione transito e sosta per i veicoli con mobilità condivisa;	corsie riservate a mobilità condivisa, stalli sosta	km di strade, numero stalli sosta	Diretta da parte dell'Amministrazione
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	MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA	a. Azioni per favorire lo sviluppo della mobilità condivisa a basso impatto inquinante;	vetture car-sharing a basso impatto inquinante	numero/% sulla flotta	Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private;	veicoli nelle flotte	numero/% sulla flotta	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c. introduzione veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo bike;	agevolazioni sulla circolazione e sulle soste	sì/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti

PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 22 OTTOBRE 2014 SULLA REALIZZAZIONE DI UNA INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI		d. introduzione di veicoli turistici a basso impatto inquinante, anche per le vie d'acqua;	dotazione veicoli turistici basso impatto inquinante	numero	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		e. installazione colonnine per la ricarica elettrica e impianti per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante;	colonnine ricarica	numero colonnine	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		f. il monitoraggio della composizione e dell'età media della flotta del parco mezzi dei trasporti pubblici locali;	flotta tpl	età media parco circolante autobus	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		g. Sistemi premiali per cargo bike e tricicli e quadricicli a basso impatto inquinante;	Agevolazioni	si/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
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	RIDUZIONE INQUINAMENTO ATMOSFERICO ACUSTICO E VISIVO	a. sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento;	templ di carico/scarico	tempo medio in minuti	Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. introduzione di un sistema premiale per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (furgoni <3,5 t, van sharing, cargo bike, ecc.) ;	presenza sistema premiale	si/no	Diretta da parte dell'Amministrazione
		c. adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di scontistiche e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile;	presenza sistema regolamentazione	si/no	Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d. razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci.	dotazione stalli sosta ed sistemi di sorveglianza	% stalli rispetto ad esercizi commerciali e % stalli videosorvegliati	Diretta da parte dell'Amministrazione
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.	RIDUZIONE INCIDENTALITÀ	a. interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;	numero interventi realizzati	%sul totale	Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. introduzione in ambito urbano, in via sperimentale, delle valutazioni, dei controlli e delle ispezioni di sicurezza previste dal decreto legislativo n. 35/2011 tenuto conto delle indicazioni che perverranno da regioni e province autonome entro il 2020;	analisi	si/no	Diretta da parte dell'Amministrazione
		c. aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad «isola» e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette, interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola;	marciapiedi protetti, corsie ciclabili protette, etc.	Km adeguati	Diretta da parte dell'Amministrazione
		d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;	campagne realizzate	numero utenti raggiunti, numero scuole interessate ecc	Diretta da parte dell'Amministrazione
		e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole	convegni e campagne realizzate	numero partecipanti, numero enti e aziende coinvolte	Diretta da parte dell'Amministrazione

STRATEGIE E AZIONI _LINEE GUIDA REGIONALI

STRATEGIE	FINALITÀ	AZIONI/MISURE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRETTA
SVILUPPO STRATEGICO DEI SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO	TRASPORTO COME SISTEMA TOTALMENTE INTEGRATO	a. sistemi AVL (Automatic Vehicle Location) /AVM (Automatic Vehicle Monitoring) per il tracciamento e la localizzazione in tempo reale dei mezzi. Il sistema consente lo scambio dati tra il computer di bordo ed il centro servizi aziendale. Il Computer di bordo, interconnesso con la sensoristica presente sul mezzo, invia a terra messaggi di eventi (partenza/arrivo al deposito, partenza/arrivi al capolinea, transito alle fermate, passeggeri rilevati alla fermata, etc.) che permettono un controllo e un monitoraggio del servizio di TPL. I dati vengono poi trasmessi sia alle paline intelligenti alle fermate per informare gli utenti del TPL in tempo reale sia alle Centrali di controllo per eventuali modifiche in tempo reale dei piani di esercizio;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		b. implementazione di sistemi conta-passeggeri;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c. sistemi di priorità semaforica ai mezzi TPL in corrispondenza degli incroci semaforizzati, fondamentali per l'ottimizzazione dei tempi di percorrenza delle corse e per il miglioramento della gestione delle linee;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti

		d.semaphori programmati per creare un'onda verde per i ciclisti; e.pannelli a messaggio variabile sugli itinerari ciclabili per visualizzare gli orari di partenza del TPL, installati a distanze tali da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità in funzione dell'orario in partenza; f. sistemi di enforcement (sistemi di accertamento automatico delle infrazioni) per le corsie riservate al TPL al fine di scoraggiarne l'utilizzo da parte di veicoli non autorizzati; g.sistemi di informazione all'utenza in grado di fornire i tempi di attesa alle fermate e sulle linee di TPL stesse tramite i più innovativi e consolidati canali di comunicazione, quali siti web, social media, applicazioni per smartphone, schermi e altoparlanti alle stazioni, "fermate autobus parlanti" per non vedenti e ipovedenti, schermi e computer touch screen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università, pannelli a messaggio variabile (da allocare, ad es. sugli itinerari ciclabili per visualizzare gli orari di partenza del TPL installati a distanze tali da consentire ai ciclisti di regolare la propria velocità in funzione dell'orario in partenza e sapere se i treni e/o i bus sono attrezzati per il trasporto bici a bordo); h.sistemi di mobile payment (basati su smartcard a microchip, smartcard contactless con tecnologia RFID, via SMS, app da cellulare, NFC - Near Field Communication, internet, ecc.) al fine di ridurre i tempi di imbarco alle fermate con ricadute positive su puntualità del servizio, diminuzione del carico di lavoro per gli addetti e riduzione dell'evasione; i. sistemi di bigliettazione combinata e tariffazione integrata di differenti gestori di servizi di trasporto pubblico che consenta l'accesso a servizi di mobilità condivisa, di noleggio e parcheggio biciclette, di parcheggio per autovetture e che permetta al cittadino di utilizzare l'offerta del trasporto pubblico multimodale effettuando il pagamento con un unico titolo di viaggio per diversi mezzi di trasporto utilizzati; j. sistemi di video sorveglianza a bordo dei mezzi e alle fermate del trasporto pubblico, con l'obiettivo di aumentare il livello di security del TPL; k. sistemi V.E.D.R (Video Event Data Recorder) per la ripresa video e la ricostruzione dinamica degli incidenti che vedono coinvolti i mezzi pubblici, che consentono di migliorare il livello di sicurezza stradale e l'impatto sul contenimento delle frodi assicurative; l. uso strategico dei "big data" per migliorare il controllo del traffico e la gestione della congestione, combinando molteplici fonti di dati di traffico e di viaggio, e migliorare la gestione della domanda, ad esempio regolando i pedaggi o il costo dei parcheggi in tempo reale in base alla domanda stessa.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT	PROMUOVERE UNA MOBILITÀ PIÙ EFFICIENTE E CON MINORI COSTI AMBIENTALI E CREARE UNA NUOVA CULTURA PER LA MOBILITÀ URBANA.	a. nomina del Mobility Manager di Area con individuazione di funzioni e competenze;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		b. coinvolgimento del numero più ampio possibile di aziende, enti pubblici e scuole all'interno del territorio di interesse, come stakeholder nel percorso partecipativo per l'elaborazione del PUMS;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c.censimento, formazione, aggiornamento continuo e nomina, ove non presenti, dei Mobility Manager delle aziende, degli enti pubblici e delle scuole coinvolti, i quali svolgono, tra le loro funzioni, attività di informazione e promozione di comportamenti virtuosi nei confronti di cittadini, colleghi e famiglie;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d. coinvolgimento del numero più elevato possibile di aziende ed enti affinché ottimizzino gli spostamenti sistematici dei dipendenti riducendo l'uso dell'auto privata, attraverso lo strumento del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), promuovendo le possibili azioni in esso definibili, tra cui: promozione del car pooling, azioni per favorire la mobilità ciclistica, corsi di formazione per ciclisti, corsi di Eco-guida, introduzione dell'orario di lavoro flessibile, azioni per migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico, abbonamenti agevolati al trasporto pubblico, offerta di tariffe integrate, informazione sulla multimodalità e consigli di viaggio, assistenza di viaggio personalizzata (PTA), gestione dei parcheggi aziendali, campagne di sensibilizzazione ed eventi, promozione del bike sharing e del car sharing, introduzione e diffusione di telelavoro e smart working, incentivi finanziari come l'indennità di viaggio in bici casa-lavoro;			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		e. sperimentazione e introduzione, anche con il supporto dei Mobility Manager Aziendali, del telelavoro e del cosiddetto smart working, in coerenza con la Direttiva dell'1 giugno 2017, contenente indirizzi per l'attuazione dei commi 1 e 2 dell'articolo 14 della Legge 7 Agosto 2015, N. 124 (recante "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche") e linee guida con regole inerenti all'organizzazione del lavoro finalizzate a promuovere la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei dipendenti, nonché con la Legge n. 81 del 22 maggio 2017 sullo smart working.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
COINVOLGIMENTO ATTIVO DEL MONDO DELLA SCUOLA	PROMUOVERE IL CAMBIAMENTO CULTURALE E LA CRESCITA DI UNA	a. istituzione della figura del mobility manager scolastico introdotto dal comma 6 dell'art. 5 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali";			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti

		e. promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche (es. recupero delle linee ferroviarie dismesse con finalità turistiche, ampliamento del servizio "treni storici", riqualificazione di stazioni, caselli ed edifici ferroviari in disuso, etc.)			Diretta da parte dell'Amministrazione
		f. valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto (es. promozione di iniziative di interesse turistico-culturale nei nodi della rete con forte afflusso turistico come mostre artistiche e attività museali nelle stazioni, promozione di iniziative di valorizzazione delle eccellenze eno-gastronomiche locali in spazi dedicati nelle porte d'accesso, valorizzazione delle iniziative turistiche sulle infrastrutture di trasporto e a bordo dei mezzi di trasporto)			Diretta da parte dell'Amministrazione Diretta da parte dell'Amministrazione
		g. adeguare le infrastrutture e i servizi di mobilità nei distretti turistici al fine di renderli delle "smart destination" (es. realizzazione di tramvie, potenziamento di servizi e nuove linee di trasporto pubblico regionale, verso le località turistiche e balneari dotate di domanda turistica rilevante, incentivi alla realizzazione di servizi di TPL su gomma da porti e aeroporti verso i siti turistici, rinnovo e miglioramento del parco veicolare in esercizio, etc)			Indiretta - necessaria interlocauzione con altri soggetti
		h. promuovere l'accessibilità digitale dei siti turistici (es. 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, soprattutto presso le Porte d'accesso, di dispositivi dedicati al turista per l'informazione e la vendita di servizi integrati mobilità-turismo, etc.)			Indiretta - necessaria interlocauzione con altri soggetti
		i. sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche (es. promozione della realizzazione di servizi per i cicloamatori lungo i principali itinerari ciclabili come ciclofficine, e punti di ristoro, completamento delle ciclovie nazionali, messa in sicurezza dei percorsi ciclopedonali esistenti, etc.)			Diretta da parte dell'Amministrazione
		j. promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico (es. convenzioni tra le principali aziende di trasporto locale e ferroviario che offrono servizi di trasporto in ambito territoriale e di interscambio provinciale)			Indiretta - necessaria interlocauzione con altri soggetti
		k. favorire l'integrazione tra mobilità ciclopedonale e modi di trasporto convenzionali (es. progettazione di aree di manutenzione e sosta per biciclette dentro o in prossimità delle principali stazioni ferroviarie a servizi dei siti e degli itinerari turistici, incentivi agli operatori di trasporto per garantire il trasporto della bicicletta su treni e bus, promozione di iniziative di tariffazione agevolata dedicate ai ciclo-turisti, etc.)			Indiretta - necessaria interlocauzione con altri soggetti
		l. 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 attraverso percorsi ciclo-turistici culturali.			Diretta da parte dell'Amministrazione
DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E DELLA CIRCOLAZIONE	SFRUTTARE LE POLITICHE TARIFFARIE SULLA SOSTA COME IMPORTANTE STRUMENTO DI GESTIONE DELLA MOBILITÀ E DELLA CIRCOLAZIONE OLTRE CHE COSTITUIRE UNA FONTE FINANZIARIA PER IL PUMS.	a. limitazione del tempo di sosta, con definizione di un numero massimo di ore;			Diretta da parte dell'Amministrazione
		b. introduzione della sosta a pagamento, anche solo in alcune ore del giorno o in alcuni giorni della settimana;			Diretta da parte dell'Amministrazione
		c. definizione di zone di sosta, facendo sì che la sosta a pagamento o il tempo di sosta non siano più limitati solo a certe strade, ma introdotti in interi quartieri o porzioni di territorio;			Diretta da parte dell'Amministrazione
		d. introduzione del parcheggio per i residenti ai quali si concede un accesso speciale, tutelato e privilegiato al parcheggio in determinate zone (ad esempio senza limiti di tempo, con tariffe più convenienti, come permessi mensili o annuali di parcheggio);			Diretta da parte dell'Amministrazione
		e. gestione della sosta integrata, che utilizza tutti o parte degli schemi di cui ai punti precedenti;			Diretta da parte dell'Amministrazione
		f. introduzione della "congestion charge", una sorta di pedaggio per la circolazione dei veicoli in un'area urbana o in una sua porzione, spesso limitato alle sole ore lavorative;			Diretta da parte dell'Amministrazione
		g. introduzione di "restrizioni di accesso", meno conflittuali e più economiche, come ad esempio le ormai diffuse Zone a Traffico Limitato, per le quali si suggerisce, ove possibile, l'estensione delle stesse al complesso degli ambiti interni alla città consolidata meritevoli di attenta tutela e valorizzazione, e in particolare alle zone dei nuclei storici. L'accesso alle Zone a Traffico Limitato può essere regolamentato per standard emissivi, per limiti di portata a terra o su base tariffaria o consentito solo a particolari categorie di utenti, ad esempio i residenti.	- Superficie ZTL - Contrassegni residenti rispetto popolazione residente/domiciliata - Stalli totali parcheggi scambio	Ha % n'	Diretta da parte dell'Amministrazione
DEFINIZIONE DELLE POLITICHE DI MOBILITÀ PER LE AREE INTERNE E I PICCOLI CENTRI	DEFINIRE UN SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO CHE CONTEMPLI SOLUZIONI FLESSIBILI PER LA PROMOZIONE DI FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE SU PICCOLA SCALA.	Sviluppo servizi di TPL			
		a. Sviluppare il sistema di trasporto sostenibile verso le aree urbane di prossimità dove sono incardinati i principali presidi sanitari, formativi e produttivi e verso i poli turistici, con particolare riguardo all'utenza con ridotta capacità motoria: sistemi di trasporto di tipo misto pubblico/privato, servizi a chiamata, bus dedicati, taxi-bus, nuove linee per attività extrascolastiche, car sharing, car pooling, pedibus/bicibus, bike sharing a pedalata assistita			Indiretta - necessaria interlocauzione con altri soggetti
		b. Potenziare i servizi di TPL dedicati per le attività scolastiche e per i lavoratori (nuove linee/fermate);			Indiretta - necessaria interlocauzione con altri soggetti

	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE COMUNE DI GROTTAGLIE (TA) - LINEE DI INDIRIZZO	Pagina 44 di 49		Data Luglio 2024	Revisione 0
		REDATTORE Loredana Domenica Modugno, Architetto			

		c.	Potenziare/migliorare i servizi di mobilità collettiva verso i porti, le stazioni ferroviarie e gli aeroporti attraverso l'attivazione di nuovi servizi di TPL su gomma			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d.	Promuovere politiche di integrazione tariffaria, oraria e modale			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Miglioramento della dotazione trasportistica				
		a.	Promuovere interventi di manutenzione stradale e messa in sicurezza della rete viaria contemplando anche piste ciclabili e strade pedonali			Diretta da parte dell'Amministrazione
		b.	Creare/adeguare fermate del servizio su gomma: fermate a bordo strada per l'accesso ai servizi di TPL extra-urbani su gomma da attrezzare con pensiline, paline informative, illuminazione per garantire una miglior sicurezza e confort durante i tempi di attesa del bus			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c.	Sviluppare reti e percorsi ciclabili, percorsi pedonali attrezzati e sentieristica			Diretta da parte dell'Amministrazione
		d.	Realizzare parcheggi attrezzati per biciclette			Diretta da parte dell'Amministrazione
		e.	Favorire le "connessioni rurali" attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e/o ciclabili che possano garantire il collegamento tra i "centri minori contigui" per consentire spostamenti individuali intercomunali prevedendo interventi sulla rete stradale minore (strade rurali e vicinali)			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		f.	Favorire le "connessioni urbane" attraverso la realizzazione di una rete pedonale e ciclabile in ambito urbano che, in continuità e sicurezza, colleghi quartieri e metta a sistema funzioni urbane			Diretta da parte dell'Amministrazione
		g.	Promuovere l'utilizzo e la diffusione di ITS			Diretta da parte dell'Amministrazione
		h.	Promuovere l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico a basso impatto ambientale, delle dimensioni appropriate alle caratteristiche della domanda (attuale e potenziale), delle strade e delle aree di parcheggio dei centri urbani attraversati, opportunamente equipaggiati per il trasporto dei disabili			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Valorizzazione della rete ferroviaria regionale				
		a.	Predisporre nuovi modelli di esercizio, in collaborazione con gli enti gestori ferroviari, per soddisfare le reali esigenze del territorio regionale (trasporto scolastico, spostamenti casa - lavoro, casa - salute, flussi di mobilità turistici)			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		b.	Recuperare e riqualificare le stazioni ferroviarie e gli immobili (case cantoniere) non in uso ferroviario, come strutture interconnesse e multifunzionali a servizio della popolazione residente e dei turisti			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		c.	Rafforzare i collegamenti intermodali ferro - gomma individuando alcune stazioni strategiche per assicurare i collegamenti con i centri urbani attraverso minibus a chiamata, infrastrutture ciclopedonali, auto e passaggi condivisi			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		d.	Attrezzare il materiale rotabile ferroviario per il trasporto biciclette al seguito			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		e.	Promuovere interventi di integrazione intermodale della linea ferroviaria locale con la rete locale lenta (ciclovie, sentieri), anche prevedendo in corrispondenza delle stazioni/fermate principali della rete di competenza regionale, infrastrutture a supporto della mobilità ciclistica			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		f.	Promozione della ferrovia locale regionale "in chiave turistica" prevedendo l'attivazione di corse speciali con vagoni d'epoca e riqualificando rami di ferrovie dismessi per la			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		g.	fruizione turistica del territorio regionale			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti

STRATEGIE E AZIONI _ MANUALE PER L'INTEGRAZIONE DI MISURE E SET DI MISURE IN UN PUMS_INIZIATIVA CIVITAS

STRATEGIE	FINALITÀ	AZIONI/MISURE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	RESPONSABILITÀ DIRETTA / INDIRETTA
ACCESSIBILITÀ	RIDUZIONE DIPENDENZA DALL'AUTO	Implementare la creazione di zone e strade pedonali , per influenzare il comportamento dei pedoni e offrire aree pedonali sicure e piacevoli.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Creare zone pedonali (provvisorie) , per ridurre il volume di traffico in centro città è possibile applicare restrizioni d'accesso e attuare strategie per favorire gli spostamenti a piedi.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Creazione di zone ad accesso riservato. Queste zone possono essere aree sensibili a basse emissioni, zone centrali o storiche, parchi naturali ecc. Le restrizioni potrebbero colpire, per esempio, tutti i veicoli tranne quelli puliti. (C)			Diretta da parte dell'Amministrazione
SICUREZZA STRADALE	PREVENZIONE INCIDENTI	Limiti di velocità. Pattuglie di polizia stradale e segnaletica orizzontale.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Sicurezza dei ciclisti e pedoni. La sicurezza è il problema principale per il trasporto non motorizzato, che migliora l'esperienza di vita e il movimento in città.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Attraversamenti pedonali. Esistono vari tipi di attraversamenti pedonali, dalle semplici strisce agli attraversamenti intelligenti, passando per quelli che richiedono investimenti più significativi, come ponti pedonali, sottopassaggi, incroci e strade "shared space".			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Manutenzione stradale. Il concetto di manutenzione racchiude in sé varie pratiche e scopi: nel tempo, le strade si deteriorano per usura, incidenti, agenti atmosferici ed eventi naturali. Misure come lo spargimento di graniglia possono essere utili per ridurre gli effetti di meteo e temperatura sulla percorribilità. I processi di manutenzione permettono inoltre di valutare l'impatto dei materiali di costruzione delle strade sull'inquinamento e i benefici legati allo sviluppo di nuovi materiali.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Moderazione traffico. Le misure di moderazione del traffico sono misure fisiche o normative volte a limitare velocità o accelerazione dei veicoli.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Mobilità accessibile. Misure per incrementare l'accessibilità (sistemi di guida visuale e integrazione di queste con informazioni audio e/o tattili).			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Sicurezza stradale nelle scuole. Proporre corsi obbligatori sulla sicurezza stradale			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Migliorare traffico prossimità scuole. Vietare l'accesso alle auto in un raggio di 500 metri dalle scuole			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Strade sicure attrezzate pedoni e ciclisti. Garantire strade sufficientemente ampie, con pavimentazione regolare e manutenzione adeguata anche in inverno.			Diretta da parte dell'Amministrazione
GESTIONE DEL TRAFFICO	STRATEGIE DI GESTIONE DELLA DOMANDA TELEMATICA DEI TRASPORTI GESTIONE DELLA MOBILITÀ	Segnaletica verticale e orizzontale convenzionale. Verticale - segnali vari con testo o immagini per informazioni, regolamentazione o avvisi; Orizzontale - per incanalare il traffico e trasmettere avvisi, requisiti normativi o informazioni; Miscellanea - inclusi semafori, segnali temporanei e lampade per segnalare vie di fuga o ostruzioni pericolose.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Gestione ordinaria traffico. La gestione ordinaria del traffico prevede misure volte a influenzare i flussi all'interno di una rete; tra queste figurano i divieti d'accesso e le precedenza, che servono ad alterare direzione e movimento dei veicoli, contribuendo, con i parcheggi e i divieti di sosta a mantenere scorrevole il traffico stradale.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Pannelli a messaggio variabile. I pannelli a messaggio variabile (VMS o PMV) sono segnali digitali usati per informare gli automobilisti su eventi specifici o sulle condizioni del traffico rilevate in tempo reale.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Centro coordinamento mobilità. Piattaforma per la diffusione di informazioni e competenze			Diretta da parte dell'Amministrazione
GESTIONE DELLA SOSTA	STRATEGIE DI GESTIONE DELLA DOMANDA	Aree di parcheggio. Le aree di parcheggio sono strutture (multipiano) o aree (superfici) dedicate al parcheggio. La loro disponibilità ha un importante impatto sull'uso dell'auto.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Regolamentazione parcheggi. Sovente, gli spazi di parcheggio disponibili per le consegne non bastano per soddisfare i bisogni dei veicoli di trasporto e i corrieri sono costretti a sostare in doppia fila. La disponibilità di aree di carico e scarico merci è un criterio diffuso per organizzare l'ultimo miglio delle consegne. La mancanza di spazi appositi costringe i corrieri a svolgere le operazioni sulla carreggiata o sul marciapiede, causando rallentamenti e situazioni pericolose per gli altri utenti della strada			Diretta da parte dell'Amministrazione

		Parcheggio a pagamento. Con il parcheggio a pagamento, l'utente paga per utilizzare gli spazi di parcheggio, in parcheggi dedicati o in spazi determinati lungo la strada. Controlli parcheggio . I controlli sono applicati alle aree di parcheggio (multipiano, a livello stradale o sotterranee) e al parcheggio in strada. Il genere di controlli varierà in base al tipo di parcheggio. Standard di parcheggio. Gli standard di parcheggio sono le norme relative allo spazio richiesto o consentito per lo sviluppo di nuovi parcheggi nella pianificazione territoriale. Sistemi guida parcheggio. I sistemi di guida e informazione sui parcheggi (PGI) usano pannelli a messaggio variabile (VMS) per fornire informazioni sulla disponibilità e la posizione dei parcheggi Gestione parcheggio auto. Con "gestione del parcheggio" ci si riferisce al processo di controllo della quantità, il costo e l'accesso ai parcheggi in un determinato luogo. Gestione parcheggio locale. Con "gestione del parcheggio" ci si riferisce al processo di controllo della quantità, il costo e l'accesso ai parcheggi in un determinato luogo. Co-utilizzo degli spazi di parcheggio, lavoratori 9-17 abitanti 17-9. Il co-utilizzo degli spazi di parcheggio 9-17 per i lavoratori e 17-9 per gli abitanti è particolarmente adatto alle aree miste			Diretta da parte dell'Amministrazione Diretta da parte dell'Amministrazione Diretta da parte dell'Amministrazione Diretta da parte dell'Amministrazione Diretta da parte dell'Amministrazione Diretta da parte dell'Amministrazione Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
INTERMODALITÀ	STRATEGIE DI GESTIONE DELLA DOMANDA TRASPORTO COLLETTIVO TELEMATICA DEI TRASPORTI STRATEGIE DI GESTIONE DELLA DOMANDA	Park & ride. Il Park & ride è una forma di trasporto integrato che permette agli utenti del trasporto privato di sistemare i loro veicoli in un parcheggio e recarsi in città servendosi del trasporto pubblico.			Diretta da parte dell'Amministrazione
		Biglietti integrati. I biglietti integrati permettono a un passeggero di passare da un mezzo di trasporto pubblico all'altro usando un unico biglietto per l'intero viaggio.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Offerta di tariffe integrate. Questa misura permette ai passeggeri di usare un unico biglietto per diversi servizi (es. tutti i mezzi pubblici in una certa città o regione) o di usare un biglietto d'ingresso per un evento sportivo come biglietto per i mezzi pubblici.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Trasporto a chiamata. Il trasporto a chiamata è una via di mezzo tra gli autobus e il taxi e copre un'ampia gamma di servizi di trasporto, dalle forme di trasporto informali e comunitarie alle reti più ampie.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Mappe per viaggi multimodali, scambi dall'autobus alla bici ecc.			Diretta da parte dell'Amministrazione
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	STRATEGIA DI GESTIONE DELLA DOMANDA COINVOLGIMENTO PUBBLICO	Contributi dei costruttori. Ai costruttori può essere richiesto di supportare economicamente le infrastrutture delle aree in cui costruiscono.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Densità e varietà delle costruzioni. Una maggiore intensità di sviluppo incoraggia viaggi più brevi, dunque favorisce gli spostamenti a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico. Allo stesso modo, una maggiore varietà di costruzioni può aumentare l'accessibilità, riducendo il bisogno di spostarsi.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Pianificazione a supporto del trasporto pubblico Migliorare le condizioni per un funzionamento ottimale del trasporto pubblico			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti
		Trasporto sostenibile. Migliorare l'accessibilità delle aree urbane permettendo al pubblico di viaggiare in maniera alternativa; aumentare l'offerta di trasporti pubblici, come alternativa all'auto privata.			Indiretta - necessaria interlocuzione con altri soggetti

PARTE VIII: DESCRIZIONE DELLE STRATEGIE E AZIONI PER IL COMUNE DI GROTTAGLIE

Si riporta in questo capitolo la scelta delle strategie e delle relative azioni, selezionate sulla base delle specificità del territorio, derivanti dal percorso di condivisione e partecipazione, dalle evidenze emerse nella fase di costruzione e interpretazione del quadro conoscitivo e che saranno approfondite nel documento relazione finale del PUMS.

Si ribadisce che 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.

Tra le azioni sono elencate, oltre a quelle tipiche degli strumenti di tipo strategico e programmatico quale è il PUMS, anche azioni di tipo gestionale attuabili nel breve periodo. Per queste ultime il P.U.M.S. funge da strumento di indirizzo, individuando le risorse da allocare e rimandando eventualmente al PUT e ai piani particolareggiati per il relativo piano di dettaglio.

Si riporta di seguito una sintesi delle strategie e azioni previste per il P.U.M.S. del territorio di Grottaglie:

DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E ZONE A TRAFFICO LIMITATO
ESTENSIONE DELLA ZTL E ZTR
RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA SU STRADA E NUOVI SISTEMI DI PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO E ZONE DI SOSTA REGOLAMENTATA
GESTIONE DELLE AREE DI SOSTA ATTORNO ALLA ZONA A TRAFFICO LIMITATO
POLITICHE E GESTIONE DELLA SOSTA - PARK PRICING E ROAD PRICING
POLITICHE GESTIONALI DELLA CIRCOLAZIONE
INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE SUGLI ASSI DI ACCESSO PRINCIPALI
INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE SULLE STRADE SECONDARIE/ LOCALI
INTEGRAZIONE DEI SISTEMI DI TRASPORTO PUBBLICO E SVILUPPO DELLA MOBILITA' COLLETTIVA
STRATEGIA DEL P.U.M.S. IN TEMA DI TRASPORTO PUBBLICO E RIORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA
MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO AL TPL
PIANO DI ADEGUAMENTO DELLE FERMATE
SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE E CICLISTICA
DEFINIZIONE DELLA RETE CICLABILE E CICLOPEDONALE
SERVIZI DI SUPPORTO ALLA MOBILITÀ CICLISTICA (Velostazioni, servizi di bike sharing, parcheggi per le biciclette, noleggio biciclette, contrasto al furto delle biciclette, intermodalità, ciclo- logistica, cicloturismo, l'ufficio biciclette, biciplan e la mappa della rete portante (Bicipolitana), la partecipazione)
ACCESSIBILITÀ E SICUREZZA - DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA
AMPLIAMENTO E MESSA IN RETE DELLE AREE PEDONALI
INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE 30
METROMINUTO GROTTAGLIE
PEBA - BANDIERA LILLA
STRUMENTI DIGITALI DEDICATI ALL'INFOMOBILITÀ
SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING
MOBILITÀ ELETTRICA, ATTIVA E SOSTENIBILE
RAZIONALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA
MOBILITY MANAGEMENT
MOBILITY MANAGER AZIENDALE
MOBILITY MANAGER SCOLASTICO
PEDIBUS E BICIBUS
PIANO DELLA MOBILITÀ SCOLASTICA

PARTE IX: LA VISION DEL P.U.M.S. : SFIDE E OPPORTUNITÀ DELLA MOBILITÀ NELLA GROTTAGLIE DI OGGI E DI DOMANI

Il Comune di Grottaglie presenta una visione ambiziosa per il futuro della città, focalizzata sulla sostenibilità e sulla qualità della vita. Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) prevede la creazione di Zone a Traffico Regolamentato, il miglioramento del trasporto pubblico, e lo sviluppo di infrastrutture per la mobilità attiva, come piste ciclabili e percorsi pedonali. Con un impegno verso l'innovazione e la sostenibilità, Grottaglie si propone di diventare una città più accessibile, verde e vivibile, in linea con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'ONU.

- **Definizione delle politiche gestionali della sosta e ZTR:** Per migliorare la mobilità urbana e garantire una migliore qualità della vita, il Comune di Grottaglie intende adottare politiche gestionali avanzate per la regolamentazione della sosta e l'istituzione di zone a traffico regolamentato (ZTR) e limitato (ZTL). Una delle prime azioni sarà l'istituzione di nuove zone regolamentate nel nucleo urbano, con l'obiettivo di ridurre il traffico veicolare, migliorare la qualità dell'aria e valorizzare il patrimonio culturale e turistico della zona. Parallelamente, si procederà alla riorganizzazione della sosta su strada, con l'introduzione di nuovi sistemi di parcheggi di interscambio e zone di sosta regolamentata attorno alla ZTL esistente. Queste aree di sosta saranno progettate per facilitare l'accesso alla città da parte di residenti e visitatori, riducendo il traffico di attraversamento e incentivando l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili. La gestione della sosta potrà essere ottimizzata attraverso politiche di park pricing e road pricing, che regoleranno l'accesso e la tariffazione delle aree di parcheggio, incentivando l'uso di mezzi pubblici e riducendo l'utilizzo di veicoli privati.

- **Politiche gestionali della circolazione:** Per migliorare la fluidità del traffico e ridurre l'inquinamento, saranno attuati interventi strategici di riorganizzazione della circolazione, concentrati sugli assi di accesso principali e all'interno della futura ZTL. Questi interventi includeranno la riqualificazione delle strade, l'implementazione di avanzati sistemi di controllo del traffico e la creazione di percorsi alternativi dedicati ai mezzi pesanti, con l'obiettivo di decongestionare il centro urbano. La riorganizzazione della circolazione interesserà i principali assi di scorrimento, cruciali per la distribuzione del traffico tra il territorio urbano, l'extraurbano e i quartieri cittadini. Gli obiettivi principali sono: ridurre la pressione del traffico veicolare, facilitare l'accesso ai nuovi nodi di scambio intermodale e migliorare la sicurezza stradale. L'istituzione permanente di sensi unici, in linea con gli obiettivi del PUMS, contribuirà a una migliore gestione della circolazione e della sosta, impedendo l'aumento del traffico e liberando spazio per pedoni, ciclisti e persone con difficoltà motorie. Questa riorganizzazione della sezione stradale è pensata per creare un ambiente urbano più sicuro e inclusivo, promuovendo una mobilità più sostenibile e accessibile a tutti.

- **Integrazione dei sistemi di trasporto pubblico e sviluppo della mobilità collettiva:** Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Grottaglie prevede una strategia complessiva per il miglioramento del trasporto pubblico, con un focus particolare sulla riorganizzazione del trasporto su gomma. Oltre a introdurre misure per accompagnare il trasporto pubblico locale (TPL) e adeguare le fermate per renderle più accessibili e sicure, il P.U.M.S. propone l'implementazione di una rete di bus navetta. Questi bus navetta collegheranno i quartieri periferici con il centro e i principali punti di interesse della città, facilitando la mobilità sostenibile e riducendo la necessità di utilizzare veicoli privati. L'introduzione dei bus navetta ha diversi vantaggi: riduce la congestione del traffico, diminuisce le emissioni di inquinanti atmosferici e offre un'alternativa efficiente e accessibile all'auto privata, specialmente per chi non ha un mezzo di trasporto personale. Inoltre, i bus navetta sono pensati per garantire una maggiore frequenza e flessibilità rispetto alle linee di trasporto pubblico tradizionali, facilitando l'accesso ai servizi urbani e migliorando la connettività tra i quartieri. Questo sistema, combinato con un miglioramento delle infrastrutture di fermata e un'attenzione alla sicurezza, mira a incentivare l'uso dei mezzi pubblici, promuovendo una mobilità più sostenibile e inclusiva.

- **Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica:** Un aspetto fondamentale della mobilità sostenibile è la promozione della mobilità attiva. Saranno definiti percorsi ciclabili e ciclopedonali sicuri, integrati da servizi per i ciclisti come velostazioni e posteggi di biciclette custoditi e attrezzati. Inoltre, potrà essere sviluppato un servizio di bike sharing per favorire l'uso delle biciclette in città. Queste iniziative, unite all'ampliamento delle aree pedonali e alla messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, contribuiranno a rendere Grottaglie una città più accessibile e vivibile.

- **Accessibilità e sicurezza:** Un'attenzione particolare sarà rivolta all'accessibilità e alla sicurezza per tutti i cittadini, inclusi quelli con mobilità ridotta. Saranno implementate soluzioni per ampliare e mettere in rete le aree pedonali, individuare e segnalare le zone 30, e migliorare la sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti pedonali. Inoltre, potrà essere introdotto il progetto "Metrominuto Grottaglie", un sistema di mappatura dei percorsi pedonali per facilitare gli spostamenti a piedi.

- **Strumenti digitali e mobilità condivisa:** L'infomobilità potrà essere potenziata attraverso l'uso di strumenti digitali per informare i cittadini su traffico, parcheggi e trasporti pubblici in tempo reale. Potranno essere promossi sistemi di mobilità motorizzata condivisa, come car-sharing, bike-sharing, van-sharing e car-pooling, per ridurre il numero di veicoli in circolazione e promuovere soluzioni di trasporto più sostenibili.

GROTTAGLIE: UNA CITTÀ ACCESSIBILE, VIVIBILE, DINAMICA E SOSTENIBILE

Con il PUMS, Grottaglie affronta una sfida ambiziosa, ponendosi l'obiettivo di migliorare la qualità della vita dei suoi abitanti attraverso un progetto di ampio respiro. La città mira a diventare un esempio di sostenibilità, innovazione e inclusività. Questo piano non si limita a promuovere una mobilità efficiente, ma abbraccia una trasformazione più ampia che coinvolge aspetti fondamentali come l'accessibilità, la vivibilità e lo sviluppo sostenibile. Di seguito vengono delineati i tre pilastri principali della visione futura di Grottaglie.

- Grottaglie - Città Accessibile e Vivibile:** L'obiettivo è creare una città in cui l'accesso ai servizi e ai luoghi di lavoro sia semplice e immediato, con spostamenti facilitati per pedoni e ciclisti. Questo renderà Grottaglie una città ideale per le famiglie, caratterizzata da un ambiente sicuro, salutare e con una qualità della vita elevata.
- Grottaglie - Città Dinamica, Innovativa e Connessa:** Grottaglie intende integrare tradizione e innovazione, attirando nuove imprese e offrendo un solido supporto alle istituzioni pubbliche per promuovere lo sviluppo tecnologico e imprenditoriale. La città sarà all'avanguardia, garantendo connessioni fisiche e digitali efficienti per migliorare la mobilità e la comunicazione.
- Grottaglie - Città Sostenibile e Verde:** In armonia con gli ecosistemi naturali, Grottaglie promuoverà stili di vita sostenibili e tutelerà le risorse per le future generazioni. La città si impegnerà a essere un modello di urbanistica verde, incentivando comportamenti rispettosi dell'ambiente e integrando la sostenibilità in ogni aspetto della vita quotidiana.

Il PUMS di Grottaglie, attraverso una pianificazione accurata e politiche mirate, rappresenta un passo fondamentale verso la realizzazione di questa visione. La città si prepara così a diventare un luogo sempre più sostenibile, inclusivo e sicuro per i suoi cittadini, offrendo un futuro di crescita e benessere.



Immagini tratte da: Superilla BARCELONA 2015–2023 - Ajuntament de Barcelona - Barcelona Regional



Barcelona Bike Bus: BiciBús Eixample. Foto: Calvox & Periche



VANaPEDAL, l'operatore di logistica sostenibile, ritira un ordine dalla cella refrigerata al mercato - TACTIC Barcelona



Bicicletta cargo elettrica utilizzata per le consegne a Barcellona - TACTIC Barcelona