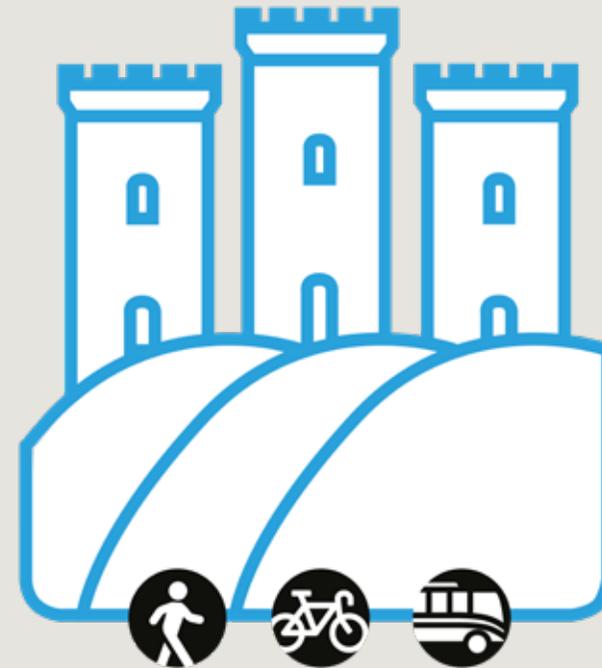


PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Report dell'incontro pubblico
04 MARZO 2020
Palazzo di Città



PUMS

OSTUNI

Promosso da:



Redazione a cura dell'ATI:



L'AMMINISTRAZIONE

Tra le sfide per il futuro che coinvolgono le città vi è quella di rendere gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili, in linea con quanto promosso nell'obiettivo 11 dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite.

Sviluppare nuovi modelli per la mobilità urbana, porre attenzione alla qualità della vita e ai bisogni dei propri cittadini sono gli obiettivi che l'Amministrazione Comunale intende perseguire con la redazione di uno strumento strategico e innovativo come il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS).

Con l'avvio del PUMS, si è aperto il processo partecipativo, che prevede incontri pubblici e consultazioni on-line, in cui i cittadini sono coinvolti fin da subito nella costruzione di uno scenario condiviso di sviluppo per la città di Ostuni.

In questa sede è presentato l'esito dei lavori del primo incontro pubblico di confronto e cooperazione tra cittadini, associazioni e stakeholders, che, accompagnati dagli esperti facilitatori e dai professionisti incaricati per la redazione del PUMS, hanno contribuito a segnalare criticità e a sostenere numerose proposte, a testimonianza del forte legame della comunità ostunese con il proprio territorio.



Il Sindaco L'Assessore all'Urbanistica
Avv. Guglielmo Cavallo Arch. Eliana Pecere

Un **PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)** è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e periurbane per migliorare la qualità della vita nelle città.

Il **PUMS** integra gli altri strumenti di piano esistenti.

Esso segue principi di:

1. Integrazione

Di politiche e di pratiche nei diversi settori (trasporti, uso del suolo, sviluppo economico, inclusione sociale, ecc.), tra differenti livelli di autorità (Municipi, Comuni, Regioni, ecc.), tra differenti soggetti (Enti locali, Autorità territoriali, ecc.).

2. Partecipazione

Coinvolgendo cittadini e stakeholder nel processo decisionale, costruendo la capacità di affrontare istanze complesse e pianificare, nel rispetto dei principi di equità e condivisione.

3. Monitoraggio

Considerando obiettivi di breve termine e target di progetto misurabili, tali che le scelte siano comunque allineate a strategie di sviluppo sostenibile sovralocali e di più lungo periodo.

4. Valutazione

Attraverso un approccio che consente di: identificare lo scenario di partenza; definire obiettivi, visione e target, selezionare politiche e misure; assegnare responsabilità e risorse; definire un sistema di indicatori di monitoraggio e valutazione.

che cos'è il pums?



gli obiettivi

Un **PUMS** mira a creare un sistema urbano dei trasporti che persegua alcuni obiettivi di base, non di natura meramente quantitativa ma sostanzialmente legati al tema della vivibilità della città.



1. CONTRIBUIRE A MIGLIORARE L'ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO E LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO E DELLA CITTÀ IN GENERALE A BENEFICIO DEI CITTADINI, DELL'ECONOMIA E DELLA SOCIETÀ NEL SUO INSIEME.

2. MIGLIORARE L'EFFICIENZA E L'ECONOMICITÀ DEI TRASPORTI DI PERSONE E MERCI.



3. RIDURRE L'INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO, LE EMISSIONI DI GAS SERRA E I CONSUMI ENERGETICI.

4. MIGLIORARE LE CONDIZIONI DI SICUREZZA.

5. GARANTIRE AI CITTADINI OPZIONI DI TRASPORTO CHE PERMETTANO LORO DI ACCEDERE ALLE DESTINAZIONI ED AI SERVIZI CHIAVE.

la partecipazione

Alla base del processo partecipativo di supporto alla redazione del **PUMS** vi è la definizione di attori chiave e stakeholder da coinvolgere al fine di determinare gli obiettivi del piano e i possibili elementi di conflitto che lo stesso dovrà affrontare nello sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile.

È importante creare una cooperazione duratura tra tutti i gruppi di stakeholder individuati e preparare la base di conoscenza e capacità che risulterà fondamentale nell'implementazione vera e propria del piano.

Attraverso l'approccio partecipativo sarà utile indagare lo stato di fatto della mobilità cittadina (punti di forza e debolezza, criticità rilevanti, risorse a disposizione, ecc.) e i possibili scenari di sviluppo.

L'obiettivo di questa fase di lavoro è duplice.

Da una parte, l'analisi partecipativa permette di completare il quadro delle analisi di partenza con istanze di carattere più sociale e qualitativo, utili a fornire un'indicazione relativa anche al contesto sociale nel quale le politiche del PUMS saranno introdotte. D'altra parte, il confronto partecipativo costruirà una visione comune dello sviluppo della mobilità sostenibile nel proprio ambito territoriale, aumentando così la possibilità di efficacia del piano stesso.



l'incontro del 04.03.2020

INCONTRO PUBBLICO
Mercoledì 4
marzo 2020 - Ore 17.00
Piazza di Città, primo piano
Palazzo della Libertà, 67
OSTUNI





Il processo partecipativo per la redazione del **PUMS** di Ostuni parte con una prima fase aperta ai cittadini e volutamente poco strutturata, nella quale i partecipanti sono chiamati a far emergere le proprie istanze in termini di mobilità sostenibile attraverso un lavoro facilitato su tre supporti:

- una bacheca su cui sono riportate le indagini e le analisi sugli spostamenti urbani;
- una mappa interattiva su cui i partecipanti possono segnalare le principali connessioni a piedi, in bici o in bus che necessitano di maggiore attenzione poiché maggiormente frequentate e problematiche;
- una bacheca su cui segnalare sinteticamente le criticità e le proposte della città in generale.





In particolare, nel corso del primo incontro, svoltosi presso Palazzo di Città, il giorno 04 marzo 2020, il lavoro si è così articolato:

1. introduzione al tema della mobilità sostenibile e alla descrizione delle modalità di svolgimento del percorso partecipativo;
2. interazione sui supporti. I partecipanti hanno avuto la possibilità di esprimersi rispetto alle tre aree tematiche specifiche: pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico locale, coincidenti con i macro ambiti di lavoro del PUMS.

I risultati dell'interlocuzione con i partecipanti sono stati annotati direttamente sulle mappe per tutti quegli elementi la cui identificazione territoriale è univoca, e sulla bacheca secondo la clusterizzazione punti di forza e di debolezza.

I risultati del lavoro dello spazio aperto sono riportati di seguito, scindendo i punti di carattere generale da quelli più direttamente riferibili al singolo ambito territoriale.



Nella città di Ostuni la modalità prevalente per gli spostamenti risulta essere **l'automobile**. Scarse o nulle sono le possibilità alternative effettivamente percepite non solo dai cittadini, ma anche dai turisti e visitatori che, soprattutto nei mesi estivi, popolano le strade della città.

Per quanto riguarda i residenti, sempre più sentita è la necessità di effettuare interventi a favore della **pedonalità**, come il ripristino o l'allargamento dei marciapiedi, la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, la creazione di percorsi dedicati.

Una particolare attenzione spetta al **nucleo antico**, dove è necessario fornire maggiori spazi alla pedonalità ma anche garantire l'accessibilità alle diverse fasce di popolazione, nonché agevolazioni per l'approvvigionamento delle attività commerciali presenti. Sarà anche necessario provvedere ad un nuovo studio del piano parcheggi.

Parallelamente, la richiesta emersa maggiormente durante l'incontro riguarda il **miglioramento del servizio di trasporto pubblico**, ad oggi gestito dalla STP Brindisi ma caratterizzato da una scarsa frequenza, dalla mancanza di alcuni tragitti percepiti come necessari, e dalla difficoltà nel reperire informazioni a riguardo.

La necessità di bus pubblici è intensa soprattutto in relazione alla conformazione urbana di Ostuni: alla città contemporanea, già estesa, si aggiungono le contrade abitate (Zona Casale Ramunno, San Michele, Contrada Molillo, Via Martina e Via Ceglie), la zona artigianale e le marine, luoghi ad oggi altamente dipendenti dall'automobile. Anche il mercato settimanale del sabato non è collegato alla città da un servizio di trasporto pubblico.

Per quanto riguarda invece i flussi turistici, in crescita di ogni anno, è necessario in primo luogo studiare il sistema dei **parcheggi di scambio**. Allontanati dal centro cittadino, essi potrebbero essere attrezzati con un ventaglio di servizi, dai bagni ai punti informativi, fino a piccole navette elettriche dirette alle strade del centro storico o di bike sharing / car sharing elettrico.

Ai cittadini non risulta idoneo il parcheggio di Corso Mazzini, su cui si potrebbe invece prediligere lo spazio della pedonalità, mentre si propone di delocalizzare i parcheggi in altre aree, come lo spazio dell'ex mercato ortofrutticolo, oppure quello presente nei pressi del deposito STP, o nella ex cava dismessa.





Un sistema di parcheggi di scambio potrebbe risultare interessante anche per pratiche di **Piedibus e Ciclobus**, immaginandoli come luoghi di raccolta dei bambini da cui proseguire tutti insieme a piedi o in bici.

Infine, il tema della ciclabilità viene individuato come un ulteriore strumento per disincentivare l'uso dell'automobile da parte dei turisti, connettendo i diversi luoghi di interesse con il centro cittadino. In tal senso una possibilità potrebbe essere data da una nuova viabilità che predilige il senso unico, liberando spazio per i percorsi ciclabili

Rispetto alle iniziative intraprese dal Comune di Ostuni, numerose riguardano il tema della mobilità sostenibile: dall'adesione alla Settimana Europea per la Mobilità Sostenibile 2019, all'iscrizione sulla piattaforma nazionale dell'Osservatorio PUMS, all'organizzazione di incontri pubblici sulla mobilità lenta e sui cammini pugliesi che interessano il territorio comunale (Cammino Materano e Via Francigena), alla partecipazione alle conferenze nazionali ANCI di Catania fino alle candidature ai bandi regionali di finanziamento per la redazione del PUMS e del PEBA (Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche), vinti entrambi.



pedonalità

La prima zona presa in considerazione è il **nucleo antico**. Qui la pedonalità, seppur incentivata dalle frequenti chiusure al traffico nel periodo estivo, non è facilitata dai salti di quota, impegnativi per i residenti di fascia d'età più avanzata.

In generale, i percorsi pedonali della città risultano caratterizzati da **marciapiedi poco mantenuti e troppo stretti**, ad eccezione di quelli che cingono Parco Rimembranze.

In **Corso Mazzini e Via Pola**, in particolare, entrambe strade con una più intensa presenza di esercizi commerciali, lo spazio per il passaggio pedonale risulta ridotto e gli alberi troppo a ridosso degli ingressi.

Non sono presenti percorsi riservati esclusivamente alla pedonalità e la superficie destinata ai pedoni risulta scarsa anche **nelle zone periferiche**, dove sezioni stradali più ampie potrebbero permettere invece una situazione più agevole. In queste zone, la necessità sarebbe quella di garantire accessibilità e comfort sia ai residenti, sia ai turisti che spesso da qui si spostano verso la stazione.

Il bisogno di marciapiedi o marciapiedi più ampi è percepito anche in strade come **Corso Garibaldi**, come la **SS16**, ormai praticamente urbana, e in tracciati di connessione tra il nucleo antico con la **Zona Colli**, con la **Zona 167**, con la stessa **stazione**, sulla quale lavorare per l'abbattimento delle barriere architettoniche e l'accessibilità da ambo i lati, e con le marine.

Particolare attenzione poi, andrebbe riservata alle intersezioni dei percorsi di tracciati pedonali rilevanti a scala nazionale, come la **Via Francigena**, con strade a ben più alta velocità, magari inserendo degli impianti semaforici a chiamata.

Gli interventi proposti dai cittadini durante l'incontro per incentivare la pedonalità sono di diverso tipo. Alcuni strutturali, come l'inserimento di sistemi di sollevamento elettrici all'interno del centro storico, la creazione o il ripristino di marciapiedi, altri più leggeri, come la conversione di alcune strade in percorsi preferenziali ciclopedonali o la chiusura temporanea di alcune aree punto di aggregazione anche nei periodi invernali (Piazza della Libertà, Piazza Galizia, Via Pola, Via Annunziata).



ciclabilità

La nuova rete pedonale dovrà tener conto del posizionamento delle scuole e integrarsi ad un sistema di parcheggi di scambio.

Seppure fortemente interessata dal cicloturismo, l'area urbana di Ostuni non è dotata di percorsi ciclabili. Un tracciato è presente in corrispondenza della marina, scarsamente mantenuto ma soprattutto non connesso ad altri percorsi.

Anche la Ciclovia dell'Acquedotto risulta essere in alcuni tratti poco sicura.

Ad Ostuni sono presenti le associazioni FIAB Globuli Rossi e Bici Club, che organizzano numerose escursioni in bicicletta. Inoltre, all'altezza di Montalbano (frazione di Fasano) è presente L'AlbergaBici - Centro Visite del Parco Dune Costiere, un'ex Casa Cantoniera dell'ANAS riqualificata come struttura ricettiva per coloro che si muovono in bicicletta.

Come per la pedonalità, i cittadini suggeriscono di **liberare lo spazio carrabile a favore del transito biciclette**, con lo scopo di realizzare una rete ciclabile che colleghi la città al suo mare, e che sia dotata di servizi posizionati in corrispondenza delle aree parcheggio: colonnine elettriche, stalli, postazioni di bike sharing.

Alcuni suggerimenti indicano la realizzazione di percorsi interni alla città: nei pressi del Liceo Scientifico e della Guardia di Finanza, oppure su Viale Oronzo Quaranta. Verso l'esterno, le connessioni suggerite riguardano il Parco delle Dune Costiere, Contrada del



trasporto pubblico

Malandrino e Via Ceglie Messapica, Monticelli, verso Cisternino.

Ostuni è servita dalla Società Trasporti Pubblici Brindisi SpA, che collega la città ai centri più vicini.

Una delle principali criticità rilevate dai cittadini riguarda la carenza e la qualità delle **informazioni** del trasporto, che rendono difficile la comprensione degli orari delle corse sia per i cittadini, sia per i turisti, per i quali non sono disponibili le traduzioni in lingua.

Il servizio bus è particolarmente richiesto per le zone periferiche della città. In primo luogo per la **zona artigianale**, dove risiede un numero elevato di famiglie e dove la circolare passa solamente in due orari diversi. Nella stessa area, inoltre, transitano i collegamenti extraurbani verso Brindisi e Cisternino, che tuttavia non possono essere usati in maniera urbana.

Maggiori collegamenti sono richiesti per Ostuni e Montalbano, e per le zone marine, per le quali basterebbe prolungare di pochi metri la corsa già esistente verso Villanova.

Per alcuni tragitti si immagina una **caratterizzazione tematica**: itinerari dedicati alla storia, all'arte, al cibo, alla musica. Potrebbe essere un esempio l'itinerario dei Santuari presenti nell'agro Ostunese: Santuario di Sant'Oronzo, Villa Specchia, Comunità monastica di Bose, Santa Maria D'Agnano.

Si rileva in generale difficoltà di manovra per i grandi bus, i cui tragitti andrebbero verificati in corrispondenza delle svolte. Ai bordi delle intersezioni si potrebbero inserire degli inibitori della sosta, in modo da non occludere gli spazi e garantire una maggiore ampiezza per le manovre.

Tra le proposte fatte, emerge anche il **taxibus urbano**: un sistema leggero di piccoli mezzi a chiamata che potrebbe servire le contrade abitate e le aree periferiche e arrivare più facilmente nelle strade del nucleo antico.

In precedenza, i sistemi di trasporto privati del tipo Ape Car, non hanno contribuito ad una riduzione del traffico, bensì ad un suo aumento, non essendo stati coordinati tra loro.

Infine, la fermata di Pascarosa, servita dalle Ferrovie Sud Est, ad oggi non è percepita come un servizio dai cittadini, come invece potrebbe

criticità

essere.

- COLLEGAMENTI PEDONALI POCO SICURI E MANUTENUTI
- CORSO MAZZINI: SPAZIO PER PEDONI INSUFFICIENTE
- PENDENZE URBANE FATICOSE
- MARCIAPIEDI STRETTI E SCONNESSI
- ATTRAVERSAMENTI PEDONALI PERCEPITI POCO SICURI
- ZONE PERIFERICHE NON COLLEGATE CON IL CENTRO
- STAZIONE DI OSTUNI DISTANTE 3 KM DAL CENTRO STORICO
- PISTA CICLABILE SULLA MARINA È ISOLATA
- INFOMOBILITÀ SU TRASPORTO PUBBLICO SCARSA, SOLO IN ITALIANO
- COLLEGAMENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO CON LA ZONA ARTIGIANALE E LA MARINA INSUFFICIENTI
- CONGESTIONE DEL TRAFFICO IN CORRISPONDENZA DELL'INGRESSO E USCITA DELLE SCUOLE
- CENTRO URBANO CONGESTIONATO DA ELEVATO NUMERO DI AUTOMOBILI E BUS TURISTICI
- PARCHEGGI NON ATTREZZATI PER LA RICEZIONE DI GRANDI NUMERI DI TURISTI
- MERCATO SETTIMANALE CONGESTIONATO DA ELEVATO NUMERO DI AUTOMOBILI
- PARCHEGGIO VIA PIETRO DE CRISTOFORIS CONGESTIONATO NEI PERIODI ESTIVI

proposte

- AMPLIAMENTO DEI PERCORSI PEDONALI: CORSO MAZZINI, VIA POLA, E CORSO EMANUELE, PIAZZA DELLA LIBERTÀ PEDONALE ANCHE NEI WEEKEND IN INVERNO
- MESSA IN SICUREZZA DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI
- SISTEMI DI SOLLEVAMENTO ELETTRICI PER SUPERARE DISLIVELLI DEL CENTRO STORICO / CONCORSI DI IDEE PER LA MOBILITÀ DEL CENTRO STORICO
- IMPLEMENTAZIONE DELLA SEGNALETICA INFORMATIVA CON INDICAZIONI "METROMINUTO"
- INSERIMENTO DI SEMAFORI A CHIAMATI IN CORRISPONDENZA DELLE INTERSEZIONI PERICOLOSE DELLA VIA FRANCIGENA
- COLLEGAMENTO DELLA STAZIONE DI OSTUNI CON PERCORSI CICLO-PEDONALI O CORSE BUS
- CONVERSIONE DELLA MAGGIOR PARTE DELLE STRADE A SENSO UNICO
- INCENTIVO ALL'USO DI BICICLETTE ELETTRICHE
- ATTIVAZIONE DI PRATICHE COME PIEDIBUS E CICLOBUS, CON PUNTI DI RACCOLTA PER I BAMBINI PROVENIENTI DALLE CONTRADE
- INIZIATIVE CON SCUOLE E ASSOCIAZIONI
- RIDUZIONE DELLO SPAZIO DESTINATO ALLE AUTOMOBILI A FAVORE DI PERCORSI CICLO-PEDONALI
- DOTAZIONE DI SERVIZI IDONEI ALLO SCAMBIO MODALE (BIKE SHARING, BUS ELETTRICI, CAR SHARING) NEI PARCHEGGI
- SPOSTAMENTO E REALIZZAZIONE DI NUOVI AREE DI SCAMBIO IN ZONE PERIFERICHE
- RAZIONALIZZAZIONE DEI PARCHEGGI A FAVORE DEI RESIDENTI
- INCENTIVO L'UTILIZZO DEL TRASPORTO PUBBLICO
- INFORMAZIONE E GEOLOCALIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO
- AUMENTO DELLA FREQUENZA DELLE CORSE DEL TRASPORTO PUBBLICO E NUOVI COLLEGAMENTI CON ZONE SENSIBILI
- TAXIBUS URBANO
- STAZIONE PASCAROSA: FERMATE DEL TRENO ANCHE NEL FINE SETTIMANA
- FUNICOLARE STAZIONE-CENTRO
- AUMENTO DELLE COLONNINE DI RICARICA ELETTRICA
- AGGIORNAMENTO DELLO STRUMENTO URBANISTICO CONTESTUALE
- REALIZZAZIONE DI UNA SPINA VERDE TRA PIAZZA DELLA LIBERTÀ E CIRCOLO TENNIS

Redazione PUMS a cura dell'ATI "Elaborazioni.org Srl (Capogruppo) e ISFORT SpA"
Coordinamento: ing. Maurizio Difronzo (Direttore Tecnico Elaborazioni.org Srl)

Incontro progettato e gestito da Elaborazioni.org Srl

Gruppo di facilitazione

Elaborazioni.org Srl:

ing. Maurizio Difronzo

ing. Alessandra Aquilino

ing. Germana Pignatelli

arch. Giorgia Floro

ing. Tommaso Passaro

ISFORT Spa:

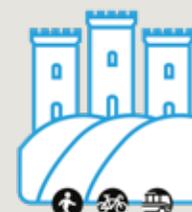
ing. Marina Ferrara

ing. Marcella Marino

Report redatto da Elaborazioni.org Srl

Comunicazione a cura di Elaborazioni.org Srl

Ideazione grafica: arch. Ivan Iosca



PUMS
OSTUNI