



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

(ai sensi del D.M. 04.08.2017 - G.U. n.233 del 05.10.2017 - del D.Lgs n. 257 del 16.12.2016 e delle Linee Guida sui PUMS della Regione Puglia, approvate con D.G. n. 193 del 20.02.2018 - rif. BURP n. 36 del 12.03.2018)

COMMITTENTE

SINDACO

ASSESSORE

alla Pianificazione e governo del territorio

RUP

Comune di Ostuni (BR)

Avv. Guglielmo Cavallo

Arch. Eliana Pecere

Ing. Federico Ciraci

Area Tecnica Progettisti

Timbri ed Approvazioni



elaborazioni! S.r.l.

via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI
C.F./P.IVA 06674880726 - tel. 080.8645898
srl@elaborazioni.org
www.elaborazioni.org



[Signature]
Elaborazioni S.r.l.
Via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI
C.F. - P. IVA 06674880726

ELAB./TAV.

LI

LINEE DI INDIRIZZO

REDAZIONE

APRILE 2021

ADOZIONE

APPROVAZIONE



Sindaco di Ostuni

Avv. Guglielmo Cavallo

Assessore con delega alla Pianificazione e Gestione del territorio, Beni demaniali

Arch. Eliana Pecere

Dirigente del settore Urbanistica e Lavori Pubblici

Ing. Federico Ciraci

Redazione PUMS a cura dell'ATI:

Gruppo di lavoro Elaborazioni.org Srl (Capogruppo) e ISFORT Spa

Coordinamento ing. Maurizio Difronzo (Direttore Tecnico Elaborazioni.org Srl)

ing. Maurizio Difronzo
ing. Alessandra Aquilino
ing. Germana Pignatelli
ing. Vito Porrelli
arch. Giorgia Floro
arch. Ivan Iosca
ing. Tommaso Passaro



ing. Marina Ferrara
ing. Angela Chindemi
dott. Massimo Procopio
ing. Marcella Marino
ing. William Sommario



Comunicazione a cura di Elaborazioni.org Srl

Ideazione grafica arch. Ivan Iosca

Indice

1. INTRODUZIONE.....	5
2. IL QUADRO NORMATIVO DEL PUMS E LE LINEE GUIDA REGIONALI	6
2.1. Il quadro normativo europeo e nazionale	6
2.2. Le linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS	9
3. ITER ISTITUZIONALE E DEFINIZIONE DEL GRUPPO INTERDISCIPLINARE DI LAVORO	14
4. IL QUADRO CONOSCITIVO	15
4.1. La struttura del quadro conoscitivo.....	15
4.2. La cornice normativa e pianificatoria	16
4.3. Le reti ciclabili di riferimento	22
4.4. Inquadramento territoriale e socioeconomico.....	23
4.4.1. Trend ed indicatori demografici di Ostuni.....	24
4.4.2. Il sistema produttivo e le dinamiche economiche	26
4.4.3. Localizzazione dei poli attrattori.....	30
4.5. Il sistema dell'offerta	33
4.5.1. Rete viaria e gestione della circolazione	33
4.5.2. L'offerta di sosta	42
4.5.3. Le ciclabili esistenti.....	44

4.5.4.	L'offerta per i pedoni.....	46
4.5.5.	La rete ed i servizi di trasporto pubblico locale.....	51
4.5.6.	Progettualità avviate a livello comunale.....	66
4.6.	La domanda di mobilità	71
4.6.1.	La domanda pendolare Istat 2011	71
4.6.2.	Le indagini ASSET	79
4.6.3.	Stima della domanda di mobilità: cenni metodologici	83
4.7.	La domanda turistica	101
4.8.	Il processo partecipativo	106
5.	SINTESI DEL QUADRO CONOSCITIVO.....	116
5.1.	L'analisi SWOT	119
6.	GLI OBIETTIVI DI PIANO	121

1. INTRODUZIONE

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione strategica con orizzonte medio lungo (10 anni) che guarda alla mobilità in un’ottica sistemica, mettendo assieme tutte le sue componenti per perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Spostando lo sguardo dalla sola circolazione veicolare all’intero sistema di mobilità, il PUMS lavora al miglioramento dell’offerta ma anche alla gestione della domanda ricercando l’integrazione con gli assetti e sviluppi urbanistici e territoriali.

Con il Decreto del MIT del 4 agosto 2017 (pubblicato sulla GU n.233 del 5 ottobre 2017), i PUMS diventano un obbligo in Italia per tutte le Città Metropolitane, gli Enti di area vasta ed i Comuni singoli e aggregati superiori a 100.000 abitanti. E dunque, perché Ostuni si dota del PUMS?

Il PUMS è un documento che, inserita Ostuni all’interno del quadro programmatico sovralocale, parte da una analisi approfondita delle dinamiche demografiche, occupazionali e territoriali, costruisce una mappa dei servizi e dei poli di attrazione, e indaga le relazioni tra l’offerta di mobilità e la domanda (attuale e potenziale) per costruire lo scenario tendenziale con le sue criticità a cui contrapporre una “visione”. Come desideriamo che si muovano i suoi cittadini tra 10 anni? Come vogliamo che sia utilizzato lo spazio pubblico della città? Che città vogliamo per Ostuni?

Il PUMS è dunque prima di tutto una scelta che la città compie, di guardare il domani con un programma d’azione preciso, da costruire tassello dopo tassello. La metodologia partecipata rende poi il PUMS una opportunità di dialogare, confrontarsi e accrescere insieme la consapevolezza di un cambiamento necessario e già in corso: verso una Ostuni più sostenibile, vivibile, salvaguardata e, quindi, ancora più accogliente.

Le presenti **linee di indirizzo del PUMS di Ostuni** sono redatte sulle indicazioni delle linee guida regionali come specificato nel paragrafo successivo e contengono il quadro conoscitivo, gli obiettivi generali e gli indicatori.

2. IL QUADRO NORMATIVO DEL PUMS E LE LINEE GUIDA REGIONALI

2.1. Il quadro normativo europeo e nazionale

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) compare in Italia con il DL 16 dicembre 2016, n. 257 quale evoluzione degli strumenti di pianificazione precedenti: rispetto ai Piani Urbani del Traffico e ai Piani Urbani di Mobilità, con i PUMS l'attenzione si concentra anche sugli impatti sociali e ambientali delle strategie e delle azioni di piano, per questo si dà particolare importanza sia alla fase di partecipazione dei cittadini che alla fase di monitoraggio. I cittadini vengono chiamati a partecipare alla definizione del quadro conoscitivo, affinché sia completo e focalizzato sulle reali criticità percepite dai city-users, e alla costruzione di una strategia di piano condivisa, in cui sono parte fondamentale per il buon esito delle azioni pianificate. Il monitoraggio invece, è fondamentale per valutare il reale perseguimento degli obiettivi definiti dal piano e l'efficacia delle azioni e delle strategie messe in campo, pertanto durante tutta la fase di pianificazione è fondamentale la costruzione di basi di dati attendibili e indicativi della situazione da cui si parte, e l'individuazione dei set di indicatori idonei da utilizzare nel breve, medio e lungo periodo.

La Legge deriva dal progetto europeo Eltis-Plus da cui sono state definite le Linee Guida per la redazione e l'attuazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, le cui finalità principali sono il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane e la messa a disposizione di sistemi di trasporto e mobilità sostenibili e di alta qualità verso, attraverso e dentro tali aree, esso inoltre deve pianificare una strategia a lungo termine per lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto e mobilità, senza tralasciare la definizione di un piano di attuazione della strategia a breve termine in cui si individuino tempi, responsabilità, risorse e finanziamenti necessari.

Il PUMS promuove lo sviluppo integrato ed equilibrato di tutte le modalità di spostamento mediante un insieme di misure tecniche, infrastrutturali, politiche e azioni "soft" per migliorare l'efficienza e l'economicità di trasporto pubblico, spostamenti a piedi e in bici, intermodalità, sicurezza stradale, trasporto, logistica urbana, gestione della mobilità e sistemi di trasporto intelligenti.

Le Linee Guida Europee definiscono le modalità di sviluppo e attuazione dei PUMS secondo un ciclo che, partendo dall'obiettivo generale di migliorare la mobilità e la qualità della vita dei cittadini, si compone di 4 fasi:

- le "attività propedeutiche" per analizzare il reale potenziale di attuazione del PUMS e lo stato di fatto della mobilità urbana, sviluppare una visione condivisa di sostenibilità e costruire degli scenari di supporto alla valutazione delle alternative possibili e alla definizione delle strategie;
- la "definizione di obiettivi razionali e trasparenti" che parte dallo sviluppo di strategie condivise dai cittadini e dagli attori coinvolti, che guardino alla mobilità quale strumento per il miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente urbano;
- l' "elaborazione del piano" che prevede l'individuazione dei soggetti responsabili dell'attuazione e delle risorse necessarie;
- l'ultima fase è l' "attuazione del piano" che si concretizza con la realizzazione delle misure previste, la comunicazione e l'informazione costante dei cittadini e il monitoraggio del livello di raggiungimento degli obiettivi.

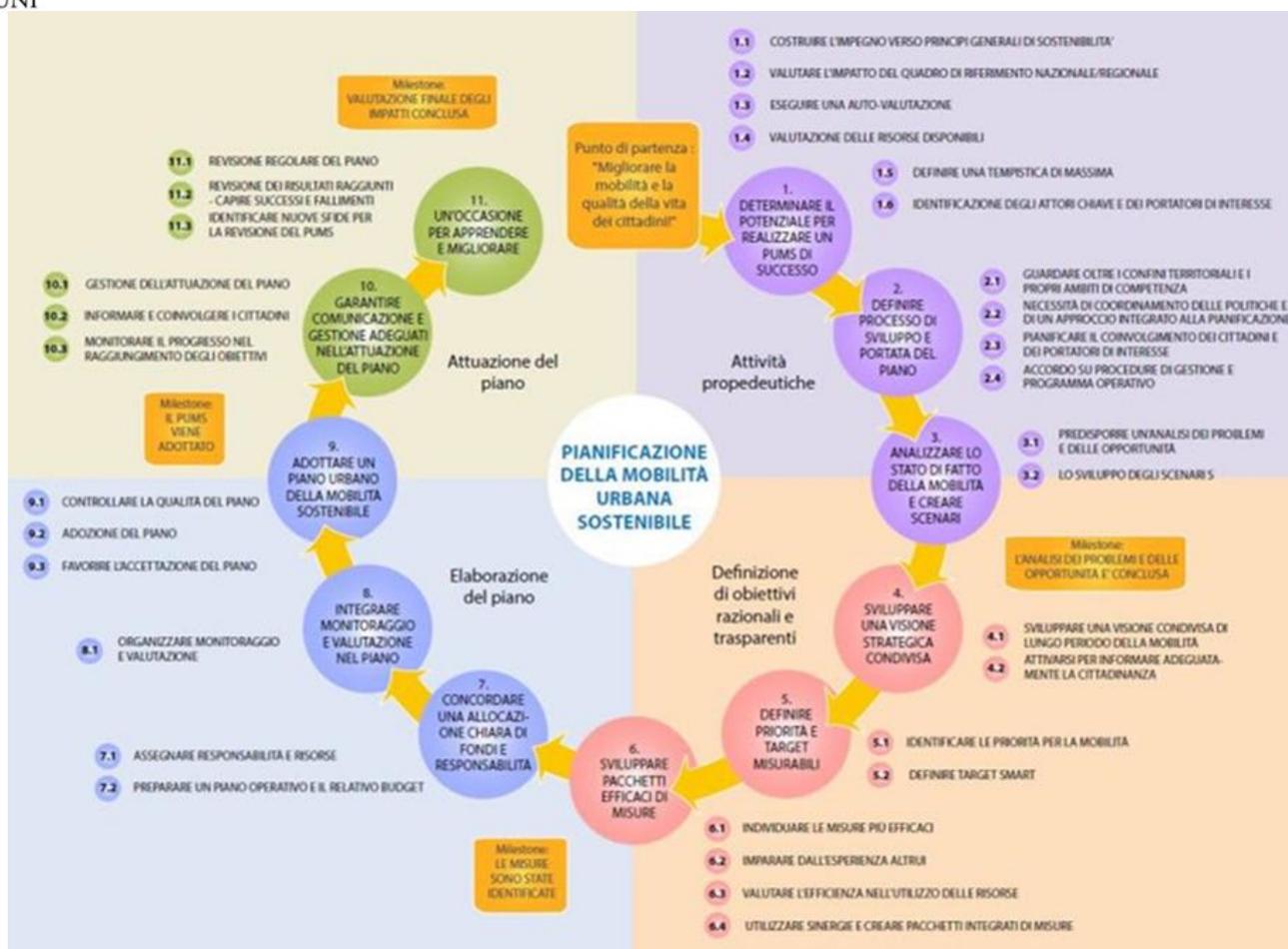


Figura 1 - Ciclo di Pianificazione per la realizzazione di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile –
Linee guida. Sviluppare e attuare un Piano urbano della mobilità sostenibile

Nel 2019 l'iniziativa europea Eltis ha pubblicato la seconda edizione delle suddette Linee Guida, introducendo, in particolare:

- Un Ciclo di Piano completamente aggiornato
- la chiara separazione della fase di pianificazione strategica (1° e 2° fase) e di quella operativa (3° e 4° fase) in cui gli obiettivi strategici hanno un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, mentre le misure possono essere aggiornate più frequentemente
- una suddivisione del ciclo Pums in quattro fasi con tre step ciascuna, che terminano sempre con il raggiungimento di una milestone (pietra miliare)
- un ulteriore focus su settori di particolare interesse (accessibilità, salute, inclusione sociale, sicurezza stradale), corredati da numerosi esempi di città e vari approfondimenti.

Questo nuovo Ciclo PUMS prevede 4 fasi consecutive che dovranno caratterizzare l'intero sviluppo del piano:

- FASE 1.** Preparazione e analisi: durante la quale si definiscono i limiti geografici di intervento tenendo conto dell'area di influenza, si procede con la ricognizione degli strumenti di pianificazione da considerare, si verificano i dati a disposizione e quelli necessari alla ricostruzione dello stato di fatto.
- FASE 2.** Sviluppo delle strategie: sulla base della ricostruzione del quadro conoscitivo e dell'analisi delle criticità, si definiscono la visione, le strategie, gli obiettivi, i target e gli indicatori per il monitoraggio del piano.
- FASE 3.** Pianificazione delle azioni di piano: una volta definita la visione, le strategie e gli obiettivi, si esplorano le possibili misure che saranno valutate e finalizzate nel piano.
- FASE 4.** Implementazione e monitoraggio: questa fase è la vera novità e prevede la gestione dell'implementazione del piano, cioè l'effettiva realizzazione delle azioni di Piano, dal procurement delle misure al monitoraggio e revisione del Piano stesso in funzione dei risultati ottenuti.



Figura 2 - Il Ciclo del PUMS rieditato nel 2019

Sulla base della procedura suggerita dall'Unione Europea, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Italiano con decreto del 4/10/2017 pubblica, ai sensi dell'art.3 comma 7 del DL 257/16 le "Linee Guida Per la redazione dei

Piani Urbani di Mobilità Sostenibile” in cui individua e definisce le seguenti fasi per il percorso di redazione del PUMS:

- a) definizione del gruppo interdisciplinare e inter-istituzionale di lavoro;
- b) predisposizione del quadro conoscitivo;
- c) avvio del percorso partecipato;
- d) definizione degli obiettivi;
- e) costruzione partecipata dello scenario di piano;
- f) valutazione ambientale strategica (VAS);
- g) adozione e successiva approvazione del piano;
- h) monitoraggio.

2.2. Le linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS

Le linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS recepiscono le indicazioni delle linee guida europee e nazionali e specificano i contenuti:

- **La fase 1** si compone della definizione del gruppo di lavoro, ricostruzione e analisi degli elementi conoscitivi, realizzazione di incontri ed interviste, realizzazione di indagini dedicate. L'output della fase 1 è rappresentato **dalle linee di indirizzo** che devono contenere parte del quadro conoscitivo, gli obiettivi generali e gli indicatori.
- **La fase 2** riguarda la definizione della proposta di Piano, pertanto si individuano gli interventi e le azioni che seguono gli obiettivi prefissati, si effettua una valutazione degli scenari alternativi e si redige il documento di PUMS con la proposta di Piano e tutti i documenti per l'iter procedurale. Inoltre in questa fase prosegue l'iter partecipativo, iniziato già in fase di avvio.
- **La fase 3** comprende l'esame delle controdeduzioni e osservazioni raccolte durante il periodo di 30 giorni in cui il piano viene pubblicato. Solo dopo l'analisi delle osservazioni e controdeduzioni si può procedere alla redazione del documento di Piano definitivo.
- **La fase 4** riguarda l'attività di monitoraggio.

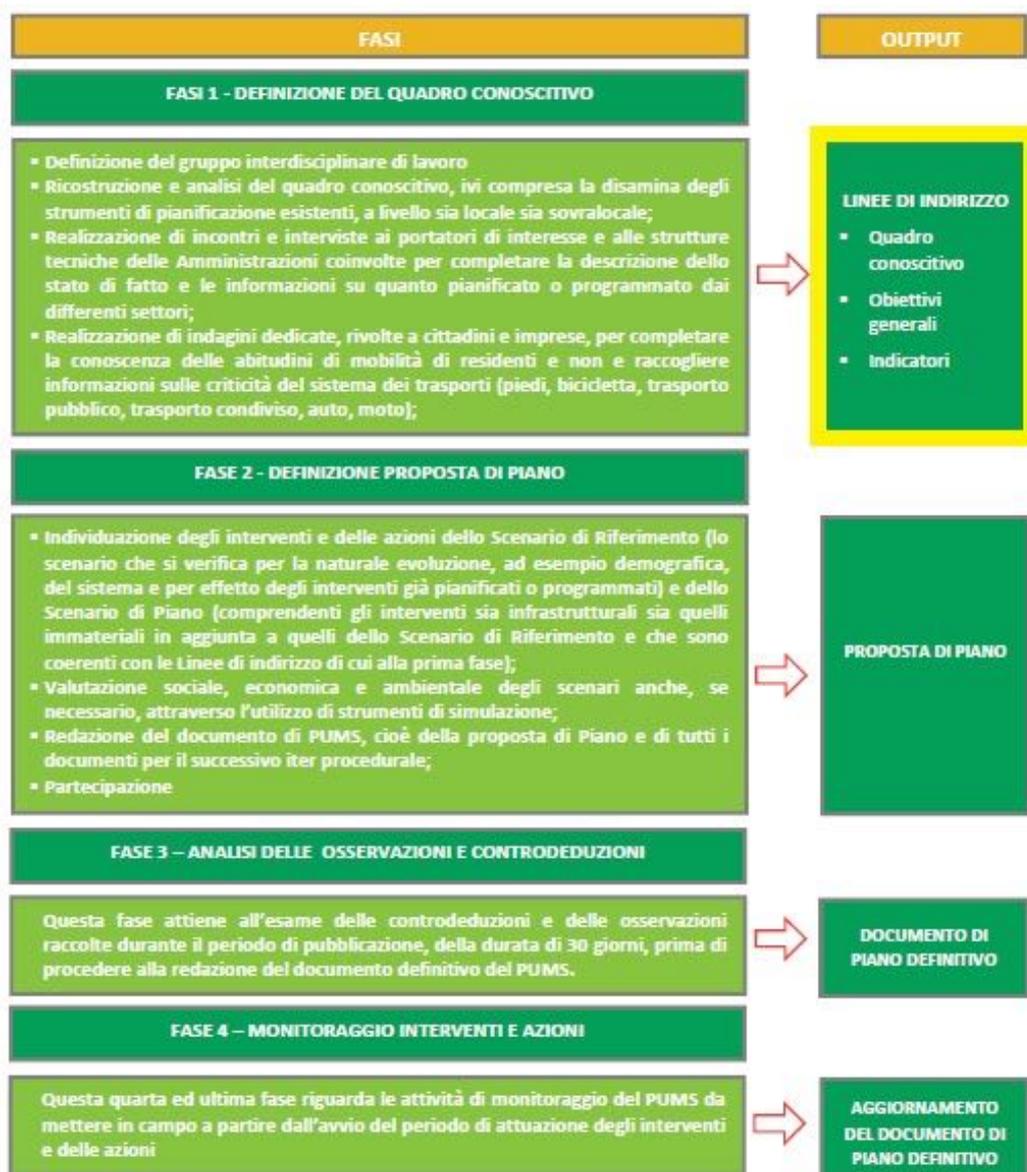


Figura 3 - Le fasi del PUMS (in giallo, le linee di indirizzo) - Linee Guida Regionali per la redazione del PUMS

Nell'ambito della redazione del PUMS, secondo quanto definito dalle Linee Guida Regionali, devono essere definiti:

- Un primo set di indicatori, definiti come “indicatori di risultato” finalizzato alla valutazione comparata degli scenari in fase di individuazione dello scenario di Piano, nonché alla valutazione del raggiungimento degli obiettivi in fase di monitoraggio;
- Un secondo set di indicatori, definiti come “indicatori di realizzazione” strumentale al monitoraggio dello stato di avanzamento, dell'efficacia e dell'efficienza delle singole azioni individuate nell'ambito del percorso di costruzione del PUMS.

Si specifica inoltre che i Comuni interessati da sensibili variazioni stagionali di domanda e flussi di traffico, ad esempio quelli che registrano in specifici periodi dell'anno una particolare affluenza turistica, devono provvedere al

calcolo di indicatori relativi agli obiettivi di riduzione della congestione e riequilibrio modale su due periodi distinti, uno rappresentativo del periodo invernale ed uno del periodo di maggiore affluenza di domanda e di traffico.

Tabella 1 - Indicatori minimi nelle Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS

OBIETTIVI		INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE DEI DATI	
A	Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti a piedi	%	Indagini CATI	
		% di spostamenti in autovettura	%	Indagini CATI	
		% di spostamenti con TPL	%	Indagini CATI	
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo	%	Indagini CATI	
		% di spostamenti in bicicletta	%	Indagini CATI	
	Riduzione tasso di motorizzazione	Auto possedute	auto/1000 abitanti	ACI/ISTAT	
	Riduzione della congestione stradale	Domanda di sosta in parcheggi a pagamento	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione		Banca Dati EE.LL.
		Durata totale e media della sosta nei parcheggi a pagamento (da consuntivi sistemi di esazione)	minuti		Banca Dati EE.LL.
		Velocità media commerciale TPL	Km/h da capolinea a capolinea esclusi i tempi di sosta agli stessi (per ambiti territoriali)		Aziende TPL (AVL/AVM o altri sistemi di bordo o da servizio programmato)
	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità	Percentuale di popolazione con accesso adeguato ai servizi di mobilità (distanze a piedi da fermate e stazioni, a soglie prefissate)		Analisi territoriale mediante strumenti GIS
		Indice di accessibilità delle merci	Percentuale di esercizi commerciali entro i 50 m da una piazzola di carico/scarico merci		Analisi territoriale mediante strumenti GIS
	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Estensione APU (Aree Pedonali Urbane)	mq APU/abitante km itinerari		Banca Dati EE.LL.
		Estensione della rete pedonale	pedonali/abitante km itinerari		Banca Dati EE.LL.
		Estensione della rete ciclabile	ciclabili/abitante kmq/abitante		Banca Dati EE.LL.
		Estensione Zone 30	kmq/abitante		Banca Dati EE.LL.
Estensione delle ZTL		kmq/abitante		Banca Dati EE.LL.	
B	Contenimento dei consumi energetici	nessun indicatore minimo			
	Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di PM10 del veicolo medio (passaggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km PM10	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	
		Emissioni di CO2 del veicolo medio (passaggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km CO2	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	
		Emissioni di NOx del veicolo medio (passaggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km NOx	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	
Riduzione dell'inquinamento acustico	nessun indicatore minimo				
C	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Indice annuo di incidentalità stradale Indice annuo di mortalità stradale	n~ incidenti/1000 abitanti~ morti/n° incidenti/anno	Banca Dati EE.LL. Banca Dati EE.LL.	
		Indice annuo di lesività stradale	n~ feriti/n° incidenti/anno	Banca Dati EE.LL.	
D	Miglioramento della qualità della vita	Livello di soddisfazione	n~ persone soddisfatte/totale intervistati	Indagine CAWI/CATI	
	Miglioramento della inclusione sociale	Livello di soddisfazione delle categorie deboli	n~ persone soddisfatte/totale intervistati	Indagine CAWI/CATI	
	Economicità dei trasporti	Costo di esercizio per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante euro/anno/passeggero	Indagini specifiche c/o gestori Indagini specifiche c/o gestori	

Tabella 2 - Ulteriori indicatori nelle Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS

OBIETTIVI	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE DEI DATI	
A	Riduzione della congestione stradale	Durata media dello spostamento con veicolo privato (sia sulle 24 ore sia nell'ora di punta)	minuti	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico
		Tempi totali spesi sulla rete stradale (giorno ferialo tipo e ore di punta)	ore	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico
		Durata media di utilizzo delle auto su base giornaliera	minuti	FCD o indagini a campione
		Domanda di sosta parcheggi non regolamentati	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione	FCD o indagini specifiche
		Durata totale e media della sosta in parcheggi non regolamentati	minuti	FCD o indagini specifiche
	Spostamenti in auto per anno (interni e in ingresso)	n. spostamenti/anno	FCD o indagini specifiche	
Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Nessun ulteriore indicatore			
B	Contenimento dei consumi energetici	Consumo di energia del settore della mobilità	tep/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)
	Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di PM10 da traffico veicolare pro-capite	Kg PM10/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)
		Emissioni di CO2 da traffico veicolare pro-capite	t CO2/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)
		Emissioni di NOx da traffico veicolare pro-capite	Kg Nox/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)
Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	Percentuale residenti esposti a >55/65 dBA	Stima con modelli - Rilievi	
C	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Tasso di mortalità da incidente stradale	n° morti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.
		Tasso di lesività da incidente stradale	n° feriti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.
		Indice di mortalità stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° morti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)	Banca Dati EE.LL.
		Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° feriti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)	Banca Dati EE.LL.
D	Economicità dei trasporti	Spesa annuale per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante	Indagini specifiche
		Spesa annuale per il trasporto merci	euro/anno/tonnellata	Indagini specifiche

Tabella 3 - Indicatori di realizzazione indicati nelle Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS

CATEGORIE DI AZIONE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	Fonte DEI DATI
Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	Fattore di riempimento TPL	Pass*km/posti*km	Azienda TPL
	Numero di titoli intermodali venduti	Numero titoli/anno	Azienda TPL
	Soddisfazione degli utenti	Percentuale	Indagini specifiche
	Numero furti su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero fermate con sistemi di videosorveglianza	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero aggressioni su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	km di corsie riservate	km	Banca Dati EE.LL.
	Età media del parco circolante	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero impianti con priorità semaforica	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero mezzi a basso impatto su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
	Numero mezzi con sistema conteggio passeggeri su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
Numero mezzi dotati di sistema AVL/AVM su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL	
Campagne di comunicazioni	Numero campagne	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero utenti raggiunti per ogni campagna	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero eventi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
Servizi di sharing mobility	Numero automobili in sharing	Numero auto in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/auto flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio car sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero biciclette in sharing	Numero bici in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/bici flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio bike sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero utenti iscritti servizio carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero medio componenti equipaggio carpooling	Valore assoluto	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi in carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero stalli riservati carpooling	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
Sistemi pedonali meccanizzati	Km di rete pedonale meccanizzata	km	Banca Dati EE.LL.
	Utenti/anno/km di rete pedonale meccanizzata	Utenti/anno/km	Indagini specifiche
	Numero ascensori verticali o inclinati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Utenti/anno trasportati ascensori/capacità totale annua	Utenti/anno/posti disponibili	Indagini specifiche
Controllo Accessi Zona a Traffico Limitato (ZTL)	Numero varchi con controllo automatico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero pilomat installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero sanzioni elevate per varco	Numero sanzioni/varco/anno	Banca Dati EE.LL.
Sistema della sosta	Numero stalli a pagamento	n° stalli tariffati/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
	Tempo medio di sosta a pagamento	Minuti	Banca Dati Gestori
	Numero sanzioni elevate per mancato pagamento	n°sanzioni/anno	Banca Dati EE.LL.
	Numero stalli di interscambio	n°stalli di interscambio/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
Mobilità ciclistica	Tempo medio in sosta di interscambio	Minuti	Banca Dati EE.LL.
	Numero pompe pubbliche installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero totem contapassaggi installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero cicloposteggi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero velostazioni	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Biciclette in servizi di rent a bike	Numero biciclette disponibili	Indagini specifiche
	Numero ciclofficine	Valore assoluto	Indagini specifiche
Mobilità scolastica	Numero linee pedibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero alunni coinvolti in servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole con posteggio bici nelle proprie pertinenze	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero linee bicibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi bicibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero alunni coinvolti in servizi bicibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
Logistica merci	Numero aree di sosta per carico/scarico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero sanzioni elevate per occupazione aree dedicate	Numero sanzioni/area/anno	Banca Dati EE.LL.
Mobilità elettrica	Numero cargo - bikes operative	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero colonnine installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero di ricariche a colonnina	ricariche/colonnina/anno	Banca Dati EE.LL.

3. ITER ISTITUZIONALE E DEFINIZIONE DEL GRUPPO INTERDISCIPLINARE DI LAVORO

L'amministrazione Comunale di Ostuni, guidata dal **Sindaco Guglielmo Cavallo** in mandato dal 09/06/2019, su proposta **dell'Assessore all'Urbanistica l'arch. Eliana Pecere**, ha deliberato di dotarsi del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) per analizzare quanto presente allo stato attuale e definire lo scenario strategico dei prossimi 10 anni per la "città bianca" sul tema della mobilità.

A tal scopo, con la delibera di Giunta Comunale n. 82 del 09/09/2019 è stata approvata la direttiva per la formazione del PUMS in cui si riportano tra le motivazioni per la formazione e l'approvazione del PUMS le necessità di Ostuni di rispondere al carico di traffico e problemi di mobilità causati dall'elevata affluenza turistica oltre la possibilità di poter accedere a finanziamenti comunitari, nazionali e regionali in tema di sostenibilità che prevedono la dotazione del PUMS quale condizione necessaria ai fini della partecipazione ai bandi.

L'avviso pubblico che ne è conseguito ha previsto che oltre il PUMS venissero redatti il Piano di Mobilità Ciclistica e il PEBA, indicando così due settori d'azione ritenuti prioritari.

Con Determina n°101 del 19/11/2019 del Dirigente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità della Regione Puglia ha poi indetto la procedura pubblica per l'assegnazione di contributi finalizzati alla redazione dei PUMS. Con Delibera di Giunta Comunale n.156 del 05/12/2019 la Giunta del Comune ha confermato la volontà di partecipare alla gara regionale e di assumere formale obbligo di cofinanziamento con la somma di 15000 euro.

Con Determina n. 123 del 19/12/2019 il Comune di Ostuni è risultato vincitore del contributo regionale per la redazione del PUMS per 45000 euro, rendendo disponibili ulteriori risorse per l'implementazione delle fasi di Piano.

E' stato così definito il gruppo di lavoro composto, per la parte politica, dall'Assessore all'Urbanistica Eliana Pecere e direttamente dal Sindaco Guglielmo Cavallo di concerto con gli assessori tutti.

La parte tecnica è rappresentata dal **Dirigente all'Urbanistica**, Lavori Pubblici, Ambiente Ing. **Federico Ciraci**, **insieme al gruppo affidatario dell'incarico professionale di redazione del PUMS, PMCC e PEBA**, affidato con Determinazione Dirigenziale n.2048 del 28/11/2019 al raggruppamento temporaneo imprese fra l'impresa **Elaborazioni S.r.l.** (Capogruppo) e **Isfort S.p.a.**

Elaborazioni.org, Srl Società d'Ingegneria, propone modelli di intervento destinati allo sviluppo di progettualità che si ispirano ai principi della sostenibilità sociale ed ambientale, con particolare riferimento al settore dei trasporti e mobilità, prediligendo metodologie di lavoro in grado di ottenere un concreto coinvolgimento dei cittadini/destinatari degli interventi.

Isfort, Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, costituito nel 1994 si propone di favorire lo sviluppo del know-how socio-economico e gestionale del settore, attraverso attività di ricerca, assistenza tecnica e formazione. Tra le attività realizzate particolare rilevanza rivestono l'Osservatorio "Audimob", su stili e comportamenti di mobilità degli italiani (unico in Italia), l'Osservatorio nazionale sul Trasporto merci e Logistica e l'Osservatorio sulle Politiche per la Mobilità Urbana Sostenibile ("OPMUS").

4. IL QUADRO CONOSCITIVO

4.1. La struttura del quadro conoscitivo

Sin dalla fase di avvio del processo di PUMS si è attivata la partecipazione del pubblico e dell'amministrazione locale per poter delineare e definire il quadro conoscitivo del PUMS di Ostuni. I dati raccolti, insieme alle analisi dei dati derivanti dai piani sovraordinati e dalla banca dati ISTAT, ASSET, hanno contribuito al completamento del quadro conoscitivo, la cui struttura è delineata nella tabella seguente. Parte del quadro conoscitivo, esaustiva ma non completa, è riportata nei seguenti paragrafi.

Tabella 4 - I contenuti del quadro conoscitivo del PUMS di Ostuni

Contenuti del quadro conoscitivo del PUMS di Ostuni		
Numero paragrafi	Titoli	Descrizione
1	Premessa	
2	La cornice normativa e pianificatoria	Ricognizione degli obiettivi individuati dai piani a livello europeo, nazionale, regionale, provinciale e comunale.
3	Il quadro di sintesi degli obiettivi di pianificazione vigenti	Sintesi degli obiettivi individuati dai piani in relazione al redigendo PUMS.
4	Inquadramento territoriale e socioeconomico	Descrizione di Ostuni dal punto di vista territoriale e socioeconomico, le dinamiche demografiche, lo sviluppo insediativo, il sistema produttivo, la localizzazione dei principali poli di attrazione della domanda di mobilità sistematica e occasionale o turistica.
5	Il sistema dell'offerta	La rete viaria e la gestione della circolazione; la rete dei servizi di trasporto pubblico locale; l'offerta di infrastrutture e servizi per i ciclisti; l'offerta per i pedoni, l'offerta di sosta; progetti finanziati a livello comunale e il parco veicolare privato.
6	La domanda di mobilità	Analisi della domanda di mobilità con dati ISTAT, ASSET; costruzione del modello Audimob per la stima della domanda di mobilità; analisi della domanda turistica.
7	Il processo partecipativo	Descrizione del processo partecipativo nella redazione del Pums: incontri pubblici, incontri con l'amministrazione, la PL, gli stakeholders.
8	Visione, obiettivi e strategie del PUMS	Descrizione degli obiettivi del piano e delle strategie.

4.2. La cornice normativa e pianificatoria

Normativa europea

L'Europa attribuisce grande rilievo al tema della mobilità sostenibile intesa come una delle componenti fondamentali nella gestione sostenibile delle città.

All'interno dei diversi documenti prodotti a livello europeo, si è definita pertanto una strategia che mira a migliorare la qualità del sistema mobilità e la qualità dell'ambiente delle aree urbane in modo da assicurare agli abitanti un migliore ambiente di vita. L'obiettivo pertanto è quello di migliorare il sistema dei trasporti e ridurre gli impatti sull'ambiente e sulla salute umana e sull'economia.

Pertanto il PUMS recepisce gli obiettivi dei piani sovraordinati partendo proprio dal livello europeo e, in particolare, per i seguenti documenti:

- Nel settembre 2007 la Commissione Europea ha inteso stimolare la riflessione sulle problematiche tipiche dei trasporti urbani e sulle possibili soluzioni da adottare con il **Libro Verde “Verso una nuova cultura della mobilità urbana”**. Esso disegna un approccio globale per ripensare la mobilità urbana attraverso l'ottimizzazione dell'uso di tutte le modalità di trasporto e l'organizzazione della co-modalità tra i diversi modi di trasporto pubblico e privato.
- Nel settembre 2009, la stessa Commissione Europea, con il **Piano d'azione sulla mobilità urbana**, invita le autorità locali, regionali e nazionali ad unirsi in partenariati per cooperare in settori di interesse reciproco e chiunque ne fosse interessato, cittadini ed imprese, a creare sinergie per approcciare, di maniera integrata e proattiva, le esigenze in materia di mobilità dei gruppi più vulnerabili.
- Nel marzo 2011, con il **Libro Bianco dei trasporti**, è formulata una “Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”, con 10 obiettivi chiave, 40 campi d'azione e 130 iniziative in materia di trasporti e specifica il ruolo strategico del PUMS tra le iniziative riferite alla mobilità urbana.
- La **Direttiva Europea 2008/50/CE** sulla qualità dell'aria recepita dal **D. Lgs.155/2010** assegna il compito di adottare piani e misure per il raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici in termini di qualità dell'aria.
- Il **Regolamento 4 (UE) n. 1315/2013 rete TEN-T**, ha definito una revisione della rete TEN-T con l'obiettivo di realizzare un'unica rete transeuropea multimodale, che colleghi tutti gli stati membri dell'UE in maniera intermodale e interoperabile e che favorisca il completamento del mercato unico e rafforzi la coesione economica e sociale.
- La **Direttiva 2014/94/UE** stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione dell'infrastruttura che permetta di minimizzare la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. Obiettivo della direttiva è lo sviluppo di un ampio mercato di combustibili alternativi per il trasporto, che sono individuati in: elettricità, gas naturale e idrogeno. La disposizione si limita a stabilire ciò che è necessario fare per conseguire tale obiettivo, tra cui una stima del numero di veicoli che utilizzano combustibili alternativi previsti entro il 2020, 2025 e 2030.
- Il **Regolamento UE 540/2014** relativo al livello sonoro dei veicoli a motore definisce i requisiti amministrativi e tecnici per l'omologazione di tutti i nuovi veicoli a motore, per quanto riguarda il loro livello sonoro e dei dispositivi silenziatori di sostituzione, e loro componenti, al fine di semplificarne l'immatricolazione, la vendita e la circolazione all'interno dell'UE.

- Il **Quadro per il Clima e l'Energia 2030**, adottato dal Consiglio europeo nel 2014, fissa obiettivi in termini di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra fino al 2030.
- L'**Accordo di Parigi – COP 21 (2015)** con l'obiettivo di contenere l'aumento della temperatura media globale "ben al di sotto dei 2°C" rispetto ai livelli preindustriali, con l'impegno a portare avanti sforzi per limitare l'aumento a 1.5°C, arrivando a zero emissioni di gas serra entro il 2050.
- La **Strategia europea per una mobilità a basse emissioni (2016)**, pone l'obiettivo di arrivare, entro il 2050, ad un livello di emissioni di gas a effetto serra provenienti dai trasporti inferiore di almeno il 60% rispetto al 1990, aumentando progressivamente la quota di veicoli a basse e zero emissioni, in linea con l'impegno assunto con l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici e con l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.
- Il documento "**Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan**", comunemente conosciuto come "**Linee Guida ELTIS**" aveva come scopo quello di delineare i passi principali per la definizione di politiche di mobilità che permettano di affrontare le problematiche legate ai trasporti nelle aree urbane in maniera più efficiente, attraverso il coinvolgimento attivo dei principali stakeholder. Esse definiscono come obiettivo principale di un PUMS il miglioramento della qualità e delle prestazioni ambientali delle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano, in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, assicurando ad ognuno il diritto a muoversi e senza gravare sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità.

Normativa nazionale

- Il **Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima** fissa gli obiettivi vincolanti al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO₂. Si struttura in cinque linee di intervento che si svilupperanno in maniera integrata: decarbonizzazione; efficienza energetica; sicurezza energetica; sviluppo del mercato interno dell'energia; ricerca, innovazione e competitività con l'obiettivo di realizzare una nuova politica energetica che assicuri la piena sostenibilità ambientale, sociale ed economica del territorio nazionale ed accompagni tale transizione.
- Il documento "**Connettere l'Italia**" ha come obiettivo generale quello di assicurare la piena mobilità di cittadini e merci sul territorio nazionale, rendendo l'Italia un paese accessibile per i mercati internazionali. Vengono definiti obiettivi in termini di miglioramento dell'accessibilità ai territori, miglioramento della qualità di vita e competitività delle aree urbane, mobilità sostenibile e sicura.
- La "**Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile**" (SNSvS) approvata dal Consiglio dei Ministri il 2 ottobre 2017 e successivamente dal CIPE con la delibera 22 dicembre 2017, n. 108. La strategia si configura come lo strumento principale per la creazione di un nuovo modello economico circolare. Il documento intende rappresentare un quadro di riferimento comune al Paese su una visione di sviluppo orientata alla sostenibilità, individuando cinque aree di intervento, corrispondenti alle "5P" dello sviluppo sostenibile proposte dall'Agenda 2030: Persone, Pianeta, Prosperità, Pace, Partnership.
- Il **Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS) – Orizzonte 2020** definisce obiettivi in termini di riduzione del numero di incidenti e di morti, inoltre stabilisce obiettivi specifici per ciascuna categoria di utenza, ponendo particolare attenzione alle categorie a maggior rischio.
- Il **Piano Nazionale della Logistica 2012-2020**, presentato nel 2012, è stato definito attraverso dieci linee strategiche di intervento caratterizzate da 51 azioni che interessano i diversi settori dei trasporti e della

logistica nonché le norme, le regole e le valutazioni degli effetti degli interventi che saranno realizzati. Obiettivo principale del Piano è la creazione di un sistema infrastrutturale e logistico efficiente, con la prospettiva di rendere l'Italia l'hub logistico del Mediterraneo.

- Tra i documenti di indirizzo, occupa un ruolo di primo piano il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017, che definisce le **“Linee Guida per la redazione dei PUMS”**. Nel documento il PUMS è considerato come uno strumento che permette di integrare gli obiettivi degli indirizzi normativi e programmatici sovraordinati in ottica di mobilità urbana, con il fine di promuoverne e realizzarne un'applicazione omogenea e coordinata su tutto il territorio nazionale. Il documento normativo non si limita a definire una procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS, esso individua anche i macro-obiettivi, gli obiettivi specifici e le azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché gli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi stessi.
- La **Legge n. 2/2018 dell'11 gennaio 2018** (G.U. n. 25 del 31 gennaio 2018), denominata “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”, è stata approvata con l'obiettivo di favorire la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per le esigenze quotidiane e per le attività turistiche. Tale legge introduce lo strumento di livello comunale denominato Piano Urbano della mobilità ciclistica inteso come piano di settore del PUMS e ne definisce i contenuti.
- Il **Piano straordinario della mobilità turistica 2017-2022** è approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo dopo l'intesa in Conferenza Stato – Regioni. Il documento disegna un modello basato sulle Porte di Accesso del turismo in Italia: porti, aeroporti e stazioni ferroviarie, particolarmente rilevanti per il turismo internazionale ed interconnesse alle reti locali e nazionali, sovrapponendo le reti di mobilità ai principali siti turistici (UNESCO, EDEN, etc.). Tra gli obiettivi delineati nel Piano quello di creare le condizioni per un tipo di turismo più accessibile, che valorizza le infrastrutture, digitale, sicuro e sostenibile.
- Per la definizione degli interventi infrastrutturali e normativi previsti dal PUMS del Comune di Ostuni, si terrà conto delle prescrizioni normative vigenti per la progettazione di strade, intersezioni, percorsi pedonali e vie ciclabili:
 - Legge 28/06/1991, n. 208 “Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane”;
 - D.lgs. 30/4/1992, n. 285 e s.m.i. “Il Nuovo Codice della Strada”;
 - “Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico” (di cui all'art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo Codice della Strada);
 - D.P.R. 503/96 “Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”;
 - DM - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236;
 - Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici - 21 luglio 1997, n. 3816 - "Direttive per l'individuazione dei comuni che possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, al pagamento di una somma, nonché per le modalità di riscossione della tariffa e per le categorie dei veicoli a motore esentati.";
 - Legge 19/10/1998, n. 366 “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”;
 - D.M. 557/99 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”;

- Legge 214/2003 “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada”;
- Direttiva Ministeriale del 20/07/2017, (Allegato 4 del Decreto Interministeriale - 29/11/2018 - Ciclovie turistiche), “Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche”.

Normativa regionale

- Il **Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia**, approvato dal Consiglio Regionale il 23/06/2008 con L.R. n.16, rappresenta il documento programmatico settoriale volto a realizzare sul territorio regionale, in armonia con gli indirizzi comunitari in materia di trasporti, con gli obiettivi del Piano generale dei trasporti e delle linee guida del piano generale della mobilità e con le proposte programmatiche concertate in sede di Conferenza delle regioni e Coordinamento delle regioni del Mezzogiorno, un sistema di trasporto delle persone e delle merci globalmente efficiente, sicuro, sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali e sovraregionali. Il *Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti* individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento. Il Piano Triennale dei Servizi attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie. Il PTS fa presente gli obiettivi di efficientamento e i criteri di verifica del loro raggiungimento stabiliti rispettivamente dal Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95 (convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228) e dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.148 del 26 giugno 2013.
- Del **Piano Regionale delle Merci e della Logistica** si ha a disposizione una bozza pubblicata nel luglio 2019 in cui vi sono riportati gli indirizzi strategici quali rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle aree interne, promuovere lo sviluppo del trasporto combinato, potenziare infrastrutture e attrezzature portuali, accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria, promuovere sistemi di trasporto sostenibili, valorizzare la potenzialità degli scali aerei, istituire le zone economiche speciali.
- Le **linee Guida Regionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS)** sono state approvate dalla DGR n. 193 del 20 febbraio 2018 e modificate con deliberazione della Giunta Regionale n. 1645 del 20 settembre 2018. Sono state redatte sulla base delle Linee Guida ELTIS (“Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” approvate nel 2015 dalla Direzione Generale per la Mobilità e di Trasporto della Commissione Europea e sulla base delle Linee Guida Nazionali per la redazione dei PUMS approvate con il Decreto del MIT in data 4 agosto 2017. Le linee guida regionali si pongono in continuità con il modello europeo e nazionale introducendo approfondimenti e dati conoscitivi afferenti alle specificità del contesto pugliese.
- La **Legge Regionale 1/2013, Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica** definisce gli obiettivi per la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e indica le linee d'azione con cui perseguirli.
- Il **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)**, è finalizzato ad assicurare la tutela e la conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale, nonché alla promozione e realizzazione di forme di sviluppo sostenibile del territorio regionale, in attuazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio e conformemente ai principi espressi nell'articolo 9 della Costituzione, nella Convenzione Europea relativa al Paesaggio, firmata a Firenze il 20/10/2000, ratificata ai sensi della legge 9 gennaio 2006, n. 14 e nell'articolo 2 dello Statuto regionale.

- Nel **Programma Operativo Regionale 2014-2020** la Puglia assume come proprie le direttive suggerite da Europa 2020 che riguardano una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva ed il conseguimento di una coesione economica, sociale e territoriale. Tra gli ambiti di intervento del Programma vi è il miglioramento dei servizi ai cittadini con specifico riferimento alla sostenibilità ambientale. In questa direzione si collocano gli investimenti connessi al miglioramento della mobilità, a livello regionale, sia dei residenti (percorsi casa-lavoro, casa-studio ecc.) che dei fruitori occasionali del territorio (pendolari, turisti ecc.). Nell'asse prioritario IV, che riguarda energia sostenibile e qualità della vita, troviamo tra gli obiettivi specifici l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane. L'asse prioritario VII riguarda direttamente i sistemi di trasporto e le infrastrutture di rete e prevede obiettivi che riguardano il potenziamento dell'offerta ferroviaria, il rafforzamento delle connessioni dei nodi e dell'accessibilità, il potenziamento dei collegamenti multimodali e l'aumento della competitività del sistema portuale.
- Il **Piano Energetico Ambientale Regionale** adottato con Delibera della G.R. n. 827 del 08/06/2007 contiene indirizzi e obiettivi strategici in campo energetico in un orizzonte temporale di dieci anni. Poiché i trasporti incidono sui consumi energetici, sono definite le strategie per il settore che possono essere perseguite a livello regionale e locale in termini di trasporto di persone, trasporto merci, trasporto pubblico e sistema ferroviario.
- Il **Piano Strategico del Turismo della Regione Puglia** deve contribuire alla strategia delineata in Puglia 365 ovvero persegue l'obiettivo di rendere la regione sempre più attrattiva per i turisti attraverso interventi di valorizzazione del territorio e destagionalizzazione turistica. Le azioni del piano strategico si dividono in sei assi: formazione, promozione, prodotto, innovazione, infrastrutture, accoglienza.
- Con Delibera di Giunta Regionale n. 177 del 18 febbraio 2020, la Regione Puglia ha adottato la proposta di **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)**, pianificazione prevista nella Legge Regionale n. 1 del 2013 e nella Legge Nazionale n. 2 del 2018. L'obiettivo generale del PRMC consiste nell'impostazione di una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade ad altro traffico. Il Piano si pone l'obiettivo di diffondere la cultura della mobilità sostenibile promuovendo l'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano, sia per scopi turistico relazionali che per gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola.

Normativa provinciale

- Il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Brindisi (PTCP)**, adottato ai sensi e per gli effetti della L.R. 20/01 art. 7 comma 6. Deliberazione Commissario Straordinario con poteri del Consiglio n. 2 del 06/02/2013, ha lo scopo di promuovere forme di co-pianificazione intersettoriale e coordinamento con i livelli di pianificazione sovra-ordinata (dei piani regionali) e sott'ordinata (dei piani comunali), per assicurare l'efficacia degli interventi previsti, la coerenza della pianificazione tra diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso. Il Piano definisce cinque ambiti di coordinamento della pianificazione ovvero l'unità con la quale la Provincia si vuole confrontare con i comuni e gli enti, stabilendo indirizzi e criteri di intervento di politica territoriale e relative azioni, con ruolo di coordinamento e di tramite con Enti di livello sovraordinato. Dal punto di vista della mobilità il PTCP di Brindisi promuove l'integrazione tra le diverse componenti del sistema dei trasporti

(strada, ferrovia, porto ed aeroporto) e interventi che siano coerenti con le direttrici di sviluppo sovraordinate regionali e nazionali.

- Il **Piano di Mobilità di Area Vasta Brindisina (PdMAV)**, definisce gli obiettivi e le strategie a livello provinciale in termini di mobilità. Il Piano assume quali priorità il miglioramento dei livelli di accessibilità, sia veicolari che pedonali, ove suggerito da particolari condizioni di fruizione dei servizi collettivi; l'incentivazione di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale; la dotazione infrastrutturale.
- Il **Piano dei Trasporti di Bacino** della Provincia di Brindisi è lo strumento di programmazione territoriale nel quale si determina il sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato, in rapporto ai fabbisogni di mobilità secondo i criteri programmatici stabiliti dalle regioni. Il Piano deve assicurare la connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico contenute nel piano territoriale provinciale; una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità, favorendo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale; il progressivo superamento delle barriere e lo sviluppo della mobilità dei soggetti disabili; il decongestionamento e il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, anche attraverso forme di integrazione tra servizi urbani ed extraurbani.

Normativa comunale

- Il vigente **Piano Regolatore Generale** vigente è stato approvato con DPGR n. 544 del 3 marzo 1977 ed adeguato alla LR 56/80 con delibere di C.C. n.26 e 42 del 1994. Visti gli anni di redazione, non sono presenti particolari indicazioni inerenti alla mobilità, se non indicazioni di sviluppo di nuova viabilità di cui il PUMS valuterà la priorità in base agli scenari sviluppati e vincoli di utilizzo di aree per servizi di cui il PUMS terrà conto.
- Il Comune di Ostuni è dotato di un **Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (D.P.R.U.)** approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n.45 del 14/11/2009 e perfezionato con deliberazione del Consiglio Comunale n.23 del 26/05/2011. Con il provvedimento n. 174 del 26/06/2015, la Giunta Comunale ha deliberato l'“Aggiornamento del Documento di Rigenerazione Urbana del Comune di Ostuni e avvio della fase attuativa”. Uno dei riferimenti metodologici indicati all'interno dei DPRU è la cosiddetta Carta della Rigenerazione Urbana, elaborata dall'AUDIS che intende perseguire i seguenti obiettivi:
 - esplicitare gli ambiti che, nel loro insieme, determinano la qualità di una trasformazione urbana per consentire una valutazione trasparente dei processi in corso a tutti i soggetti direttamente o indirettamente coinvolti;
 - riequilibrare i centri urbani impoveriti dal progressivo svuotamento di funzioni (lavoro, tempo libero, residenza);
 - bloccare lo spreco di territorio attraverso un pieno riutilizzo degli spazi già urbanizzati;
 - governare i mutamenti, convertendoli in occasioni di progresso urbano, anziché subirne le conseguenze;
 - integrare discipline, interessi diversi e competenze specifiche nella chiara individuazione di ciò che costituisce l'interesse collettivo;
 - riconoscere il ruolo insostituibile delle decisioni condivise che possono essere assunte solo all'interno del campo di competenze Pubbliche nel quadro del corretto riconoscimento del ruolo del Privato economico e del Privato collettivo;
 - innescare azioni diffuse di rigenerazione urbana, che creino il contesto più adatto per aumentare la qualità della vita di tutti e di ciascuno in un quadro di coesione sociale e di capacità competitiva;

- aprire la riflessione sulle modalità di rigenerazione anche di quelle parti di città che hanno esaurito il proprio ciclo economico e sono in stato di grave degrado fisico e spesso sociale.
- Il Comune di Ostuni si è dotato nel dicembre 2006 del **Piano di Zonizzazione Acustica Comunale**. Attraverso questo strumento, è stato possibile suddividere il territorio comunale in aree acusticamente omogenee con l'obiettivo di regolare i requisiti di qualità acustica in ragione del tipo di utilizzo del territorio, conciliando la tutela della salute della popolazione con quella delle attività dei vari settori produttivo, commerciale, terziario o servizi.
- Il **Piano per la Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (PMCC)** rappresenta uno strumento di cui l'Amministrazione Comunale ha deciso di dotarsi, anticipando il percorso più lungo del PUMS, per costruire una strategia di rilancio della ciclabilità tanto quotidiana quanto turistica e valorizzare un settore economico di potenziale interesse per la città. È stato adottato con delibera di G.C. n. 158 del 14/07/2020. Il documento di partenza per la redazione del PMCC è stato il Documento di Pianificazione della mobilità ciclistica del Comune di Ostuni adottato con Delibera di Giunta Comunale n.240 del 26/07/2017. Tra gli obiettivi strategici principali, quelli di contribuire a migliorare l'offerta ciclabile sia sotto il profilo dell'infrastruttura che dei servizi (in particolar modo per i cicloturisti); offrire una alternativa sostenibile per le connessioni periferia – centro; aumentare l'accessibilità verso gli attrattori strategici quali stazione e costa. Il Piano si compone della rete di piano, dei servizi e azioni immateriali.
- Il Comune di Ostuni si è dotato di un **Piano Generale del Traffico Urbano** redatto nel 2002 ed aggiornato nel 2008. La strategia emersa durante il primo studio del traffico indicava che “Compito della nuova viabilità è di trasferire verso l'esterno il traffico di attraversamento, soprattutto quello dei mezzi pesanti, che oggi passa nell'attuale rete viaria”.
- Nel dicembre 2005 Ostuni si è dotata di un **Piano per il Miglioramento dell'accessibilità al Centro Urbano** con l'obiettivo del miglioramento funzionale della mobilità urbana e della riduzione delle forme d'inquinamento atmosferico e acustico, la salvaguardia delle risorse storico culturali e la tutela dei valori paesistici e della natura.

4.3. Le reti ciclabili di riferimento

Ai documenti, indirizzi e normative di cui sono state analizzati e recepiti gli obiettivi all'interno del PUMS, si affiancano le reti a tutti i livelli in termini di ciclabilità e mobilità pedonale.

- **EuroVelo**, la rete ciclabile europea, è un progetto del ECF (European Cyclists' Federation) teso a sviluppare una rete di 15 itinerari ciclabili di lunga percorrenza che passano per ben 42 paesi attraverso tutto il continente europeo. Esso prevede oltre 70000 km di rete ciclabile, in varie fasi di completamento, di cui più di 40000 km già in essere. La rete europea ha visto la luce alla fine degli anni '90 (nell'estate del 1997 esce la prima mappa che fissa, a grandi linee, dodici itinerari) ma solo nel 2007 è stato creato un gruppo di lavoro ad hoc e si sono resi disponibili i primi finanziamenti che hanno consentito l'avvio del progetto.
- La rete Italiana, connessa ad Eurovelo, è costituita dal network “**BicItalia**”. La rete, che ha subito numerose integrazioni nel corso dell'ultimo ventennio, è attualmente costituita da 20 itinerari che attraversano da Nord a Sud e da Ovest a Est la Nazione, di cui 4 coincidenti con gli itinerari EuroVelo incidenti sul suolo nazionale. La rete nazionale, per una estensione complessiva di circa 17.000 km, si interconnette con le reti infrastrutturali delle altre modalità di trasporto e si lega ad aree di interesse naturalistico e storico-culturale; si integra con le altre reti di percorrenza turistica e porta allo sviluppo di piste ciclabili e vie verdi ciclabili

dette anche greenway. Questa rete considera esclusivamente gli ambiti di collegamento di grande respiro, ovvero itinerari cicloturistici di dimensione sovraregionale o di collegamento con i Paesi confinanti. Non sono pertanto considerati, se non sono integrati nella rete nazionale, gli itinerari ciclabili di dimensione regionale o, più frequentemente, provinciale.

- Il progetto **CY.RO.N.MED. (Cycle Route Network of the Mediterranean – Rete ciclabile del Mediterraneo)**, finanziato con fondi Interreg IIB ArchiMed 2000-2006, individua quali dorsali della rete ciclabile regionale le tratte regionali degli itinerari ciclabili nazionali della rete Bicalta e di quelle transeuropee EuroVelo, che attraversano il territorio regionale.
- Il territorio di Ostuni è attraversato dall'antica **via Traiana**, costruita nel II secolo d.C. dall'imperatore Traiano per favorire una comunicazione più veloce tra Roma e l'Oriente attraverso i porti dell'Adriatico. Il percorso è immerso in oliveti secolari, lame ed antiche masserie con frantoi ipogei. Allo stato attuale, numerosi progetti locali, a sistema tra loro, stanno cercando di far rivivere la via traiana quale corridoio verde, creando lungo di essa itinerari che permettono di valorizzare il territorio e la sua natura e salvaguardarne le peculiarità, portando con sé benefici di tipo ecologico, ricreativo e storico-culturale ed economico.
- Lungo i tratti della via Traiana si muove il cammino della **via Francigena** del Sud che passa lungo la costa di Ostuni, oltre alla **via Ellenica** del cammino Materano, che collega Cisternino con Ostuni e Ostuni con Carovigno, si ricollega alla Traiana proprio nel territorio Ostunese.

4.4. Inquadramento territoriale e socioeconomico

La città di Ostuni si trova nella provincia di Brindisi, sorge ad un'altezza di 218 metri s.l.m. ad 8 km dalla costa adriatica. Il suo territorio, connotato da un brusco salto di quota in corrispondenza del costone premurgiano, si trasforma poi nell'estesa piana olivetata che si estende verso Nord fino alla costa. Ad Est è delimitata invece dai Comuni di Carovigno, San Vito dei Normanni, San Michele Salentino; a Sud da Ceglie Messapica e Martina Franca e a Nord Ovest da Cisternino e Fasano.

Il centro abitato dista circa 40 km dalla città di Brindisi e dal suo aeroporto, raggiungibile sia tramite la SS16 sia tramite il collegamento tra la SP 21 e la E55. Il doppio della distanza la separa dal capoluogo di Regione, Bari, a cui è connessa sempre tramite la SS16. La presenza di quest'arteria fa sì che la città non sia toccata dalla strada statale 172 detta "dei Trulli", istituita nel 1953, che collega invece i nuclei della Valle d'Itria e la vicina Martina Franca con Taranto.

La stazione ferroviaria, gestita da Ferrovie dello Stato, è situata a circa 3 km dal nucleo urbano, in corrispondenza della zona produttiva. Ad est è presente una zona artigianale.

4.4.1. Trend ed indicatori demografici di Ostuni

Il comune di Ostuni è il quarto più popoloso della provincia di Brindisi dopo il capoluogo ed i comuni di Fasano e Francavilla Fontana. Conta, al 1° gennaio 2018, un numero di abitanti pari a 31.197, dato più basso dal 1982. Il comune ha infatti visto crescere la sua popolazione fino al 1995 quando Ostuni contava 33.715 abitanti, pari ad un aumento del 7.1% rispetto al 1982. Successivamente, come mostra la figura seguente, c'è stata un'inversione del trend che vede una costante decrescita della popolazione dal 1995 ad oggi, con una riduzione percentuale del 7.5%.

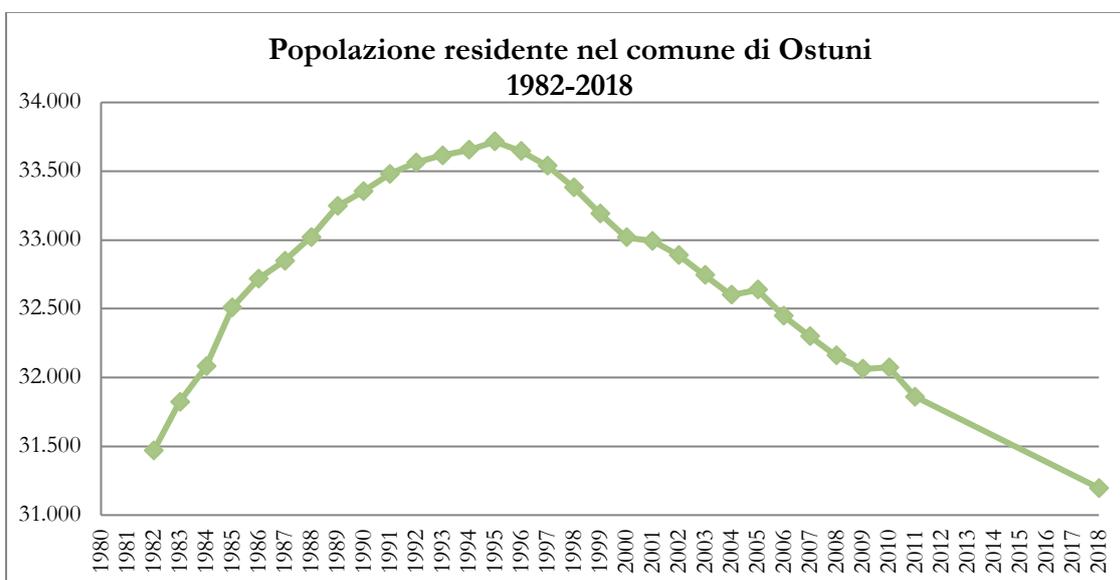


Figura 4 - Grafico - Andamento della popolazione del comune di Ostuni anni 1982-2018

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 1982-2018

I residenti nel Comune di Ostuni, secondo i dati intercensuari Istat, ammontano a 32.901 nel 2001 e a 31.860 nel 2011. Al 1° gennaio 2018 i residenti si riducono a 31.197 abitanti, si nota quindi una variazione del -5,18% nel 2018 rispetto al 2001 e del -2,08% rispetto al 2011. La distribuzione tra popolazione maschile e popolazione femminile rimane pressoché costante nel periodo considerato.

Tabella 5 - Popolazione residente nel Comune di Ostuni

	2001		2011		2018	
	N.	%	N.	%	N.	%
Maschi	15.511	47,14	15.097	47,39	14.836	47,56
Femmine	17.390	52,86	16.763	52,61	16.361	52,44
Totale	32.901	100	31.860	100	31.197	100

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat

Distribuendo la popolazione per fasce d'età si ottengono le seguenti "piramidi dell'età" dalle quali si evince un progressivo assottigliamento nella fascia bassa (0-34 anni). La riduzione maggiore si ha nella fascia 0-5 anni nel confronto 2011-2018, mentre per quanto riguarda la popolazione over 74 anni si registra un trend in crescita.

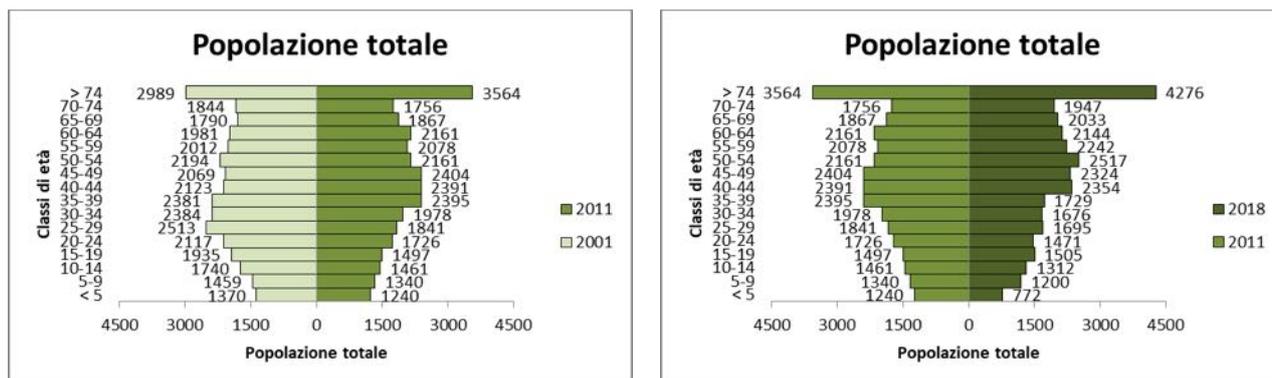


Figura 5 - Popolazione residente nel Comune di Ostuni distinte per fasce d'età

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat

Nel grafico seguente è stata riportata la variazione della popolazione del comune di Ostuni tra il 2011 ed il 2018, per classi di età. Si nota ancora una volta che il trend negativo riguarda le fasce di età relative alla popolazione più giovane (0-13 anni), che registra un calo di circa il 12%, ed alla popolazione attiva (tra i 20 ed i 64 anni) che diminuisce del 13%. Variazioni positive si hanno per la popolazione tra i 14 ed i 19 anni, ma soprattutto per le fasce relative alla popolazione più anziana: colpisce in particolare il consistente incremento degli ultra-ottantacinquenni, che aumentano del 23% tra il 2011 ed il 2018.

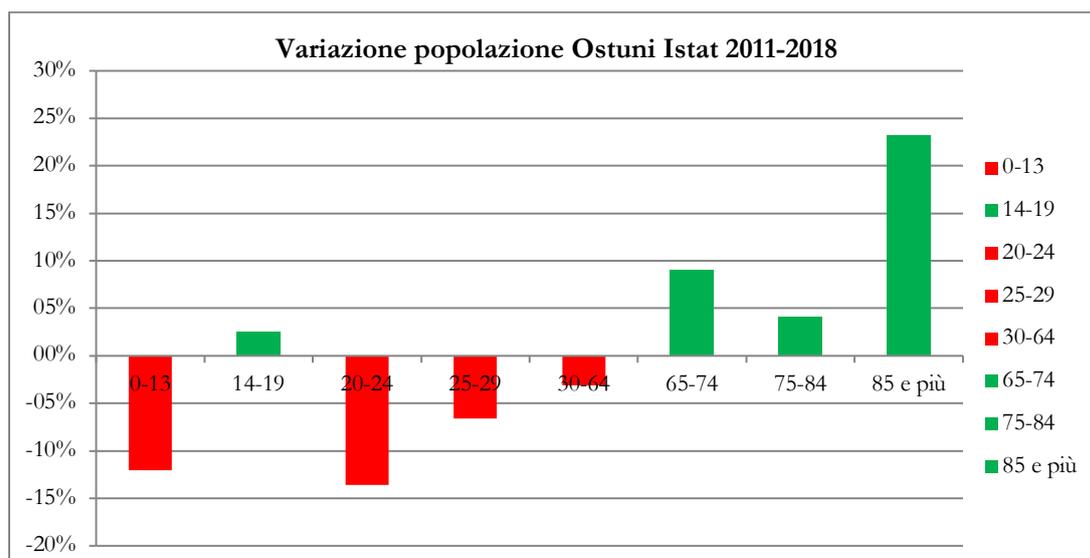


Figura 6 - Grafico - Variazione della popolazione per classi di età nel comune di Ostuni anni 2011-2018

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011-2018

4.4.2. Il sistema produttivo e le dinamiche economiche

Dall'analisi dei tassi occupazione per Sistemi Locali del Lavoro centrali aggiornata al 2017, emerge che l'area interna tra Brindisi e Taranto presenta i tassi di occupazione più alti della regione. In particolare i tassi di occupazione più alti si riscontrano per il Sistema Locale di Ostuni (formato dai comuni di Ostuni e Carovigno), per quelli limitrofi di Ceglie Messapica, Fasano e Martina Franca e per alcuni del sud Salento (Sistemi di Casarano, Maglie e Tricase). Confrontando le variazioni intercensuarie tra il 2001 e il 2011 del Comune di Ostuni del numero di occupati (popolazione >15 anni che lavora) e la loro distribuzione territoriale si rilevava un incremento dell'11,64% degli occupati ed un decremento del 12,17% dei disoccupati. La distribuzione territoriale degli occupati sul territorio registra un andamento simile a quella osservata per le nuove famiglie.

Tabella 6 – Variazione occupazione Comune di Ostuni

	2001	2011	Var. %
Occupati	9.413	10.509	11,64%
Disoccupati	1.651	1.450	-12,17%
Popolazione totale	32.901	31.860	-3,16%
Tasso di occupazione	28,61%	32,98%	15,29%
Tasso di disoccupazione	5,02%	4,55%	-9,30%

Fonte: Elaborazione Isfort, su dati Istat Censimento 2001 e 2011

Sotto il profilo imprenditoriale, i dati della Camera di Commercio di Brindisi aggiornati al 2019, segnalano un saldo positivo provinciale rispetto l'anno precedente tra nuove iscrizioni e cessazioni di imprese, settori che hanno aumentato la propria base imprenditoriale sono quelli delle costruzioni (+31 imprese) e le attività professionali (+17). Al contrario, arretrano in termini di imprese il settore del Commercio (-197), il comparto agricolo (-87), l'industria manifatturiera (-79 aziende), e i settori legati al turismo: alloggio e ristorazione (-44). I tassi di variazione percentuale annuale dello stock delle imprese registrate per settori di attività economica, rilevano che, nel 2019, il Turismo ha sperimentato la performance migliore (+2,91%), seguito dal comparto delle Costruzioni (+2,05%) e dagli Altri Servizi (+1,98%). Negativo l'andamento dei comparti: Commercio (-0,15%) e Agricoltura (-0,75%) mentre, si registrano contrazioni più elevate per il settore Industria in senso stretto (-1,51%).

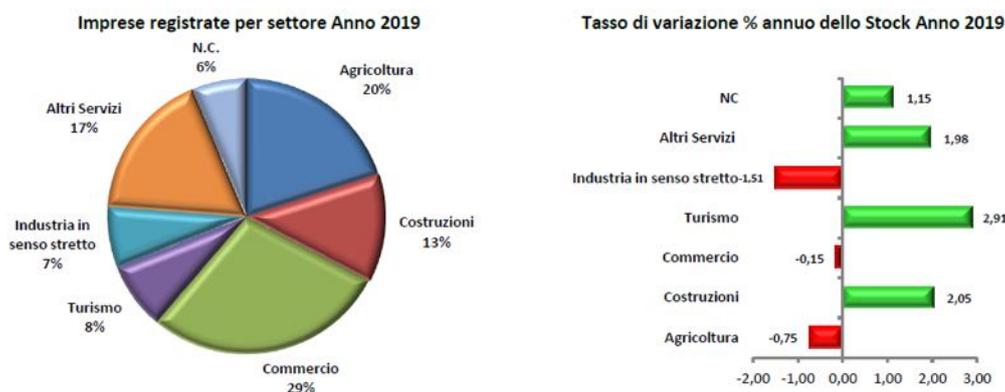


Figura 7 - Imprese registrate per settore e variazioni annuali nel 2019

Fonte: Elaborazioni Camera di Commercio Brindisi su dati StockView- Infocamere

L'andamento del sistema produttivo comunale può comunque essere ben rappresentato dalle variazioni del numero di addetti comunali per i macro settori ATECO tra gli anni 2011 e 2017, questi rilevano per Ostuni un incremento medio dell'11% al netto del dato dell'agricoltura e del settore pubblico.

Le dinamiche sono positive principalmente per i settori economici legati al turismo sia in termini di valore assoluto che percentuali, in particolare si segnala un +38,53% per gli addetti alle attività dei servizi di alloggio e di ristorazione; un +20,32% nel settore noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese, ed un incremento di 68 addetti nel settore delle attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento, un settore complementare alla filiera del turismo culturale, tale saldo identifica questo settore emergente come il quarto per la crescita in valore assoluto.

Il settore del commercio all'ingrosso ed al dettaglio si conferma come il primo settore economico per Ostuni, mentre scende dal secondo al terzo posto per numero di addetti il settore delle attività manifatturiere a causa di un calo pesante degli addetti (-6,69%), in linea con il dato negativo provinciale. Incoraggiante l'incremento del settore delle costruzioni (+2,55%) e la crescita del settore delle attività immobiliari (+15,80) entrambi legati all'attività del recupero del tessuto edilizio a fini turistici, coerentemente ai dati provinciali.

Tabella 7 - Addetti per settori

Codice ATECO	2011	2017	Var %
B: estrazione di minerali da cave e miniere	23	19	-14,54%
C: attività manifatturiere	999	932	-6,69%
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	23	37	60,80%
E: fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	58	86	48,40%
F: costruzioni	679	697	2,55%
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	1652	1729	4,61%
H: trasporto e magazzinaggio	260	272	4,59%
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	940	1302	38,53%
J: servizi di informazione e comunicazione	96	59	-38,20%
K: attività finanziarie e assicurative	161	180	11,52%
L: attività immobiliari	81	94	15,80%
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	512	517	1,02%
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	222	267	20,32%
P: istruzione	24	31	26,74%
Q: sanità e assistenza sociale	350	467	33,31%
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	0	68	-
S: altre attività di servizi N.B. non comprende: attività di organizzazioni associative	227	241	6,42%
Totale	6.307	6.998	10,96%

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat

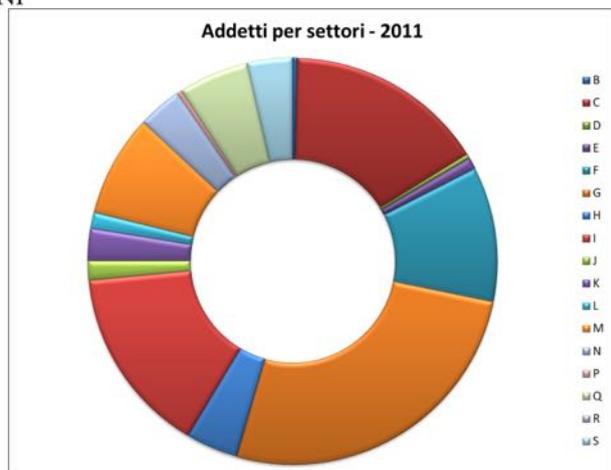


Figura 8 - Addetti per settori 2011

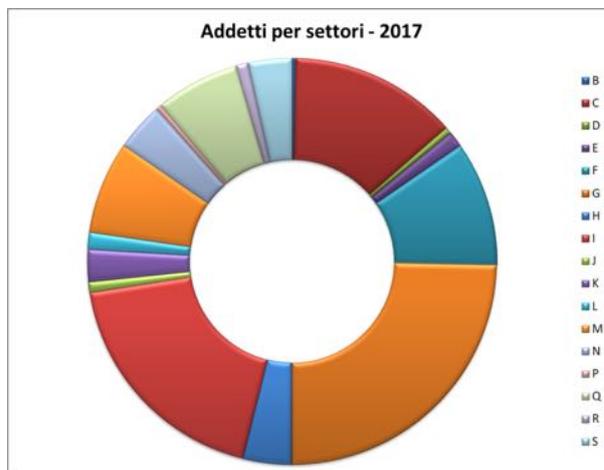


Figura 9 - Addetti per settori 2017

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat

Dall'analisi della serie storica dal 2001 si evince una costante crescita della ricchezza media di Ostuni, solo nel 2012 il reddito è stato più basso dell'anno precedente. Dal 2001 al 2016 i redditi Irpef medi dichiarati sono cresciuti complessivamente del 46%, passando da 11.588 € a 16.986 €. Nel 2016 Ostuni con un reddito medio pro capite per abitante di 11.398 € è risultato il secondo comune della provincia di Brindisi alle spalle di Cisternino il cui reddito medio è di 11.399 € e prima del capoluogo di provincia Brindisi che con un reddito medio di 11.280 € si colloca al terzo posto.

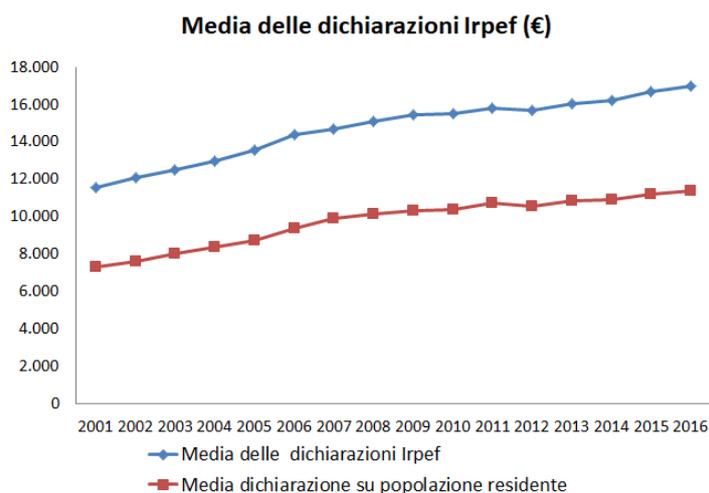


Figura 10 - Serie storica delle dichiarazioni Irpef del comune di Ostuni

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze. Rapportati alla popolazione Istat al 31 dicembre

L'analisi della serie storica del numero di dichiaranti Irpef segnala che l'aumento dei redditi medi ha coinciso con l'aumento dei dichiaranti e quindi con la distribuzione della ricchezza alla popolazione sino all'anno 2007. Dall'anno successivo si è assistito ad un decremento costante del numero dei dichiaranti Irpef, questo significa che ad un incremento della ricchezza prodotta sul territorio annualmente con l'unica eccezione del 2012 non è corrisposto un incremento della distribuzione della ricchezza tra la popolazione.

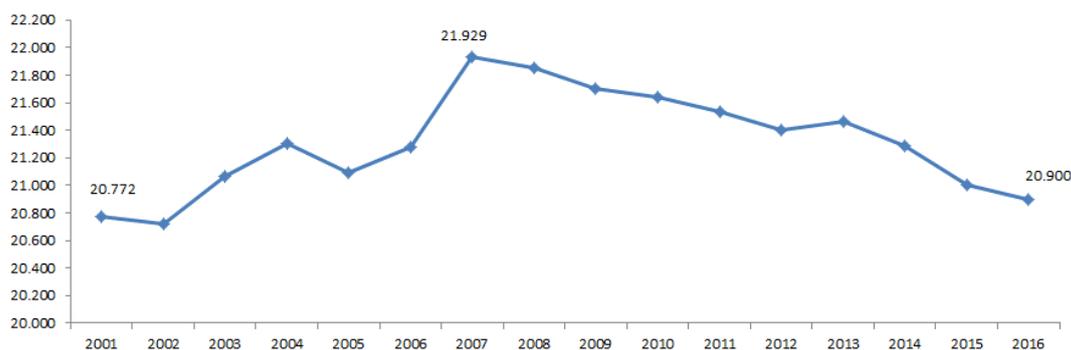


Figura 11 - Serie storica del numero dei dichiaranti Irpef del comune di Ostuni dal 2001 al 2016

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze.

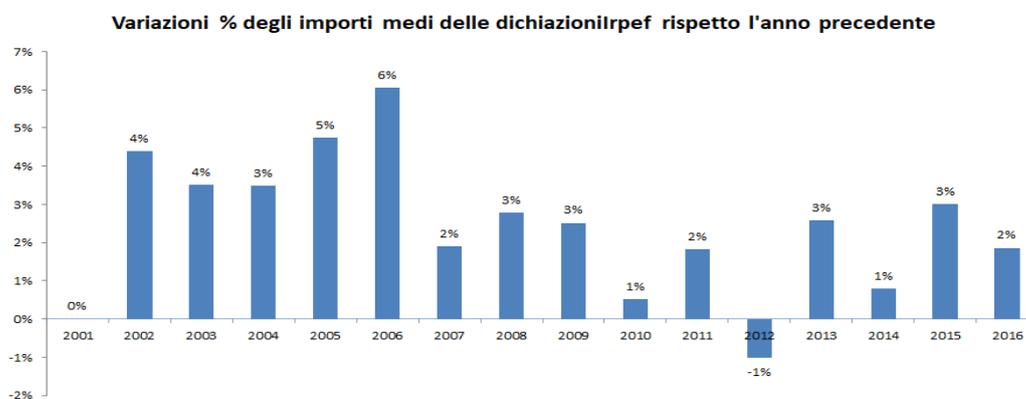


Figura 12 - Tassi di variazione annuale delle dichiarazioni medie Irpef del comune di Ostuni

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze.

4.4.3. Localizzazione dei poli attrattori

4.4.3.1. I poli attrattori della mobilità sistemica

Dopo avere analizzato gli andamenti principali dei trend socio-anagrafici e del settore produttivo del Comune di Ostuni, si analizzano i principali poli di attrazione della domanda di mobilità sul territorio comunale. Nella analisi è possibile distinguere gli attrattori puntuali della zona di traffico (scuola, ospedale, ecc) dagli attrattori la cui distribuzione è più diffusa quali gli addetti alle imprese.

In generale la funzione attrattiva esercitata dai poli di servizio (scuola, ospedale, ecc) è funzione della gerarchia occupata nella rete e dalle dimensioni del bacino di utenti potenziale da servire. Dall'analisi preliminare della distribuzione degli addetti, dei poli scolastici, sanitari e sportivi, emerge forte il ruolo attrattore del centro urbano.

Tabella 8 - Le scuole del Comune di Ostuni

Poli Scolastici
Scuola Infanzia “Hans Christian Andersen”
Scuola Infanzia “Carlo Collodi”
Scuola Infanzia “Gianni Rodari”
Scuola Infanzia “Pessina-Vitale”, Viale Pola
Scuola Infanzia “Pessina-Vitale”, Via A. Moro
Scuola Primaria “Pessina-Vitale”
Scuola Primaria “Istituto La nostra famiglia”
Scuola Primaria “Giovanni XXIII”
Scuola Primaria “Circolo Vitale”
Scuola Media Statale “Nello Orlandini Barnaba”
Liceo Scientifico Statale “Ludovico Pepe”
Istituto di Istruzione Secondaria Superiore “Ludovico Pepe”
Istituto Tecnico Industriale Commerciale Turistico e per Geometri ITICTG “Jean Monnet”
Istituto Tecnico Agrario “Enrico Pantanelli”
Istituto Tecnico Agrario Ind.Le St. “Galileo Galilei”
Scuola di Cinema di Ostuni

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Miur

Tabella 9 - Elenco degli altri attrattori del Comune di Ostuni

Poli attrattori
Ospedale
Zona Sisri (area industriale)
Stadio comunale Nino Laveneziana
Palazzetto dello Sport “PalaCeleste”
Centro Sportivo “Mare Sport”
Campo Comunale “Vito Asciano”
CTO - Circolo Tennis Ostuni
Palazzetto dello Sport “Vito Gentile”
FAD ARMY Paintball Ostuni
Campi sportivi Rosa Marina
Centro Sportivo “Mare Sport” - Villanova
Area Sosta Camper al Mare Ostuni
Camper Parking Area - Ostuni
Cinema Teatro Roma
Slow Cinema

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati vari

4.4.3.2. I poli attrattori della mobilità occasionale/turistica

Ai poli attrattori sistematici si affiancano quelli legati alla domanda occasionale e turistica. La loro fruibilità ed accessibilità ha impatti indiretti sull'intero territorio poiché influenza l'opinione del visitatore e ne orienta la scelta.

Questa tipologia di attrattori assume dunque un'importanza strategica per una città che vuole puntare sul sistema dell'accoglienza: oltre a garantirne l'accessibilità, è necessario che i diversi luoghi risultino interconnessi tra loro e raggiungibili mediante i diversi sistemi di mobilità (itinerari pedonali, ciclabili, trasporto pubblico locale, parcheggi di interscambio e sistema di servizi correlato).

Un primo esempio di questa categoria è rappresentato proprio dal Centro Storico di Ostuni, la cosiddetta "Città Bianca", così chiamata a causa dell'utilizzo diffuso di calce bianca sugli edifici presenti. Il Centro Storico di Ostuni è stato oggetto di un progetto di riqualificazione, depositato il 31 gennaio 2019, che ha il fine di valorizzare le risorse storiche e culturali presenti nel borgo antico e migliorare i servizi alla residenza. Tale progetto prevede il rifacimento delle piazze e delle strade storiche con rimozione dell'asfalto e posa in opera di basolato in pietra calcarea locale, la sostituzione di tutti i corpi illuminanti, il completamento di Piazza della Libertà e di Piazzetta sant'Oronzo e l'estensione della zona a traffico limitato.

All'interno del centro cittadino si segnalano il Parco delle Rimembranze ed in generale le aree verdi utilizzate dai cittadini di Ostuni per incontrarsi o godere del verde nella città.

Uno spazio urbano interessante è anche il Foro Boario, area piuttosto estesa a nord ovest del centro storico, normalmente adibita ad area parcheggio. Essa ospita importanti eventi musicali all'aperto, trasformandosi in un attrattore significativo per la città.

Spostandoci nell'agro di Ostuni, troviamo poi diversi attrattori culturali di carattere religioso: il santuario di San Biagio, quello di Sant'Oronzo e il Santuario di Santa Maria della Nova.

A circa 2 km a Nord Ovest dal centro urbano si trova invece il Parco Archeologico e naturalistico di Santa Maria d'Agnano, un sito esteso per circa 13 ettari e caratterizzato dalla presenza di un'antica grotta in cui sono stati ritrovati resti umani risalenti a circa 27.000 anni fa.

Sull'area costiera ritroviamo numerosi attrattori attivi soprattutto durante il periodo estivo e legati al turismo balneare, in particolare strutture turistico ricettive e servizi.

Di notevole interesse è il borgo di Villanova, con il suo porto e il vicino sito archeologico medievale. Il progetto di riqualificazione di quest'area intende attribuire al porto il ruolo di accesso marittimo alla Valle d'Itria, alle sue città e beni monumentali e paesaggistici, attraverso la realizzazione di nuovi posteggi per le imbarcazioni e la sistemazione a verde dei piazzali che si accorderanno con i percorsi pubblici fino alla Torre Aragonese e l'area archeologica.

Sul confine nord ovest si trova inoltre il Parco delle Dune Costiere, compreso tra l'area di Torre Canne e quella di Torre San Leonardo. Esso è caratterizzato da numerosi habitat naturali, seminativi e oliveti secolari, oltre che dalla presenza di siti archeologici e diversi elementi di rilevanza storico culturale, come masserie, frantoi ipogei, insediamenti rupestri e strutture ricettive. Viene inoltre attraversato dal tracciato della Via Traiana. Al suo interno è possibile effettuare escursioni lungo i diversi itinerari ciclopedonali, o partecipare a laboratori e attività di educazione ambientale curate dalle cooperative che collaborano con il Parco.

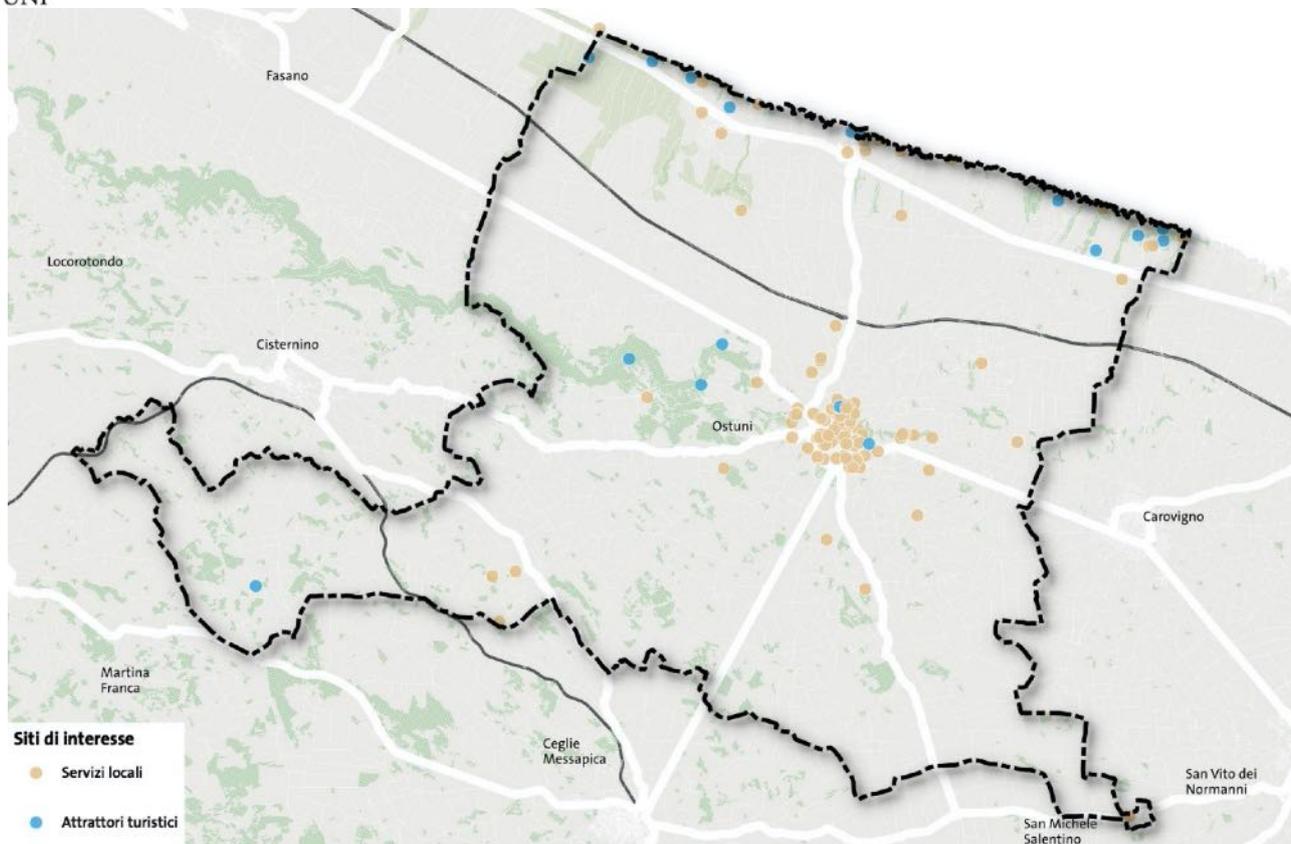


Figura 13 - Localizzazione degli attrattori suddivisi per servizi locali e attrattori turistici/occasionali

4.5. Il sistema dell'offerta

4.5.1. Rete viaria e gestione della circolazione

Il sistema viario di Ostuni è caratterizzato dalla presenza di due importanti vie statali: la SS16 che collega Fasano, attraversa la città e devia in direzione sud per collegare la città bianca con Carovigno; la SS 379 o Strada Adriatica (anche Strada Europea E55) che collega Bari con Brindisi e Lecce passando per Ostuni lungo la fascia costiera.

Da Ostuni si diramano a raggiera una serie di strade provinciali. In direzione sud: la SP29 che collega con S. Michele Salentino; la SP28 che collega con Francavilla Fontana; la SP22 che connette con Ceglie Messapica; la SP14 con Martina Franca; la SP17 con Cisternino. A nord invece la SP19, SP20 e SP21 collegano Ostuni con la Strada Statale SS379 in direzione rispettivamente di Rosa Marina; Villanova; Costa Merlata. Inoltre, la SP20 connette la città con la stazione ferroviaria a circa 3 km di distanza dal centro storico, mentre la SS16 in direzione Carovigno collega Ostuni con la sua Zona Artigianale.

La viabilità interna si caratterizza per la presenza di alcune strade principali che connettono il nucleo storico con la zona più a sud e corrispondono a: Corso Vittorio Emanuele II, Corso Giuseppe Garibaldi, via Giovanni Bovio e la Strada Panoramica. La connessione tra la parte est e quella ovest avviene principalmente attraverso Corso Giuseppe Mazzini, Viale Pola, Via Nino Sansone e Viale Aldo Moro fino a Via S. Giovanni Bosco.

Per quanto concerne la classificazione delle strade, la normativa italiana di riferimento è costituita da:

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Nuovo codice della strada
- Decreto Ministeriale LL. PP. del 12 aprile 1995 – “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico”
- Decreto Ministeriale M.I.T.2001

Essa indica in particolare come la classificazione delle strade e la determinazione delle relative caratteristiche geometriche si debba basare sulle funzioni che la strada deve assolvere nella rete urbana e sulle prestazioni che si vogliono riconoscere ai flussi di domanda (motorizzati). Dalla normativa derivano le classi di seguito descritte:

- A - Autostrade
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade di scorrimento veloce/Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade interquartiere/Strade urbane di quartiere;
- F - Strade locali zonali /Strade locali.

Le caratteristiche tecniche di tali strade, riportate nelle “Norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi” del Ministro dei Lavori Pubblici sono tuttavia pensate esclusivamente con uno sguardo alla percorribilità da parte dei veicoli e risultano difficilmente perseguibili sulla maggior parte delle strade urbane dei comuni italiani medio-piccoli (e non solo).

Nelle tabelle seguenti si riportano le prescrizioni relative all'utenza stradale ammessa su ciascuna tipologia e alla composizione della carreggiata.

	TIPI SECONDO IL CODICE	AMBITO TERRITORIALE	DENOMINAZIONE	CATEGORIE DI TRAFFICO													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
				PEDONI	ANIMALI	VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	VELOCIPEDI	CICLOMOTORI	AUTOVETTURE	AUTOBUS	AUTOCARRI	AUTO TRENI AUTOARTICOLATI	MACCHINE OPERATRICI	VEICOLI SU ROTAMA	SOSTA DI EMERGENZA	SOSTA	ACCESSI PRIVATI DIRETTI
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	□	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	□	□
	URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	◆	○	○	□	○	no
		STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	○	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	□	□
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	●	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	●	□
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO		□	□	◆	◆□ ⁽¹⁾	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	●	□	si
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	●	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	○	●	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	●	□
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		○	◆	◆	◆□ ⁽¹⁾	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	◆●	□	si
LOCALE	F	EXTRAURBANO		□	◆	◆	◆□ ⁽¹⁾	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	□	□	si
		URBANO		○	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	◆	□◆ ⁽²⁾	□	□	si

○ non ammessa in piattaforma (3)

◆ in carreggiata

NOTE:

(1) vale se è presente una pista ciclabile.

(2) qualora le categorie 7 e 11 debbano essere ammesse, le dimensioni delle corsie e la geometria dell'asse vanno commisurate con le esigenze dei veicoli appartenenti a tali categorie.

(3) quando è presente una strada di servizio complanare, caso in cui la piattaforma delle due strade (principale e servizio) è unica, la non ammissibilità sulla strada principale è da intendersi limitata alla sola parte di piattaforma che la riguarda.

Tabella 10 - Tipi di strade e categorie di traffico ammesse

TIPI SECONDO IL CODICE		AMBITO TERRITORIALE	LIMITE DI VELOCITA'	Numero delle corsie per senso di marcia	Intervallo di velocità di progetto		
					Limite inferiore (km/ora)	Limite superiore (km/ora)	
1	2	3	4	5	6	7	
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	strada principale	130	2 o più	90	140
			eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100
		URBANO	strada principale	130	2 o più	80	140
			eventuale strada di servizio	50	1 o più	40	60
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	strada principale	110	2 o più	70	120
			eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	C1	90	1	60	100
			C2	90	1	60	100
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	strada principale	70	2 o più	50	80
			eventuale strada di servizio	50	1 o più	25	60
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		50	1 o più	40	60
LOCALE	F	EXTRAURBANO	F1	90	1	40	100
			F2	90	1	40	100
		URBANO		50	1 o più	25	60

Tabella 11 - Composizione della carreggiata

In ambito urbano, quindi, accade spesso che **la rete stradale sia poco o per niente coerente con gli standard tecnico progettuali**, e che la classificazione delle strade urbane venga limitata a poche classi dei livelli più bassi. Tale situazione snatura lo spirito della classificazione che non vuole costituire una semplice classificazione di vincoli e standard ma ha lo scopo di individuare il ruolo degli archi della rete.

Per superare queste considerazioni critiche è possibile far riferimento alle Direttive sui PUT dalle quali si evince che nella classificazione delle strade **deve prevalere l'aspetto funzionale** di ogni arco viario in "correlazione agli strumenti urbanistici", per cui "possono prevedersi anche altri tipi di strade con funzione e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi precedentemente indicati".

Il PUMS di Ostuni, per questo, formula una proposta di sub-classificazione di ciascun arco della rete stradale che tenga conto delle caratteristiche geometriche e della funzione preminente che esso svolge. Su questa, innesta la proposta per i limiti di velocità di percorrenza, secondo il modello danese riportato in Figura 14.

Road class	Speed class	Examples of road characteristic
Traffic Road Major roads serving through going traffic and traffic between urban areas.	90-110 km/h	Motorway, highway. VRU not allowed, no parking.
	60-70 km/h	VRU separated from motor traffic, VRU crossings only at grade separated or signalised junctions, parking not allowed on carriageway, limited access, no speed reducers, 2-6 lanes, lane width 3,5m
	50 km/h	VRU separated from motor traffic, crossing facilities needed for VRU, medium access, no angle or perpendicular parking, 2-4 lanes, lane width 3.00-3.25m
	30-40 km/h	cyclists mixed with motor traffic, pedestrians separated, high degree of access, no angle or perpendicular parking, 1-2 lanes, lane width 2.75-3.00m
Local Road Minor road serving only local traffic in e.g. residential areas.	30-40 km/h	cyclist mixed with motor traffic, pedestrians separated, high degree of access, 1-2 lanes, lane width 2.75-3.00m
	10-20 km/h	VRU mixed with motor traffic, 'shared' areas, motor traffic must give way, 1-2 lanes, lane width 2.75m

Table 1 Simplified example of the Danish road and speed classification system. (VRU abbreviation of Vulnerable Road User)

Figura 14 - Tabella sintetica e semplificata esplicativa della classificazione danese

Per arrivare a tale classificazione è possibile partire dall'individuazione di "itinerari di scorrimento" che descrivono il movimento veicolare tra le porte di accesso cittadine: da questi itinerari si diramano i flussi di distribuzione interna verso ciascuna area della città lungo la viabilità interquartiere e da questa, a loro volta, deviano sulle strade locali per l'accesso alle abitazioni e la sosta.

Gli itinerari che attraversano Ostuni connettendo tra loro le Porte di Ingresso sono riportati in Figura 15.

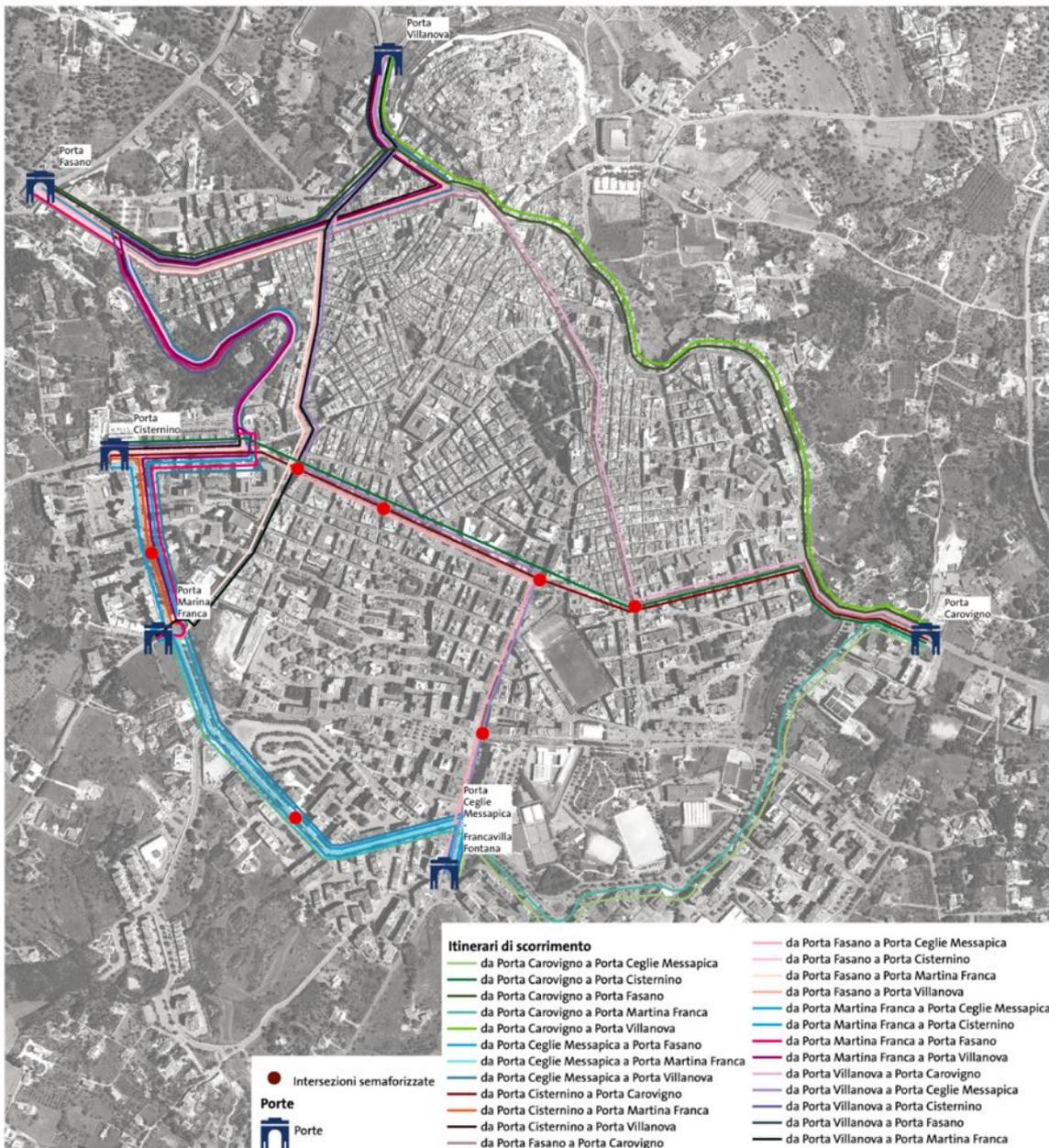


Figura 15 - Itinerari di scorrimento

La struttura e la gerarchia della rete permettono di comprendere alcune dinamiche del traffico veicolare e ottenere una gestione razionale dei diversi archi, riorganizzandone le sezioni stradali in modo efficace rispetto alla diversa importanza da attribuire a ciascuna categoria di utenti. Infatti, al ruolo funzionale di ciascun ramo corrisponde un tipo di collegamento servito e dunque un idoneo uso della strada, con la prevalenza di alcune categorie di utenza: strade con ruolo più importante nella rete servono la mobilità tra le diverse zone, mentre strade locali hanno una funzione di accesso a servizi e abitazioni. La viabilità intermedia distribuisce il traffico tra le arterie principali e le varie isole locali.

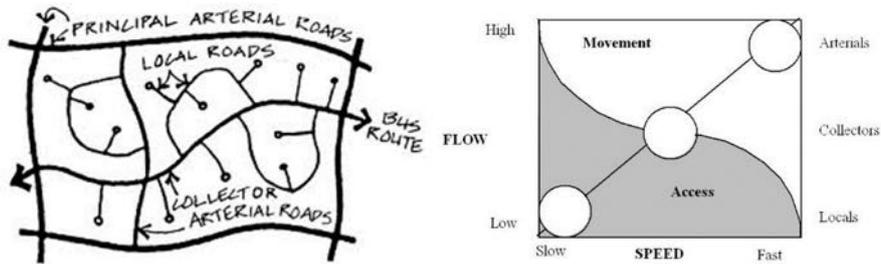


Figura 16 - Classificazione funzionale e tipo di movimento servito (elaborazione, fonte: Federal Highway Administration)

Nella tabella successiva sono riassunte le caratteristiche ideali di ciascuna tipologia di strada.

Tabella 12 - Descrizione sintetica di obiettivi e azioni per ciascuna tipologia funzionale di strada

	ITINERARI DI SCORRIMENTO	VIABILITÀ INTERQUARTIERE	VIABILITÀ LOCALE
Movimento Servito	Attraversamento e distribuzione nel comune	Distribuzione nei quartieri	Accesso e sosta
Obiettivo da perseguire	<ul style="list-style-type: none"> - Ridurre la congestione favorendo il transito - Aumentare la sicurezza stradale (in particolare alle intersezioni con le altre categorie di utenza) 	<ul style="list-style-type: none"> - Ridurre la velocità - Limitare il traffico di attraversamento favorendo il passaggio dei soli flussi da distribuire in zona 	<ul style="list-style-type: none"> - Aumentare la sicurezza delle utenze deboli - Migliorare la vivibilità da parte dei residenti (miglioramento qualità dell'aria, riduzione del rumore, maggiore spazio di vita, prevalenza pedonale)
Interazione tra le categorie di utenza	Utenze deboli separate dai veicoli	Utenze deboli generalmente separate, con 30 km/h commistione con i ciclisti	Priorità a pedoni e ciclisti, che possono non essere separati dal traffico veicolare
Velocità consentita	50 km/h	30-50 km/h a seconda delle caratteristiche	20 - 30 km/h
Traffico tipico	Prevalentemente veicoli leggeri e pesanti; separati ed in minor misura pedoni, ciclisti	Veicoli leggeri, pedoni e ciclisti	Pochi veicoli leggeri prevalentemente in sosta, pedoni e ciclisti
Interventi migliorativi	<ul style="list-style-type: none"> - Messa in sicurezza delle intersezioni - Messa in sicurezza degli attraversamenti - Marciapiedi > 90 cm per senso di marcia pedonale - Piste ciclabili in sede propria dove previste a meno di brevi tratti con introduzione del limite di 30 km/h e adeguata moderazione - Preferibile eliminazione della sosta 	<ul style="list-style-type: none"> - Messa in sicurezza delle intersezioni con la viabilità di livello superiore - Intersezioni rialzate - Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali 	<ul style="list-style-type: none"> - Riprogettazione degli spazi (interesse turistico) - Shared space - Zone scolastiche - Moderazione "spinta"
Informazione all'utente e segnaletica	<p>PREVALENTEMENTE DEDICATA AGLI AUTOMOBILISTI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - segnaletica direzionale - informazione due percorsi veicolari da seguire per raggiungere parcheggio centrale e altri poli di interesse <p>PER I PEDONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indicazione della presenza di corridoi pedonali - posizione delle fermate del TPL - Indicazioni per l'attraversamento 	<p>PER GLI AUTOMOBILISTI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - informazione sulle polarità comunali e locali e su eventuali zone di sosta dedicate - informazione di incentivo a bassa velocità - ingresso alle zone residenziali e attenzione a zone a moderazione specifica per scuole o altri punti sensibili <p>PER I PEDONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indicazione della presenza di corridoi pedonali - posizione delle fermate del TPL 	<p>PER GLI AUTOMOBILISTI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - informazione di incentivo alla bassa velocità <p>PER I PEDONI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - informazione al pedone sui "corridoi" e fermate del TPL - informazione sulle polarità locali

È chiaro che le indicazioni generali qui descritte vanno considerate come linee generali, da contestualizzate di volta in volta nella scelta delle azioni progettuali.

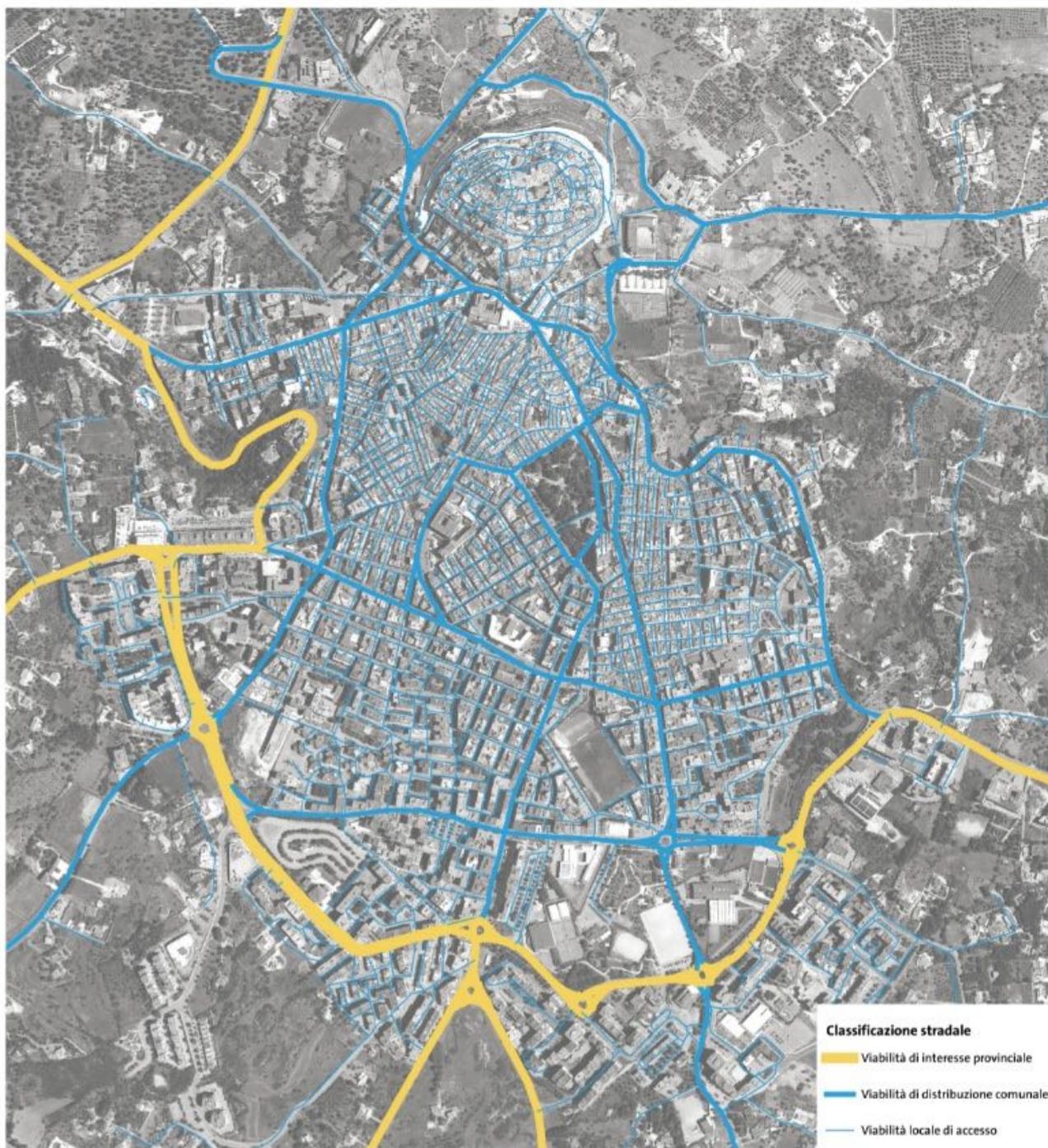


Figura 17 - Classificazione funzionale rete viaria (elaborazione Tavola A1)

Per quanto concerne le limitazioni vigenti alla circolazione in alcune aree cittadine, sono presenti nei pressi dell'area del Centro Storico Zone a Traffico Limitato, disciplinate con Delibera di Giunta Comunale n-64 del 18/03/2018. I varchi di accesso e uscita dalla ZTL del Centro Storico sono quattro:

- Via Cattedrale (varco aperto dalle ore 07:00 alle ore 10:00 e dalle ore 14:00 alle ore 17:00);
- Via Francesco Cavallo (varco aperto dalle ore 07:00 alle ore 10:00 e dalle ore 14:00 alle ore 17:00);
- Via Montegrappa (varco aperto dalle 8:00 alle 13:00 e dalle ore 16:00 alle 19:00);
- Via Francesco Vitale (varco aperto dalle ore 07:00 alle ore 10:00 e dalle ore 14:00 alle ore 17:00).

Durante l'anno, sono emesse delle Ordinanze che disciplinano l'operatività della Zona a Traffico Limitato in Piazza della Libertà per un certo periodo:

- Con ordinanza del Dirigente del settore n. 88 del 10/06/2020 è stato stabilito che a partire da sabato 13 giugno 2020, la ZTL nella piazza è operativa dalle ore 19:00 alle ore 23:00 del sabato e dalle ore 10:00 alle ore 23:00 delle domeniche;
- Con l'ordinanza del Dirigente del settore n. 104 del 01/07/2020 è stato stabilito che nel periodo compreso tra il 3 luglio e il 15 settembre 2020 è disposta la zona a traffico limitato in Piazza della Libertà con operatività dalle ore 10:00 alle ore 14:00 e dalle ore 17:00 alle ore 24:00 durante i giorni feriali e nei giorni festivi la ZTL è operativa dalle ore 10:00 alle ore 24:00.

In relazione all'ultima ordinanza, è consentita la circolazione alle seguenti categorie di veicoli:

- Mezzi di soccorso e di polizia, veicoli degli organi di protezione civile;
- Veicoli al servizio di persone disabili munite di contrassegno previsto dall'art. 381 del Codice della strada;
- Veicoli al servizio delle persone residenti nelle strade raggiungibili solo da Piazza della Libertà;
- Veicoli a noleggio con conducente; taxi;
- Veicoli utilizzati per servizi di pubblica utilità (pulizia ambientale, pubblica illuminazione, ecc.);
- Veicoli autorizzati per particolari necessità del Sindaco o dal Comando di polizia locale;
- Veicoli adibiti al carico e scarico di bancarelle e accessori al servizio degli operatori commerciali autorizzati a stazionare in Piazza della Libertà negli spazi assegnati dall'Amministrazione comunale;
- Le api calessino con motore a scoppio e a trazione elettrica che svolgono il servizio di N.C.C. potranno circolare in Piazza della Libertà nelle ore 24 del giorno e sostare solo per il tempo strettamente necessario a far salire e a far scendere i passeggeri.



Figura 18 - ZTL attiva e varchi

4.5.2. L'offerta di sosta

Il sistema attuale degli spazi per la sosta ad Ostuni è caratterizzato dalla presenza di parcheggi concentrati nelle vicinanze del centro storico. Alcune strade ed aree individuate nel resto della città sono destinate alla sosta a pagamento dei veicoli per un numero di 518 stalli di cui: 498 per autovetture; 8 per bus; 12 per autocaravan e 41 a titolo gratuito per gli utenti diversamente abili, titolari di contrassegno Speciale rilasciato ai sensi dell'art. 188 comma 2 del Codice della Strada.

Ad Ovest del nucleo centrale, in via Specchia, è presente un parcheggio della capienza di circa 80 posti auto e 8 posti autobus, dotato di colonnina per la ricarica elettrica delle auto. Nella parte opposta del centro storico, ad est, sorge il parcheggio in via Giosuè Pinto all'interno di una pineta con la capienza di 105 auto e 12 autocaravan. Il parcheggio è dotato di una colonna per la ricarica elettrica delle auto e di una zona per l'accumulo dei reflui dei caravan. Altri parcheggi "blu" sono situati in Corso Giuseppe Mazzini, Corso Ayroldi Magg. Antonio, Via Ludovico Pepe, via Villafranca, via Martiri di Kindù, Piazza Curtatona Montanara; Calvario, Via Boccaccio Giovanni; Via Orlando Oronzo Paolo; Piazza Giacomo Matteotti; via Pola; Piazza Italia. A Nord del centro storico si trovano alcune aree di parcheggio gestite da privati ed il Foro Boario che all'occorrenza assume la funzione di parcheggio ed ha una capienza di circa 300 posti auto.

Coloro che dai registri anagrafici comunali risultino residenti hanno diritto all'applicazione della tariffa agevolata, consistente nella possibilità di corrispondere la somma di 0,80 euro che consenta la sosta dei veicoli di proprietà per l'intera giornata negli stalli a pagamento che insistono nelle vicinanze della propria abitazione. I residenti ed i villeggianti nel Centro Storico, in via Carmignano Anna, Largo Lanza, via Cavallo Francesco, via Giosuè Pinto, via Giuseppe Greco, vico Giuseppe Massari e vico Giuseppe Libertini sono titolari di agevolazioni tariffarie consistenti nella possibilità di lasciare in sosta i veicoli di proprietà nell'area destinata alla sosta a pagamento che insiste lungo via Pinto Giosuè, per l'intera giornata, con l'applicazione di una tariffa unica pari a 0,80 euro. Per i titolari di attività quali commercianti, titolari di pubblici esercizi e studi professionali, le cui attività hanno sede in Piazza della Libertà,

Centro Storico o Corso Cavour, sono previste agevolazioni tariffarie consistenti nella possibilità di lasciare in sosta un solo veicolo di proprietà nell'area destinata alla sosta a pagamento che insiste lungo via Pinto Giosuè, nel periodo, per l'intera giornata, con l'applicazione di una tariffa unica pari a 0,80 euro. Sono esonerati dal pagamento della sosta i mezzi di servizio delle Forze dell'Ordine, dei Vigili del Fuoco, della Protezione Civile, del Comune nell'espletamento di compiti istituzionali, dei Servizi di Soccorso. Per tutti gli altri utenti, le tariffe per la sosta nelle strade e lungo le aree destinate alla sosta a pagamento vengono stabilite come da D. G. C. n.61 del 12/08/2019.

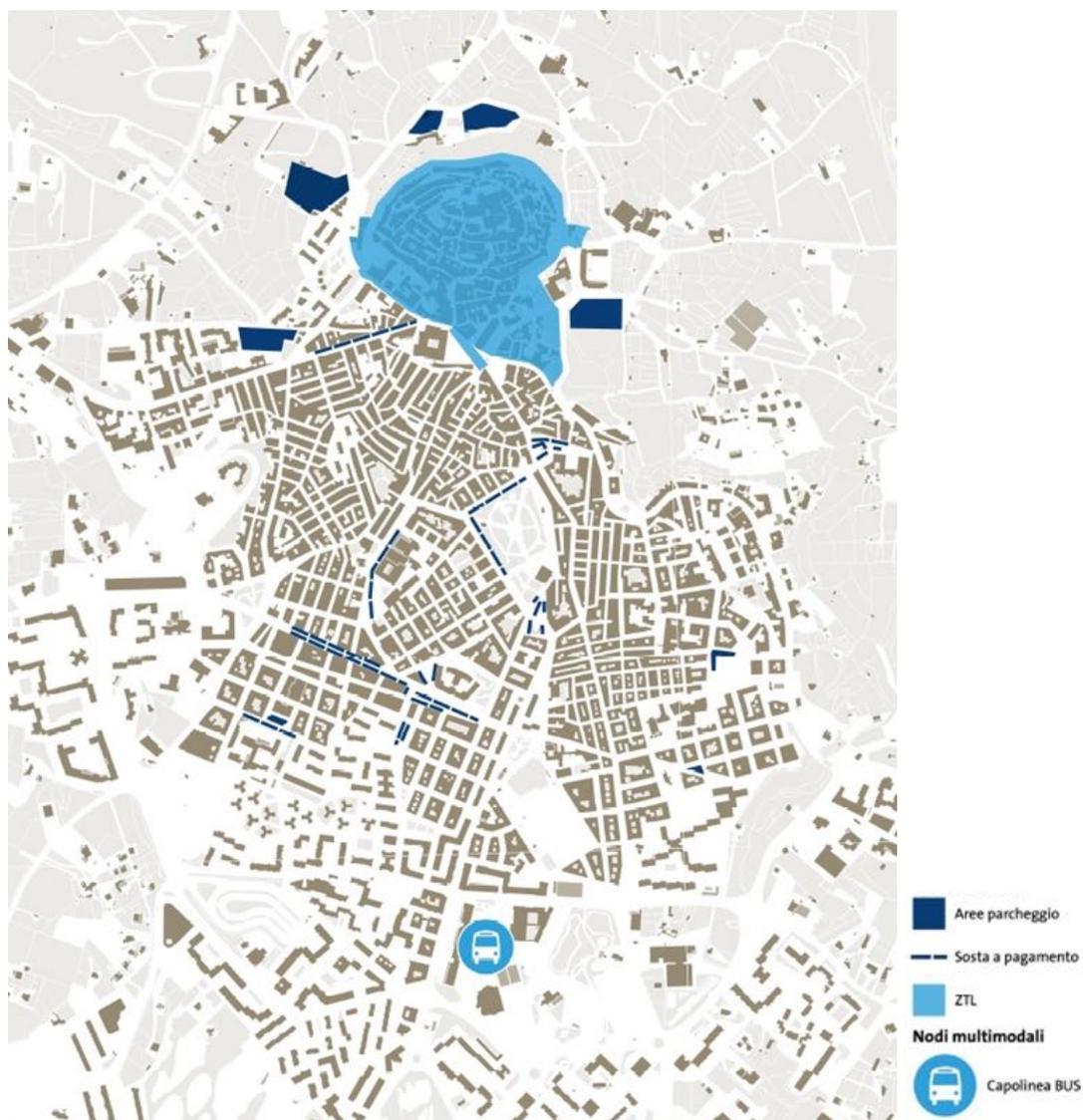


Figura 19 – La regolamentazione della sosta

4.5.3. Le ciclabili esistenti

Allo stato attuale sono presenti alcuni percorsi ciclabili lungo la costa ed itinerari all'interno del parco delle dune costiere. Nell'ambito urbano è presente un percorso ciclopedonale nei pressi dell'area sportiva. Tuttavia questi percorsi non sono connessi tra loro e pertanto manca una vera e propria rete di infrastrutture ciclabili.

Nel Documento di Pianificazione della mobilità ciclistica del Comune di Ostuni adottato con Delibera di Giunta Comunale n.240 del 26/07/2017 sono indicati i seguenti percorsi ciclopedonali e itinerari culturali nel territorio:

- Realizzazione di itinerari ciclopedonali lungo la costa da Villanova a Lamasanta, per circa 11 km;
- Pista ciclabile completa di pannelli informativi lungo la Via Traiana, per circa 15 km;
- Miglioramento della fruibilità delle aree del Parco Regionale delle Dune costiere tramite la creazione di percorsi pedonali e sentieri naturalistici con la realizzazione di piccole aree attrezzate per i visitatori dell'area protetta (progetto AMJOWELS);
- Miglioramento della rete di percorsi per la fruizione di Lamacornola nelle aree del Parco delle Dune costiere, con la realizzazione di piccole aree di sosta;
- Realizzazione del primo AlbergaBici della regione Puglia nelle aree adiacenti al Parco regionale delle dune costiere, nei pressi di Montalbano di Fasano.



Figura 20 – I percorsi ciclabili esistenti

L'associazione "Cicloamici"¹ ha presentato nell'agosto 2004 all'Amministrazione provinciale di Brindisi una serie di proposte per iniziare a costruire le "vie verdi" sul territorio provinciale, ossia un circuito viario secondario segnalato, protetto e valorizzato adatto a ciclisti e pedoni. L'insieme dei percorsi già esistenti da risistemare comprende principalmente la viabilità minore comunale e le strade campestri aventi fondo stradale bitumato o in sterrato attualmente utilizzato prevalentemente dagli agricoltori e da residenti in terreni agricoli residenziali.

Per quanto riguarda Ostuni, la segnalazione degli itinerari cicloturistici è stata sviluppata nel territorio brindisino nell'ambito dei Progetti Integrati Settoriali (PIS). L'obiettivo generale dei PIS è di definire sull'intero territorio pugliese una rete complessa e integrata di fruizione delle risorse storico culturali funzionale allo sviluppo turistico ed economico. Il territorio di Ostuni è attraversato dal percorso "Via Traiana", da "La Murgia dei Trulli" e dalla "Via delle dune costiere e della civiltà rupestre".

Ostuni fa parte del **GAL "Alto Salento"** con i comuni di Carovigno, Ceglie Messapica, Fasano, San Michele Salentino, San Vito dei Normanni e Villa Castelli. Tra gli obiettivi del GAL Alto Salento:

- Sviluppare la cura e la tutela del paesaggio e del turismo lento e consapevole.
- Generare opportunità di sviluppo territoriale, in termini di ospitalità e di promozione agro-alimentare.
- Programmare azioni per agevolare il collegamento tra i centri abitati dell'Alto Salento attraverso gli itinerari ciclabili di lunga percorrenza (Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese e l'antico tracciato della Via Traiana, riconosciuto dal Consiglio d'Europa come Via Francigena del Sud).
- Promuovere l'attenzione alle certificazioni ambientali e al recupero dei fabbricati esistenti.
- Incentivare lo sviluppo dell'agricoltura sostenibile, in particolar modo quella legata alle antiche varietà e alle filiere produttive.
- Promuovere la nascita e la diffusione di percorsi enogastronomici e e-commerce dedicati.
- Sostenere l'educazione alimentare e la "multifunzionalità" della pesca.

¹L'associazione Cicloamici con sede a Mesagne è riferimento dei cicloturisti della provincia di Brindisi ed è membro attivo della FIAB. La FIAB è riconosciuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come organizzazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale; partecipa al Gruppo di lavoro nazionale sulla mobilità ciclistica presso il Ministero dell'Ambiente; fa parte della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale.



Figura 21 - Percorsi di mobilità lenta nel territorio del GAL Alto Salento

Il Comune di Ostuni è inoltre Ente capofila del **Sistema Ambientale Culturale (SAC) Via Traiana**, che ha tra gli obiettivi il potenziamento della fruizione dei beni culturali attraverso l'implementazione di servizi ad alta valenza innovativa di informazione e di supporto all'utilizzo di percorsi ciclopedonali.

Nel **Parco Regionale delle Dune Costiere** sono presenti alcuni itinerari cicloturistici per connettere tra loro i numerosi beni di interesse storico archeologico come il Dolmen, le chiese rurali, gli insediamenti rupestri, i frantoi ipogei, i jazzi. Molti di questi punti sono stati collegati infatti a formare un itinerario storico–archeologico realizzato nell'ambito del progetto EPA ("Environmental Park") finanziato dal Programma Operativo di Cooperazione Territoriale Europea Grecia – Italia 2007/2013.

L'area naturale protetta è infatti lambita dall'antico tracciato della via Traiana che attraversa il territorio di Ostuni e Fasano fino a giungere al porto di Brindisi. Gli itinerari attualmente presenti dalla costa si raccordano con l'antica via Traiana.

4.5.4. L'offerta per i pedoni

La città di Ostuni presenta, puntualmente, tratti con una pendenza elevata, per collegare zone a diversi livelli, che non favoriscono l'uso della bicicletta o lo spostamento a piedi. Tuttavia molte aree della città sono tendenzialmente pianeggianti e le distanze tra gli attrattori sono tali da poter considerare lo sviluppo di ciclabilità e pedonalità come modalità di spostamento sia da parte dei cittadini che da parte dei turisti.

Al fine di descrivere lo stato attuale dei percorsi pedonali ad Ostuni, è stata individuata ed indagata una rete pedonale principale costruita congiungendo i principali attrattori delle città e le aree a parcheggio esterne con il centro cittadino.

A seguito dell'individuazione della rete è stato effettuato un sopralluogo per valutarne lo stato e la presenza o meno di problematiche inerenti barriere architettoniche o progettuali.

La rete comprende viale Oronzo Quaranta, le diramazioni che connettono il centro con la zona a Sud composta da Corso Vittorio Emanuele, Corso Giuseppe Garibaldi, Via Roma e via Ludovico Pepe, Via Giovanni Carlo Bovio; viale Pola, via Gabriele Rossetti e via Antonio Fogazzaro che interconnettono trasversalmente le vie sopra citate. Via nino Antelmi e via Giovanni XXIII e via Cav di Vitt. Veneto connette viale Pola con via Nino Sansone. Altre vie individuate sono delle bretelle di collegamento per area di sosta con il centro a completamento della rete.

Una prima analisi qualitativa ha permesso la classificazione dei percorsi pedonali lungo tali strade in quattro categorie:

- Strade in ottimo stato
- Strade in parte già interessate da interventi che tuttavia necessitano di miglioramenti puntuali
- Strade già soggette ad interventi puntuali che necessitano di interventi importanti
- Strade in pessimo stato o su cui non si è mai intervenuto

Inoltre si segnala che la stazione è stata soggetta al rifacimento della pavimentazione, tuttavia manca un percorso pedonale che colleghi la stazione con il parcheggio in modo sicuro. Per quanto riguarda Villanova invece lungo il porto la pavimentazione è in buono stato, tuttavia manca un percorso pedonale che colleghi il lungomare con la fermata presente lungo la rotondina.

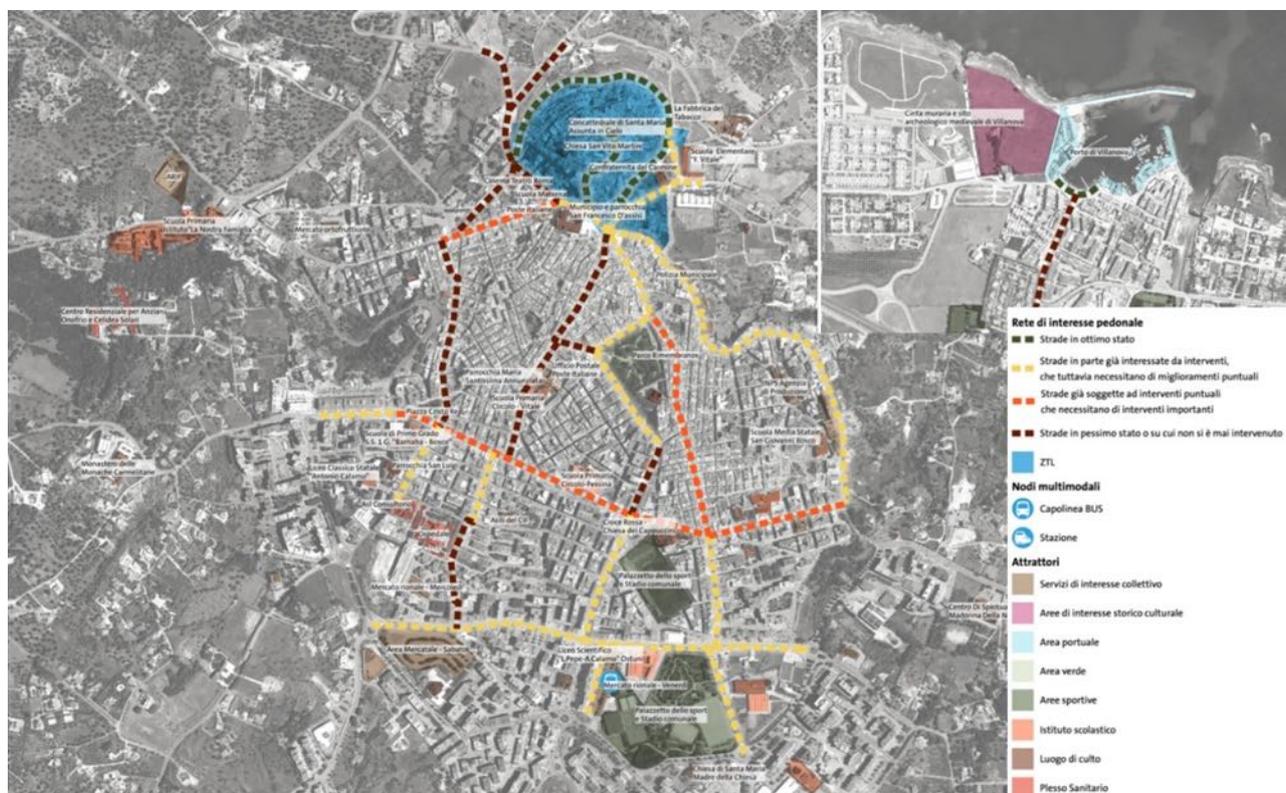


Figura 22 - La rete pedonale individuata e classificata in relazione allo stato di fatto - stralcio Tavola A4

Viale Oronzo Quaranta è attualmente pedonale, tuttavia il transito è permesso per alcuni veicoli autorizzati come ad esempio l'ape calessino. La pavimentazione risulta essere in buono stato lungo tutto il viale, tuttavia manca un attraversamento pedonale nei pressi dell'ingresso, pertanto i pedoni si ritrovano direttamente sulla carreggiata stradale.

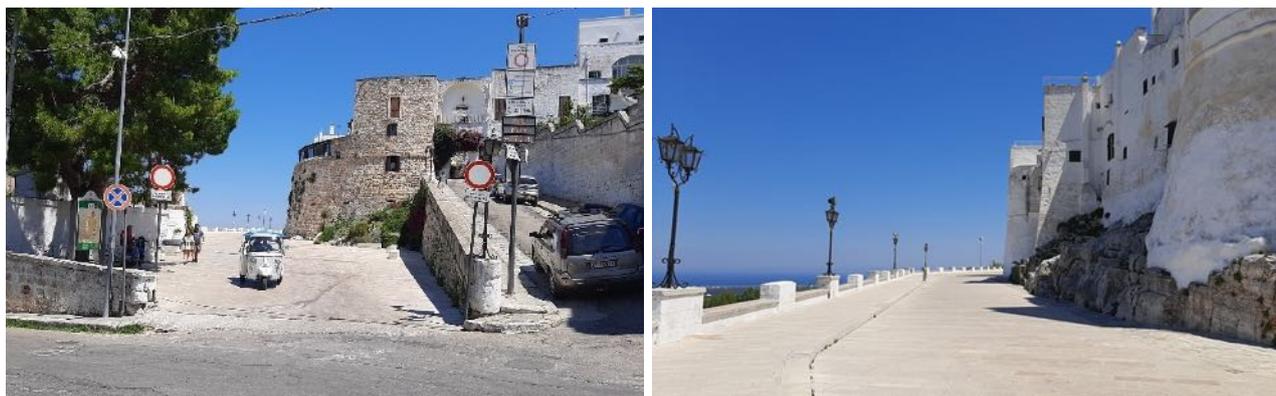


Figura 23 - Viale Oronzo Quaranta: a sinistra la foto dell'accesso, a destra la foto della sezione stradale.

Dalla Piazza della Libertà si diramano alcune strade che connettono il centro con viale Pola che rappresenta la via con un gran numero di attività commerciali. Per connettere il centro storico con via Pola sono state individuate quattro strade: Via Giovanni Carlo Bovio, via Roma e via Ludovico Pepe, Corso Giuseppe Garibaldi e Corso Vittorio Emanuele. Via Roma è il percorso più diretto, tuttavia è caratterizzata da una elevata pendenza, presenza di asfalto, mancanza di marciapiedi continui e molte barriere architettoniche. In via Ludovico Pepe la sezione stradale diventa più larga, tuttavia vi sono ostacoli lungo il percorso come ad esempio rampe di scale che riducono il marciapiede ed in alcuni tratti lo stato della pavimentazione risulta divelta.



Figura 24 - A sinistra la foto di via Roma; a destra la foto scattata lungo via Ludovico Pepe

Corso Giuseppe Garibaldi ha una pendenza meno accentuata rispetto a via Roma e la pavimentazione risulta essere in buono stato e di recente riqualificazione, tuttavia si segnala la presenza di ostacoli come gradini di accesso alle abitazioni che rendono il marciapiede impraticabile da parte di una persona su una carrozzina o per utenti con il passeggino.



Figura 25 - Corso Garibaldi: a sinistra una foto della sezione stradale; a destra una foto del gradino sul marciapiede che rappresenta una barriera architettonica.

Corso Vittorio Emanuele è una via che permette di visualizzare degli scorci panoramici interessanti del territorio ostunese. Lo stato della pavimentazione tuttavia in alcune parti presenta buche o avvallamenti, inoltre si segnala la presenza di pali che costituiscono vere e proprie barriere architettoniche.



Figura 26 - Corso Vittorio Emanuele: a sinistra il dettaglio del palo della luce che divide la sezione del marciapiede; a destra il dettaglio del pavimento divelto.

Viale Pola è una via caratterizzata dalla presenza di numerose attività commerciali ed è il centro vero e proprio per gli abitanti di Ostuni. Dal sopralluogo è emerso che in parte sono stati eseguiti interventi di sostituzione della pavimentazione, tuttavia essi risultano sconnessi con quanto precedentemente realizzato (ad esempio, nelle due foto riportate di seguito si nota la mancanza dello scivolo da un lato della carreggiata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale).



Figura 27 - Viale Pola: mancanza di scivolo su un lato dell'attraversamento pedonale

Lungo l'isola spartitraffico è presente una cabina telefonica, ormai desueta, che riduce la sezione percorribile a piedi; inoltre i pali della luce sono posti in modo da bloccare il passaggio, come mostrato nella figura seguente a sinistra. A destra un dettaglio dello scivolo che termina direttamente nella carreggiata percorsa dai veicoli.



Figura 28 - Viale Pola: a sinistra il dettaglio della cabina telefonica e del palo della luce;
a destra il dettaglio dello scivolo che termina nell'area veicolare

In alcune vie le alberature costituiscono barriere architettoniche per gli utenti riducendo notevolmente la sezione del marciapiede disponibile, inoltre la pavimentazione è divelta e mancano le rampe per diversamente abili, come nello scatto in via G.Pisanelli. A destra invece osserviamo la riduzione del marciapiede in Corso Giuseppe Mazzini, nei pressi del Municipio.



Figura 29 - Dettaglio del marciapiede in via G. Pisanelli a sinistra; a destra, dettaglio di corso Giuseppe Mazzini

4.5.5. La rete ed i servizi di trasporto pubblico locale

Il Trasporto Pubblico Locale (TPL) rappresenta il cardine della mobilità nelle aree urbane, dove vive più del 70% della popolazione italiana. L'articolo 1, comma 2, del D. Lgs. 422/1997 stabilisce che *“Sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dall'articolo 3; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale”*.

Come emerge dalle mappe di accessibilità Aeroportuale, Portuale e Stradale presentate nel Piano Straordinario della mobilità Turistica 2017/2022 (Figura 31), Ostuni è collocata in una posizione favorevole al suo raggiungimento dalle porte di accesso dallo stesso definite, ovvero gli aeroporti e i porti di Bari e Brindisi e la Stazione di Bari.



Figura 30 - Porte di accesso definite dal Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017/2022

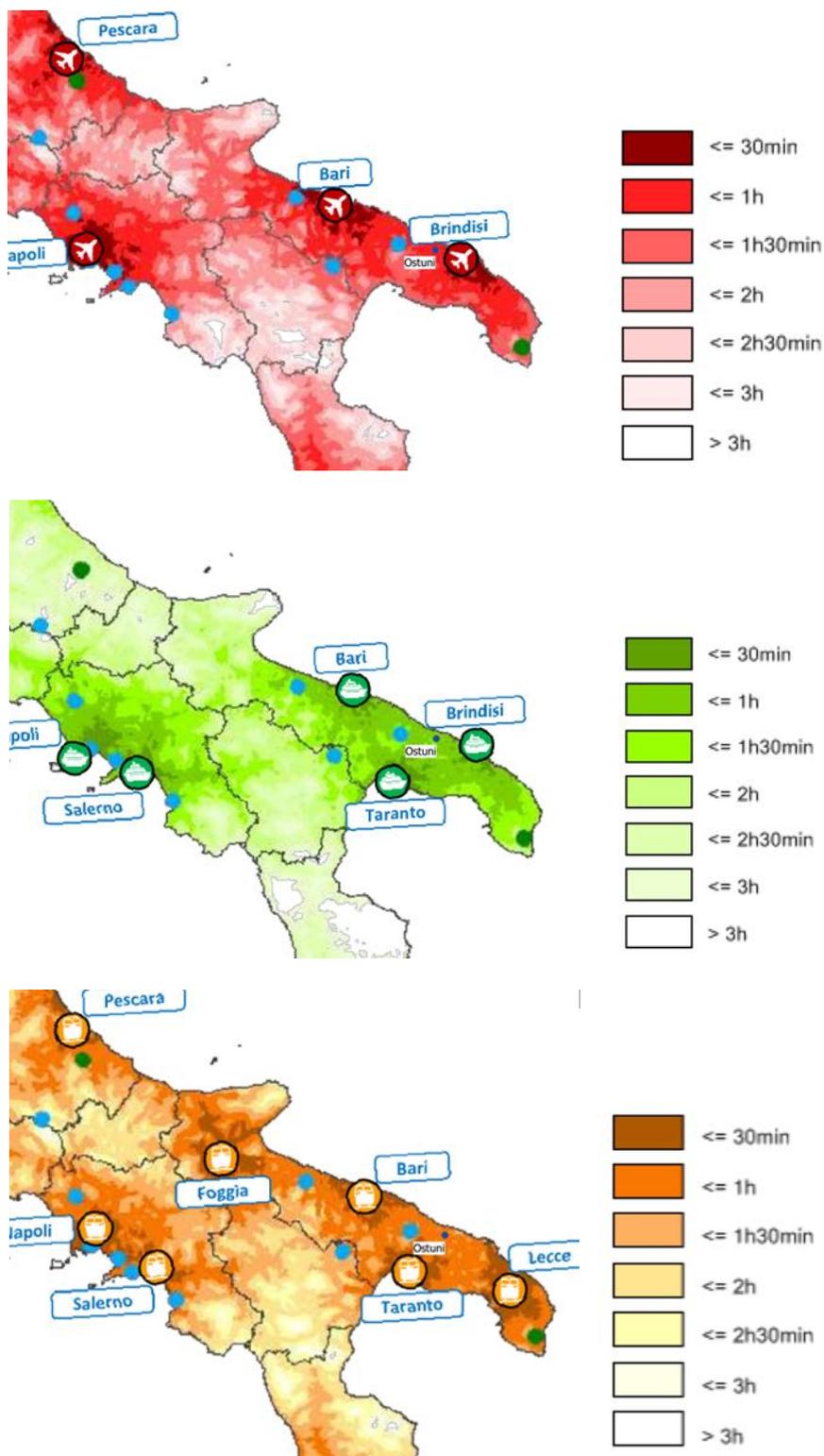


Figura 31 - Mappe di accessibilità del Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017/22

Trovandosi infatti in una posizione intermedia tra le città di Bari e Brindisi, il collegamento della Città Bianca con tali porte è oggi garantito, per quanto riguarda lo spostamento regionale sia da Nord (Bari) che da Sud (Brindisi), attraverso due modalità alternative.

1. Il collegamento stradale attraverso la SS16 (poi SS379)
2. Il collegamento ferroviario

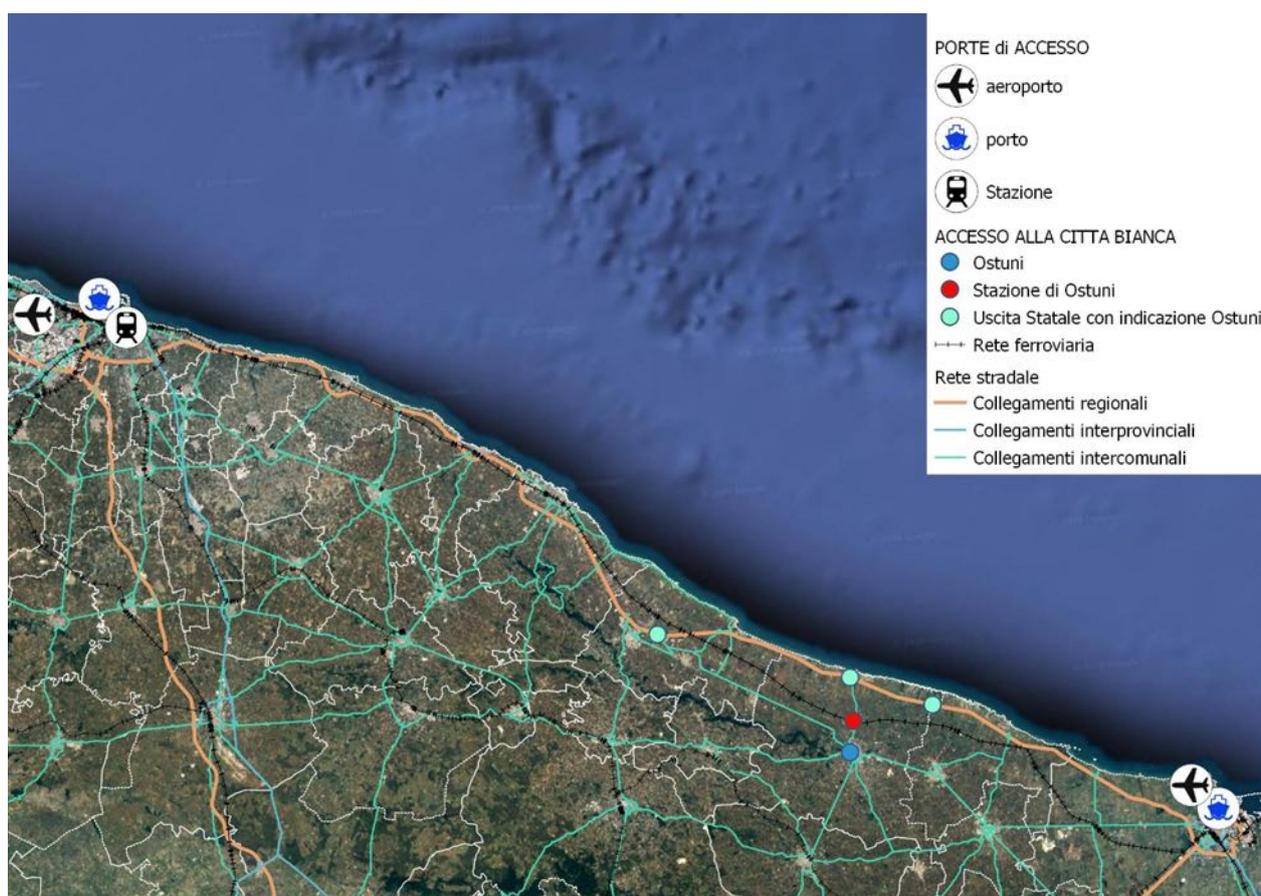


Figura 32 - Il collegamento di Ostuni con le porte regionali attraverso TPL

Per quanto riguarda l'arrivo da Brindisi la vicinanza fa sì che il viaggio sia inferiore ad un'ora in ogni caso.

A partire dall'Aeroporto di Bari, l'hub pugliese, invece, mentre il percorso in auto è di circa 70 minuti (attraverso la SS16 che all'altezza di Fasano devia verso l'entroterra mentre si prosegue lungo la costa con la SS379) i tempi di viaggio con mezzi diversi dall'automobile sono maggiori: sebbene il viaggio tra la Stazione di Bari e la Stazione di Ostuni sia di circa 50 minuti, a questo spostamento bisogna aggiungere lo spostamento del primo miglio (Aeroporto -Stazione di Bari con treno o bus) e dell'ultimo miglio (Stazione di Ostuni- Centro città a piedi o in bus). Questi spostamenti locali, con una variabilità dovuta alle coincidenze tra i diversi vettori, portano ad una media dei tempi di viaggio da Bari a oltre 1 ora e 30 con punte di 2 ore in alcuni momenti della giornata.

Non è molto diverso il percorso da Stazione Centrale di Bari e Porto, con un leggero aumento del tempo di viaggio in alcuni orari dovuto all'uscita dall'area urbana delle due città.

Di seguito si descrive l'offerta del TPL da, per e all'interno di Ostuni, che in parte copre questi collegamenti ed in parte serve la città per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

4.5.5.1. Il servizio extraurbano

Per quanto riguarda il Trasporto extraurbano il Comune di Ostuni è servito da trasporto su gomma e su ferro, i cui nodi sono costituiti da

- La Stazione di Ostuni ubicata a circa 3 km dal centro cittadino, servita da RFI.
- La Stazione di Pascarosa, frazione di Ostuni, attualmente inutilizzata e precedentemente servita da FSE;
- Il Capolinea delle linee su Gomma in Viale dello Sport
- In merito al collegamento su ferro, FSE prevede collegamenti tra Ostuni e Bari, Lecce e Brindisi. Il servizio offerto risulta efficiente e garantisce una frequenza delle corse elevata. La tratta Ostuni – Bari prevede 20 corse al giorno, per una durata media di 51 minuti, con fermate a Cisternino, Fasano, Monopoli, Polignano a mare, Mola di Bari, Torre a Mare, Torre Quetta Bari Parco Sud e Bari Marconi. La tratta Ostuni – Lecce prevede 20 corse al giorno, per una durata media di 55 minuti, con fermate a Carovigno, Brindisi, S. Pietro Vernotico, Squinzano e Trepuzzi. La tratta Ostuni – Brindisi prevede 21 corse al giorno, per una durata media di 24 minuti, con una fermata a Carovigno.
- In merito al collegamento su ferro, RFI prevede collegamenti tra Ostuni e Bari, Lecce e Brindisi. Il servizio offerto risulta efficiente e garantisce una frequenza delle corse elevata. La linea Ostuni-Bari prevede 40 corse al giorno, di durata media di 1 ora, con fermate a Cisternino, Fasano, Monopoli, Mola di Bari e Bari. La linea Ostuni-Lecce prevede 50 corse al giorno, di durata media di 55 minuti, con fermate a Carovigno, Brindisi, S. Pietro Vernotico, Squinzano e Trepuzzi. Sono previste due corse che collegano Ostuni con Brindisi alle 20:32 e alle 20:39 di durata media di 20 minuti, con una fermata a Carovigno. Gran parte delle corse garantiscono l'accessibilità ai disabili e la possibilità di trasportare a bordo la bici.
- Per quanto riguarda il servizio di trasporto pubblico extraurbano su gomma questo viene erogato, nell'ambito del piano di Bacino della Provincia di Brindisi, dalle società S.T.P. Brindisi e FSE. Le fermate sono distribuite nei pressi dell'asse centrale della città (Via Pola) e presentano alcune carenze a livello di accessibilità e funzionalità descritte nel paragrafo successivo dedicato.



Figura 33 - Fermate del TPL extraurbano su gomma e capolinea

Il servizio offerto da S.T.P. Brindisi prevede collegamenti tra Ostuni e i comuni limitrofi secondo le seguenti tratte:

- Cisternino – (Speziale – Montalbano) - Ostuni – Carovigno – S. Vito – (Latiano – Mesagne - Cittadella) – Brindisi + Z.I.
- Brindisi + Z.I. – (Latiano – Mesagne - Cittadella) – S. Vito – Carovigno – Ostuni - (Montalbano – Speziale) - Cisternino
- Ceglie M.ca - Ostuni - Carovigno - San Vito - Brindisi - Stabilimento Leonardo
- Fasano - Pezze di Greco - Speziale - Montalbano - Ostuni (con coincidenze da Ostuni per Carovigno-S.Vito-Brindisi+Z.I.)
- Ostuni – Montalbano – Speziale – Pezze di Greco - Fasano
- Ostuni – Martina Franca
- Ostuni – S. Michele S.no
- Ceglie – Ostuni – Villanova – Rosa Marina - Pione - Torre Canne

Il servizio offerto da FSE prevede pochi collegamenti diretti, tra Ostuni e alcuni comuni principali, mentre altri sono raggiungibili sfruttando un cambio.

- Ostuni – Putignano, prevede 5 corse dirette e 6 corse con 2 cambi.
- Ostuni – Taranto, prevede 10 corse con 2 o 3 cambi, a seconda della corsa selezionata.
- Ostuni – Brindisi, prevede 3 corse dirette e 7 corse con 2 o 3 cambi, a seconda della corsa selezionata.
- Ostuni – Bari, prevede 3 corse dirette e 16 corse con cambi.

Il servizio di trasporto pubblico su ferro presenta una frequenza delle corse molto elevata, sebbene il numero delle destinazioni raggiungibili sia minore. Il servizio di trasporto pubblico su gomma presenta poche linee e la frequenza delle corse non è adeguata. È necessario riorganizzare il servizio di trasporto pubblico, ampliando l'offerta e la frequenza delle corse già presenti.

4.5.5.2. Il servizio urbano

I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- Dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- Del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- Della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- Delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Per quanto riguarda la quota regionale assegnata al Comune di Ostuni questa consiste in circa 230000 bus*km/anno. Come anche per il 2020 (Determina N. 853 del 09/07/2020 del Dirigente del settore "Polizia Municipale") tale quota è annualmente integrata dall'Amministrazione comunale per garantire il collegamento con e lungo la costa e un servizio di navettaggio dai principali parcheggi cittadini, con un contributo che si aggira intorno ai 10000 euro.

Il servizio urbano di STP Brindisi che collega Ostuni, il cimitero comunale, la stazione e Villanova prevede corse dalle 03:50 sino alle 23:30 negli orari feriali, a cui vanno aggiunte ulteriori corse nel periodo estivo che garantiscono collegamenti fino alle 23:59. Gli orari festivi di tali linee prevedono invece collegamenti dalle 05:10 alle 22:40, a cui vanno aggiunte ulteriori corse nel periodo estivo che garantiscono collegamenti fino alle 00:10.

La linea di STP Brindisi che collega Ostuni con Villanova prevede corse dal lunedì al sabato dalle 06:40 alle 18:45 e nei giorni festivi corse dalle 07:20 alle 18:45. La linea che collega Villanova con Ostuni prevede corse dal lunedì al sabato dalle 07:40 alle 19:20 e nei giorni festivi corse dalle 07:55 alle 19:25.

Nel periodo estivo STP Brindisi prevede un servizio gratuito per il collegamento serale delle Marine di Ostuni, secondo il seguente itinerario: Valtur, Camping Torre Pozzella, Cala dei ginepri, Masseria S. Lucia, Costa Merlata, Gorgognolo, Hotel Baia del Re, Villanova, Diana Marina, Monticelli, Rosa Marina, Pilone, Rosa Marina 2, Ostuni. Gli orari di partenza di tale servizio sono 20:20, 22:20, 00:20. Il collegamento tra Ostuni e le Marine prevede 3 corse (21:30, 23:30 e 01:30), secondo il seguente itinerario: Ostuni, Masseria Rosa Marina, Pilone, Rosa Marina, Monticelli, Diana Marina, Villanova, Hotel Baia del Re, Gorgognolo, Costa Merlata, Masseria S. Lucia, Cala dei ginepri, Camping Torre Pozzella, Valtur.

Il servizio urbano che collega le Marine con Ostuni prevede corse dalle 08:45 alle 10:00, secondo il seguente itinerario: Ostuni-Via Tenente Specchia, SS 16 per Fasano, Via Rodio, Piazza Italia, Via Fogazzaro, SS 16 per Carovigno, Valtur, Camping Torre Pozzella, Cala dei ginepri, Masseria S. Lucia, Costa Merlata, Gorgognolo, Hotel Baia del Re, Vilanova, Diana Marina, Monticelli, Rosa Marina, Pilone, Rosa Marina 2, Ostuni-Via Tenente Specchia, SS 16 per Fasano, Via Rodio, Piazza Italia. Il servizio urbano che collega Ostuni con le Marine prevede corse dalle 12:00 alle 13:15, secondo il seguente itinerario: Ostuni-Piazza Italia, Via Rodio, SS 16 per Fasano, Via Tenente Specchia, Masseria Rosa Marina, Pilone, Rosa Marina, Monticelli, Diana Marina, Villanova, Hotel Baia del Re, Gorgognolo, Costa Merlata, Masseria S. Lucia, Cala dei ginepri, Camping Torre Pozzella, Valtur, Ostuni-SS 16 per Carovigno, Via Fogazzaro, Piazza Italia, Via Rodio, SS 16 per Fasano, Via Tenente Specchia. Il biglietto di corsa semplice ha un costo di 0,90 euro, 1,50 euro in caso di emissione da parte del conducente, 1,00 in caso di presenza di emettitrice automatica.

Nel periodo estivo viene istituito un servizio gratuito serale di circolare parcheggi dalle 19:00 alle 00:56 che prevede il seguente itinerario: Via Pinto (capolinea parcheggio), Via Pisanelli, Corso Mazzini-Via Vitale, Via Pisanelli, Corso Mazzini civ. 172, Via Rodio-distributore, Piazza Italia-Istituto Pessina, Via Fogazzaro civ. 26, Via V. Emanuele II-Villetta e civ. 207/H, Via S. Tommasi, Via Pinto (capolinea parcheggio).

Il biglietto del bus urbano di corsa semplice prevede un costo di 0,90 euro e di 1,50 euro in caso di emissione a bordo; il carnet di 10+1 biglietti ha un costo di 9 euro. Sono previsti abbonamenti mensili ordinari (32,00 euro), mensili per studenti (22,40 euro), mensili per pensionati (22,40 euro).

Rispetto alla reperibilità delle informazioni sul trasporto, in particolar modo per i visitatori, si misura un importante margine di miglioramento: uno studio realizzato dall'Associazione Il Borgo Ostuni nel 2019 proprio sui flussi turistici in stazione, che ha previsto la rilevazione per 6 ore al giorno delle informazioni richieste dai turisti appunto presso la stazione, ha riportato che oltre l'85% delle persone intercettate era alla ricerca di informazioni relative al trasporto verso Ostuni e/o all'interno della città.

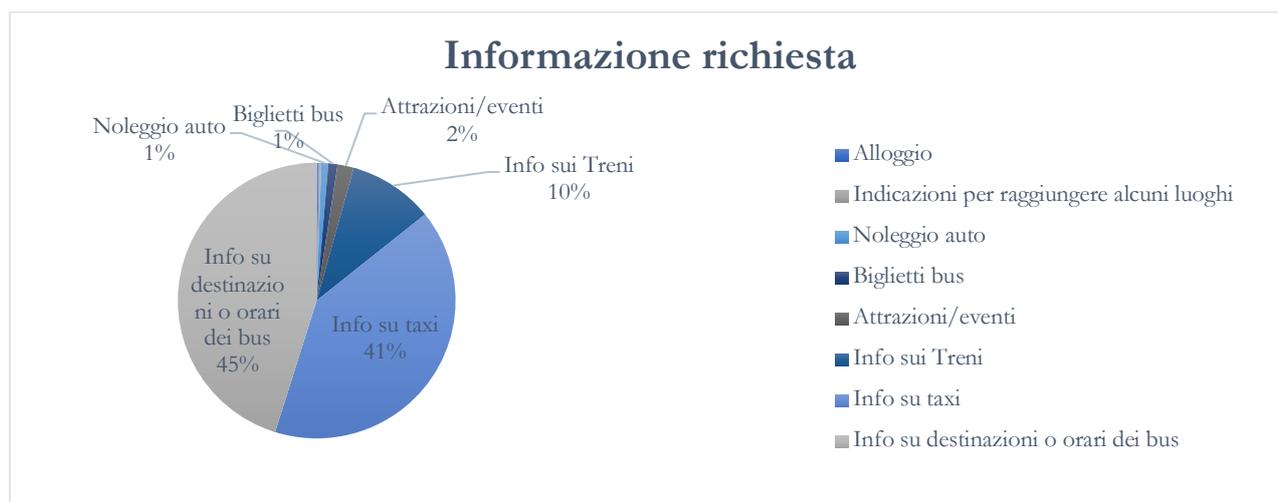


Figura 34 - Informazione richiesta dai turisti presso la stazione di Ostuni (fonte: studio Associazione Il Borgo Ostuni, 2019)

Tale valore si divide tra la ricerca di un taxi e la ricerca di orari, percorsi e biglietti del Bus Urbano. Questi dati sono stati confermati dai contributi raccolti durante il processo partecipativo.

È presente inoltre un servizio di trasporto scolastico che viene effettuato con l'utilizzo di n. 5 mezzi (2 per il bacino di Ostuni e 3 per il bacino di Cisternino) gestito dalla ditta Zito Bernardo s.r.l. È svolto con una percorrenza media giornaliera forfettaria di Km 550 comprensivi di quelli relativi ai servizi supplementari con l'utilizzo di n. 5 mezzi. Pertanto la media per ogni singolo mezzo è di Km 110.

Gli alunni trasportati giornalmente sono così suddivisi:

- Scuola dell'infanzia n. 8
- Scuola primaria n. 35
- Scuola secondaria di 1° grado n. 25
- Scuola secondaria di 2° grado n. 2

4.5.5.3. Le fermate

Le fermate del trasporto pubblico rappresentano di fatto un nodo “intermodale” che permette l'accesso da altre modalità di trasporto, all'autobus. Qualunque sia il mezzo usato per arrivarvi, già dalla fermata il passeggero inizia a “misurare” le prestazioni del servizio di TPL. Le fermate sono inoltre punti di riconoscimento del servizio sul territorio e punti di informazione sullo stesso. È per questo che il loro stato di manutenzione, la loro accessibilità e la chiarezza dell'informazione riportata sono vitali per il corretto funzionamento del servizio.

Al fine di valutare lo stato dell'arte delle fermate del trasporto pubblico su gomma, si è fatto riferimento a:

- “Nuovo Codice della Strada” e relativo regolamento di attuazione;
- Legge 30 marzo 1971 n.118 “Accessibilità agli invalidi non deambulanti”;
- DPR 503/96 “Regolamento per l'eliminazione delle barriere architettoniche”;
- D.M. n. 236/1989 “Prescrizioni tecniche specifiche di l'accessibilità agli edifici privati di nuova costruzione ai fini della eliminazione delle barriere architettoniche”;
- D.M. 5/11/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”;
- D.M. n. 1444 del 02/04/1968: “Classificazione delle zone omogenee”.

L'analisi del PUMS ha mostrato che, se le fermate considerate principali sono quasi tutte in un buono stato, seppur con alcuni problemi di accessibilità e leggibilità delle informazioni, la maggior parte delle altre, considerate minori perché distribuite in città in punti a minor domanda, sono in pessimo stato: in alcuni casi la segnaletica è deteriorata, le informazioni fornite all'utente sono poco chiare, non ci sono le condizioni di accesso sicuro da parte degli utenti (ancor di più se disabili) e in molti casi sono scarsamente protette dalle intemperie. Sono quindi necessari interventi di manutenzione e riorganizzazione delle stesse.

Per quanto riguarda le fermate principali, ovvero quelle situate nei punti a maggiore domanda, si riporta di seguito una breve descrizione analitica.

OSTUNI – VILLANOVA

La fermata localizzata nella frazione di Villanova, a circa 7 km dal centro di Ostuni, rappresenta il nodo di attestamento dei servizi TPL al borgo marino. Essa è localizzata lungo la SP20, alle porte della frazione di Villanova. La fermata è molto pericolosa in quanto situata a ridosso di una rotondella, senza alcuna protezione per l'utente. È individuata dalla sola segnaletica verticale, in evidente stato di degrado, è difficilmente riconoscibile e non opportunamente illuminata, non presenta pensilina destinata agli utenti né un percorso di accesso pedonale protetto.



Figura 35 - Localizzazione della fermata nei pressi di Villanova e documentazione fotografica

OSTUNI – VIA STAZIONE

La Stazione è ubicata in Zona Sisri, fuori dal centro urbano per cui la fermata del TPL garantisce l'approdo alla stessa dal centro cittadino. È opportunamente segnalata a mezzo di segnaletica verticale, mentre la segnaletica orizzontale va ripristinata. Presenta un pannello informativo per gli utenti completo. La stazione garantisce riconoscibilità alla fermata e sicurezza per gli utenti. Non sono però presenti attraversamenti pedonali nelle immediate vicinanze e i marciapiedi non presentano rampe di accesso.



Figura 36 - Localizzazione della fermata presso la stazione di Ostuni e documentazione fotografica

OSTUNI – CIMITERO

La fermata collocata nelle immediate vicinanze del Cimitero di Ostuni presenta una pensilina, che assicura comfort all'utente e il pannello informativo. L'area destinata alla fermata, non adeguatamente illuminata, non presenta però marciapiedi e la segnaletica orizzontale predisposta in sua sostituzione non è più visibile. Questo rappresenta una criticità sia per quanto riguarda la sicurezza degli utenti che per la manovra di stop. Sono inoltre assenti attraversamenti pedonali diretti dalla fermata al Cimitero.



Figura 37 - Localizzazione della fermata presso il cimitero e documentazione fotografica

OSTUNI – VIA POLA

La fermata situata su via Pola è importante in quanto collocata sulla strada più importante del centro cittadino. È caratterizzata da una pensilina in buone condizioni ma che necessiterebbe di leggera manutenzione. Le informazioni all'utenza sono chiare e complete, la fermata è facilmente riconoscibile e ben illuminata. Non sono presenti attraversamenti pedonali nelle immediate vicinanze e rampe di accesso.



Figura 38 - Localizzazione della fermata in viale Pola e documentazione fotografica

OSTUNI – VIALE DELLO SPORT

Lungo Viale dello Sport, che fa un po' da Hub del TPL locale, sono presenti 3 fermate con altrettante Linee in approdo. 2 su 3 presentano una pensilina e un adeguato pannello informativo, ma il marciapiede è privo di rampe. Nelle immediate vicinanze sono presenti attraversamenti pedonali indicati unicamente con strisce pedonali. L'illuminazione presente non è adeguata.



Figura 39 - Localizzazione fermata in viale dello Sport e documentazione fotografica

Le fermate descritte sono state valutate attraverso 7 indicatori tra quelli indicati in letteratura, assegnando ad ognuna di esse un punteggio compreso tra 1 a 5. Gli indicatori utilizzati per valutare lo stato attuale delle fermate fanno riferimento a:

- Stato di sicurezza**, il posizionamento della fermata deve assicurare idonee condizioni di sicurezza per i clienti in attesa e nella fase di entrata/uscita dal bus;
- Riconoscibilità**, ossia possibilità per l'utente di riconoscere la fermata e il logo dell'esercente del servizio, assicurata dalla presenza di opportuna segnaletica verticale e orizzontale;
- Attraversamenti pedonali**, che possono essere sopraelevati, caratterizzati da un diverso colore della pavimentazione stradale, indicati a mezzo di segnaletica verticale, con semaforo a chiamata, con semplice zebratura;
- Accessibilità**, alla fermata si deve poter accedere agevolmente e secondo percorsi ben identificati, privi di ostacoli e barriere architettoniche;
- Comfort per l'utente**, la dotazione di pensilina per il riparo da sole, pioggia e intemperie;
- Informazioni all'utente**, ossia la chiarezza e la completezza delle informazioni inerenti il servizio di TPL;
- Illuminazione** della fermata.

Tabella 13 - Classificazione delle fermate

<i>Aree di interesse</i>	<i>Villanova</i>	<i>Stazione</i>	<i>Cimitero</i>	<i>Via Pola</i>	<i>Viale dello sport</i>
<i>A. Sicurezza</i>	1	5	2	5	5
<i>B. Riconoscibilità</i>	1	5	5	5	5
<i>C. Attraversamenti pedonali</i>	1	1	1	1	2
<i>D. Accessibilità</i>	1	1	3	1	1
<i>E. Comfort per l'utente</i>	1	4	5	5	5
<i>F. Informazioni all'utente</i>	1	5	5	5	5
<i>G. Illuminazione</i>	1	4	2	5	3

A partire dai punteggi assegnati, è stata fatta una media per ogni fermata analizzata:

- Villanova 1;
- Stazione 3,57;
- Cimitero 3,29;
- Via Pola 3,86;
- Viale dello sport 3,71.

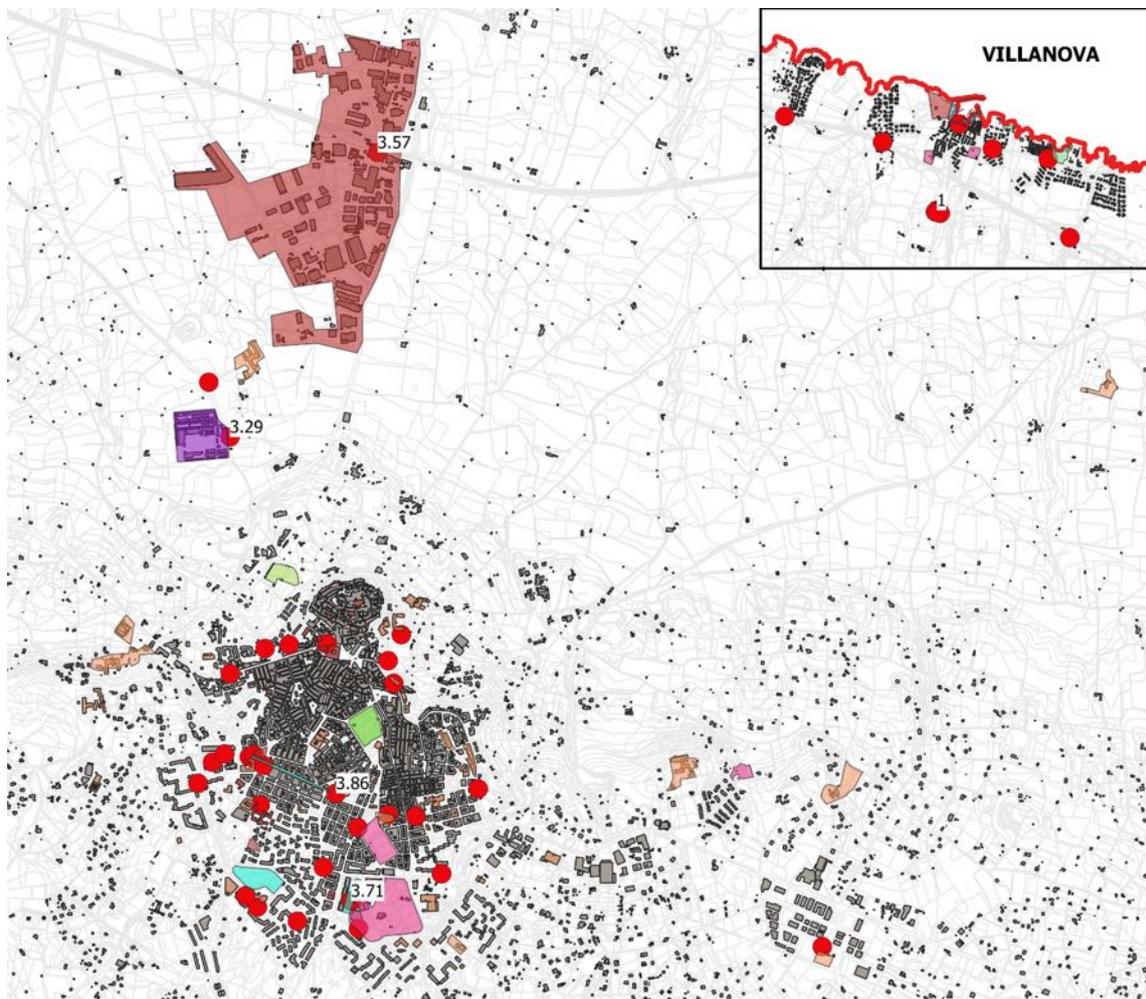


Figura 40 - Valutazione dello stato delle fermate individuate

Dall'analisi svolta, è possibile notare che la fermata di Villanova è quella a cui è associato un punteggio più basso e necessita di maggiori interventi di adeguamento. Nonostante le altre fermate presentino un punteggio medio più alto, si sono riscontrate numerose criticità legate all'accessibilità che andranno analizzate e risolte nel PUMS.

Per quanto riguarda le restanti fermate, è possibile individuarne due tipologie: alcune che, pur essendo dotate di pensilina e segnaletica verticale, sono inaccessibili, mancando raccordi con marciapiedi e attraversamenti pedonali; altre che sono indicate unicamente da segnaletica verticale, molto spesso deteriorata.

4.5.6.2. Il progetto di riqualificazione del porto di Villanova

È attualmente soggetto a VIA il progetto definitivo di riqualificazione del porto di Villanova che ha l'obiettivo di creare un accesso turistico dal mare alla Valle d'Itria ed alle sue città e beni monumentali e paesaggistici. Il progetto prevede la sistemazione e la realizzazione di nuovi posti barca e nuovi moli per il porto con servizi portuali annessi: sistemazione moli, realizzazione muri paraonde, adeguamento banchine, opere di drenaggio del bacino portuale e ricircolo dell'acqua; realizzazione di due scali di alaggio e un'area di varo con gru per la movimentazione delle imbarcazioni. Oltre alle opere portuali, il progetto contiene il restauro della Torre aragonese da destinare a polo museale, la valorizzazione dell'area archeologica annessa e il recupero di una serie di edifici presenti nei pressi del porto da destinare a servizi. Un'area a parcheggio viene individuata a sud ovest del bacino portuale su zona di proprietà comunale. Il progetto ha acquisito i necessari pareri, sono in corso le successive fasi progettuali.



Figura 42 - Progetto definitivo della riqualificazione del Porto di Villanova
(fonte: Sit puglia - Elenco Via - progetto depositato il 21/10/2019 – Allegato 0)

4.5.6.3. Il progetto per la realizzazione di piste ciclabili

Nel luglio 2017 è stato presentato un progetto definitivo per la realizzazione di una pista ciclabile a collegamento del tratto esistente a nord est del comune lungo la costa con i percorsi esistenti nel Parco delle Dune Costiere; per partecipare all'avviso pubblico per la manifestazione di interesse per la realizzazione di progetti di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonali finanziati da P.O.R PUGLIA FESR FSE 2014 – 2020 ASSE IV – AZIONE 4.4. – Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e suburbane.

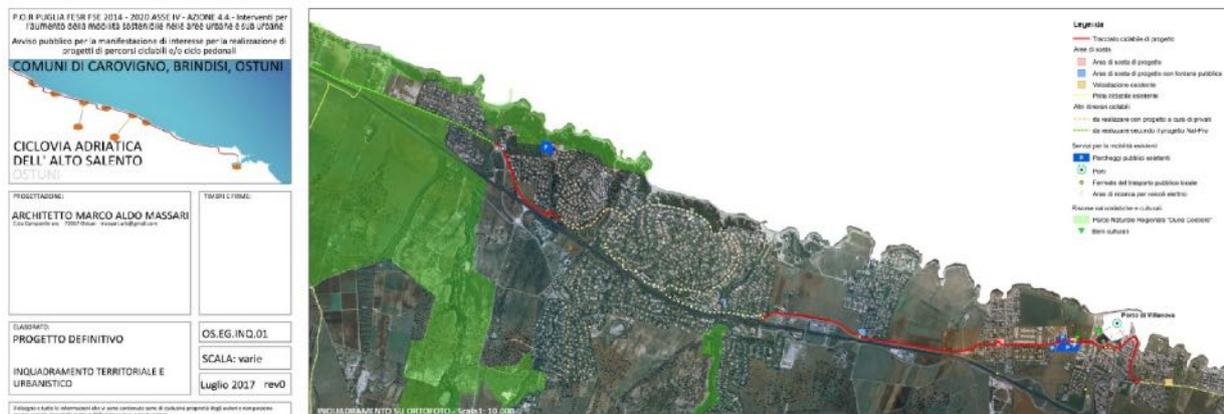


Figura 43 - Progetto definitivo per la realizzazione di una pista ciclabile

Nel 2017 il progetto non è stato ammesso a finanziamento, ma una parte di esso, rivista, è stata ricandidata ad un nuovo bando regionale pubblicato nel 2019 delle cui fasi successive si è in attesa.

4.5.6.4. Il progetto per la realizzazione di velostazione

Nel febbraio 2018, per partecipare all'Avviso Pubblico di selezione di "Interventi per la realizzazione di velostazioni all'interno o in prossimità di stazioni ferroviarie" finanziato dal P.O.R. Puglia FESR 2014 – 2020 Asse IV – Azione 4.4. "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane"; è stato presentato un progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di una velostazione con annessa ciclofficina all'interno della stazione ferroviaria di Ostuni. Il progetto prevede il recupero di un edificio a ridosso della stazione e la trasformazione dello stesso in una velostazione con parcheggio bici a due livelli e una parte destinata a servizio di riparo delle bici e la creazione di una serie di stalli nel piazzale scoperto con l'installazione di armadietti a disposizione dei ciclisti. Il progetto, pur non finanziato, è in corso di riprogettazione per la candidatura al bando "Realizzazione velostazioni all'interno o in prossimità di stazioni ferroviarie 2020" della Regione Puglia.

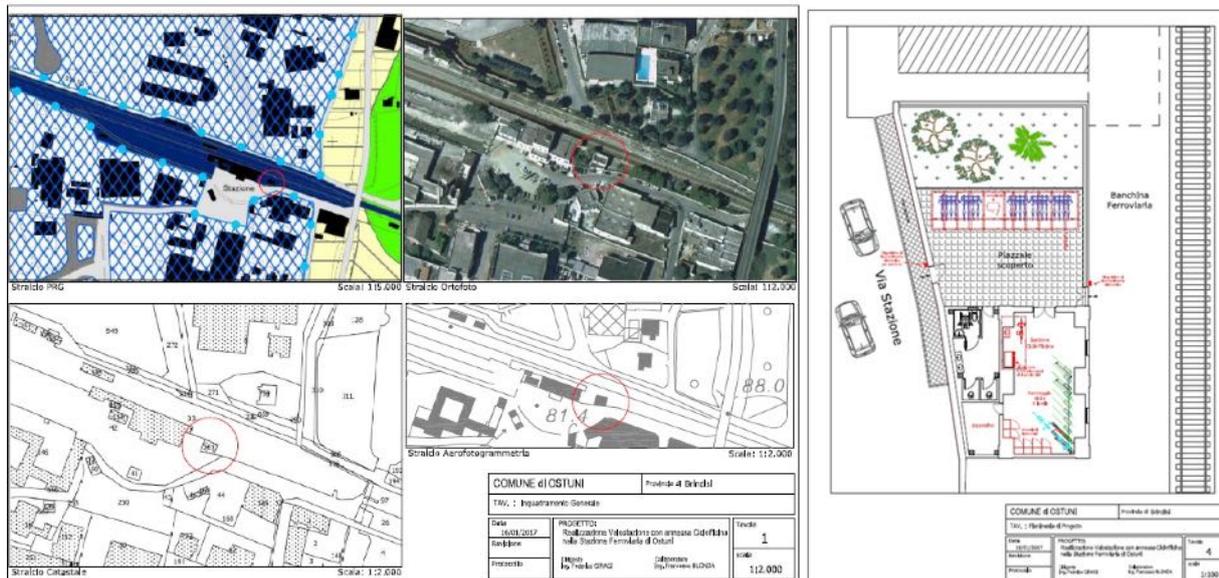


Figura 44 - Progetto di fattibilità tecnica economica per la realizzazione di una velostazione e ciclofficina nei pressi della Stazione di Ostuni

4.5.6.5. Il progetto “Prossima Fermata: Città Bianca!”

Infine, a luglio 2020, in occasione della partecipazione alla manifestazione di interesse per la presentazione di azioni all'interno del Programma di Azione e Coesione complementare al PON “Infrastrutture e Reti” 2014-20 – Asse C “Accessibilità Turistica” emanato dal MIT, il Comune ha elaborato il progetto “Prossima Fermata: Città Bianca!”

La proposta progettuale costruisce attorno alla connessione stazione ferroviaria – centro urbano un sistema di servizi di mobilità tali da garantire alla Città Bianca un’accessibilità significativamente migliorata, oltre che una maggiore attrattività per quella fascia di turisti (cicloturisti) che prediligono itinerari percorribili con modalità di spostamento sostenibili.

Il progetto lavora su tre assi principali:

1. collegamento ciclopedonale lungo la direttrice centro urbano – stazione, che connetta i due poli di aggregazione intercettando la linea di desiderio attualmente percorsa da pedoni e ciclisti, in condizioni di insicurezza;
2. servizi di bus navetta che consentano il medesimo spostamento anche ad utenti appartenenti a categorie deboli. L’aumento della frequenza di collegamenti tra stazione ferroviaria e centro urbano produrrà una riduzione dei tempi di viaggio tra aeroporti di Bari e Brindisi, relative stazioni centrali e, attraverso il trasporto ferroviario, il centro urbano di Ostuni (ultimo miglio);
3. servizi informatici a supporto (App) che consentano un accesso facilitato ai servizi di mobilità, un monitoraggio dell’utilizzo da parte di turisti, meccanismi premianti per favorire lo split modale e un minor utilizzo delle auto private nello spostamento verso e dal centro urbano ostunese.

Questo sistema, contestualmente a maggiore sicurezza stradale, permetterà di costruire l'implementazione di servizi turistici dedicati.

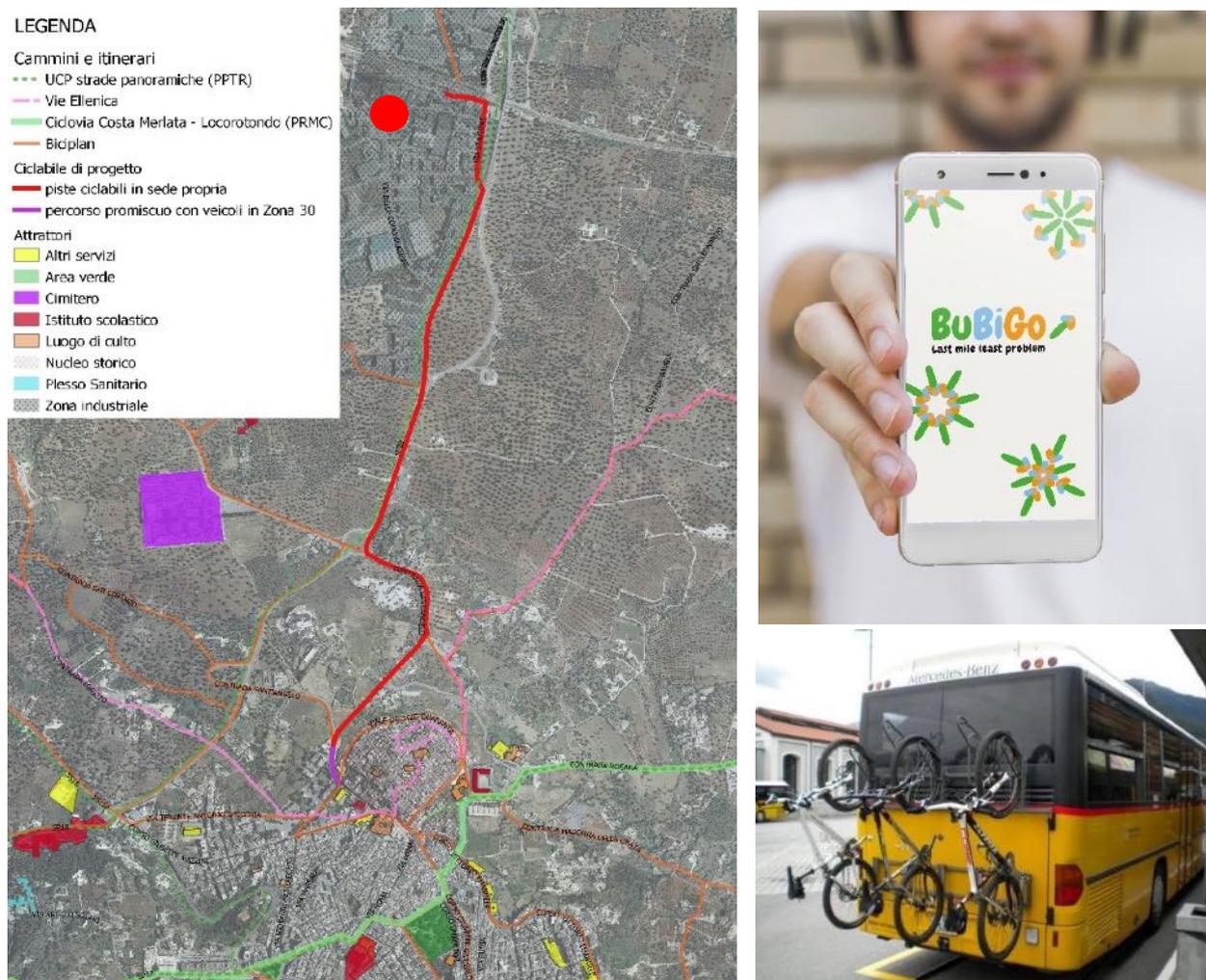


Figura 45 - Azioni del progetto “Prossima Fermata: Città Bianca!”

Il progetto, la cui candidatura è stata permessa dalla preventiva adozione del PMCC, ha superato la prima fase di selezione, risultando ammissibile e classificandosi al 5 posto tra le 13 proposte ritenute ammissibili per il Sud Italia.

4.5.6.6. Il progetto “Realizzazione di tre aree di sosta e ristoro a favore del turismo lento lungo itinerari a lunga percorrenza e antichi tracciati del Cammino Materano e via Francigena”

Nel 2020 il GAL Alto Salento ha pubblicato un bando per la “Realizzazione di itinerari di collegamento tra i centri abitati dell’Alto Salento e gli itinerari di lunga percorrenza”. Il Comune di Ostuni ha candidato la proposta di

realizzazione di aree di sosta e segnaletica informativa e direzionale lungo l'itinerario culturale di lunga percorrenza (anche denominati "Cammini") "Via Ellenica" lungo il Cammino Materano che congiunge Matera a Brindisi.



Il progetto, che alloca aree di sosta ecocompatibili e segnaletica coordinata del Cammino in luoghi significativi di Ostuni quali Santa Maria D'Agnano, Via Quaranta e il parcheggio di scambio presso l'ex "Vitale", è stato finanziato.

4.6. La domanda di mobilità

La stima della mobilità attuale del Comune di Ostuni è stata preceduta dall'analisi dei dati del Pendolarismo anno 2011 e dei dati dell'indagine ASSET condotta dalla regione Puglia nel corso del 2019.

L'indagine del pendolarismo restituisce una fotografia puntuale dei flussi generati dai pendolari per motivo lavoro e studio, dei tempi medi di viaggio e del mezzo prevalente impiegato per gli spostamenti. L'indagine censuaria non restituisce il dato di domanda generato da motivi diversi da lavoro e studio, motivi che rappresentano per numero di spostamenti la quota più significativa in un giorno feriale.

L'indagine Asset sulla mobilità intercomunale condotta dalla Regione Puglia ha consentito di aggiornare ed integrare il dato dei flussi intercomunali del pendolarismo all'anno 2019, tuttavia non restituisce il dato della domanda urbana che è quella di maggiore interesse per i Piani urbani di mobilità sostenibile.

Per la stima della domanda di mobilità passeggeri generata internamente al Comune di Ostuni, in un giorno medio feriale, in assenza di dati di traffico locali, è stato necessario specificare un modello matematico con l'obiettivo di riprodurre, sotto specifiche ipotesi semplificative e vincoli, il funzionamento medio del fenomeno della mobilità comunale, che nel corso di una giornata feriale, e nei diversi periodi stagionali, presenta caratteristiche di forte aleatorietà.

4.6.1. La domanda pendolare Istat 2011

Il Censimento della Popolazione Istat 2011 oltre a definire il numero di pendolari residenti che si spostano abitualmente per lavoro e studio in ciascun comune consentono di individuare, partendo dalle singole unità amministrative comunali, e attraverso un processo di aggregazione basato sulla mobilità sistematica delle persone tra

le loro residenze e i luoghi di lavoro, degli aggregati territoriali auto-organizzati in termini sociali, economici e di mercato del lavoro.

Tali aggregazioni denominate Sistemi Locali del Lavoro rappresentano delle aree funzionali in cui la maggior parte delle persone risiedono e lavorano quotidianamente. Essi delimitano uno spazio urbano-territoriale di natura funzionale, che rispetto al mero confine amministrativo, può mutare nel tempo. Il censimento 2011 ha individuato 44 SLL del lavoro pugliesi e tra questi il SLL di Ostuni è formato da soli due comuni Ostuni e Carovigno. Questo implica un rapporto relazionale per lavoro e studio privilegiato tra i due comuni, ma anche un significativo grado di autocontenimento della domanda sistemica rispetto al resto del territorio.

Per quanto riguarda gli spostamenti interni osserviamo che il mezzo più utilizzato dai pendolari lavoratori è l'automobile (71,9%) sia come conducente che come passeggero, a seguire troviamo la modalità a piedi che copre una fetta piuttosto importante delle scelte modali (24,9%) degli spostamenti interni al comune. Il trasporto pubblico nel suo complesso (treno, bus urbano, bus extraurbano, bus aziendale/scolastico) arriva appena al 2%, mentre le altre modalità non superano l'1%. Per gli spostamenti in uscita resta preponderante l'uso dell'automobile (66,1%), seguita dal treno (12,7%) e dall'autobus extraurbano (12,6%) e dalla modalità collettiva su gomma (8,1%). Per gli spostamenti in ingresso i pendolari che lavorano ad Ostuni prediligono sempre il mezzo privato (67,1%), ma molto utilizzato è anche il bus extraurbano che copre il 21,8% degli spostamenti in entrata. A seguire troviamo il bus urbano, che viene utilizzato per il 6,1% degli spostamenti e il bus aziendale/scolastico (3,1%). Gli altri mezzi risultano pressoché inutilizzati.

Tabella 14 - Mezzo utilizzato per gli spostamenti

Mezzo	Spostamenti interni	Spostamenti in uscita	Spostamenti in ingresso
Treno	0.1%	12.7%	0.5%
Tram	0.0%	0.0%	0.1%
Bus urbano	1.0%	3.9%	6.1%
Bus extraurbano	0.2%	12.6%	21.8%
Bus aziendale/scolastico	0.7%	4.2%	3.1%
Auto conducente	43.4%	57.6%	57.5%
Auto passeggero	28.5%	8.5%	9.6%
Ciclomotore	0.9%	0.4%	0.1%
Bicicletta	0.2%	0.0%	0.0%
Altro	0.1%	0.0%	0.1%
Piedi	24.9%	0.1%	1.1%
Totale	100.0%	100.0%	100.0%

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

Se si va a distinguere per motivo dello spostamento, osserviamo che per gli spostamenti per motivo studio interni al comune si utilizza principalmente l'auto come passeggero (62,3%) e la modalità pedonale (31,4%), che coprono quasi la totalità degli spostamenti (93,7%). Gli studenti che si spostano fuori dal comune, invece, prediligono le modalità pubbliche. Il bus extraurbano è il mezzo preferito (32%) per questi spostamenti, seguito dal treno (28,8%). Al terzo posto ritroviamo l'auto come passeggero utilizzata per il 14,5%. Più della metà (62,6%) degli spostamenti

per studio in ingresso nel Comune di Ostuni vengono effettuati con il bus extraurbano ed il secondo mezzo più utilizzato è il bus urbano (16,6%). L'auto come passeggero è utilizzata in meno dell'1% dei casi.

Tabella 15 - Mezzo utilizzato per gli spostamenti per motivo studio

Mezzo	Spostamenti interni	Spostamenti in uscita	Spostamenti in ingresso	Totale
Treno	3	229	0	232
Tram	0	0	2	2
Bus urbano	82	89	152	323
Bus extraurbano	19	254	574	847
Bus aziendale/scolastico	51	70	64	185
Auto conducente	38	33	17	88
Auto passeggero	2531	115	87	2733
Ciclomotore	59	4	1	64
Bicicletta	1	0	0	1
Altro	1	0	0	1
Piedi	1274	0	20	1294
Totale	4059	794	917	5770

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

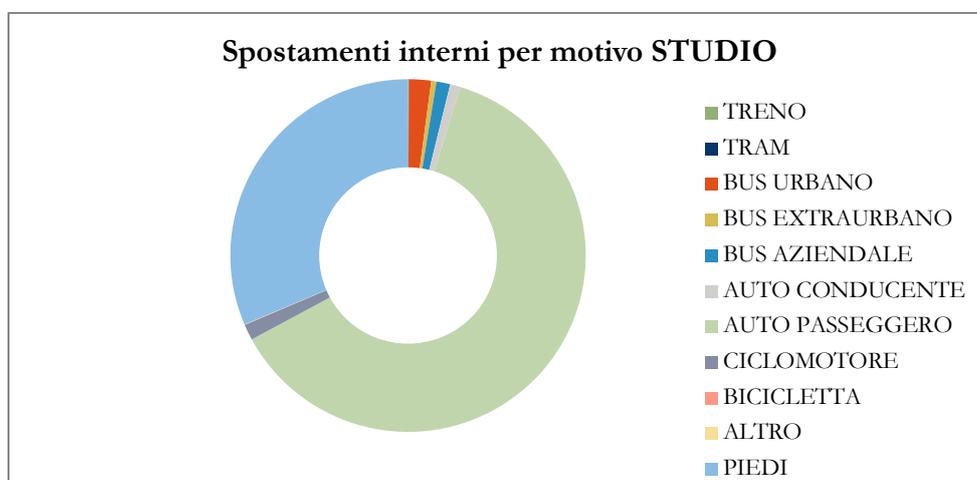


Figura 46 - Mezzo utilizzato per gli spostamenti interni per motivo studio

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

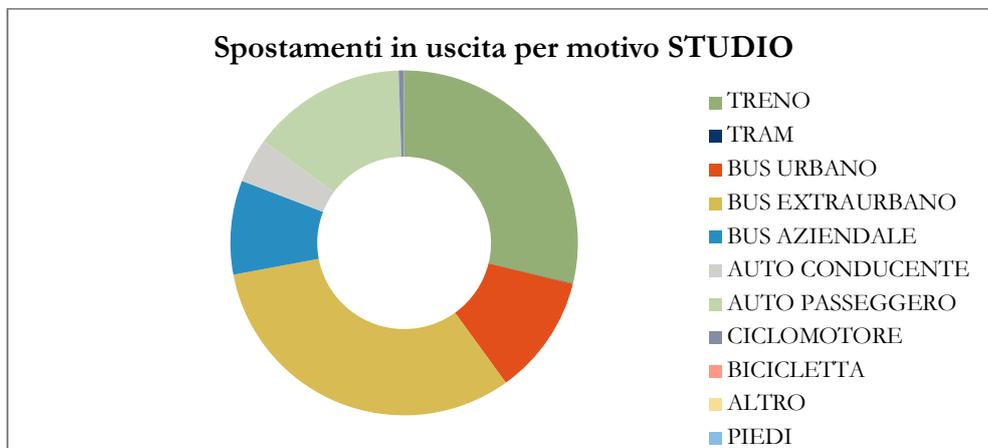


Figura 47 - Mezzo utilizzato per gli spostamenti in uscita per motivo studio

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

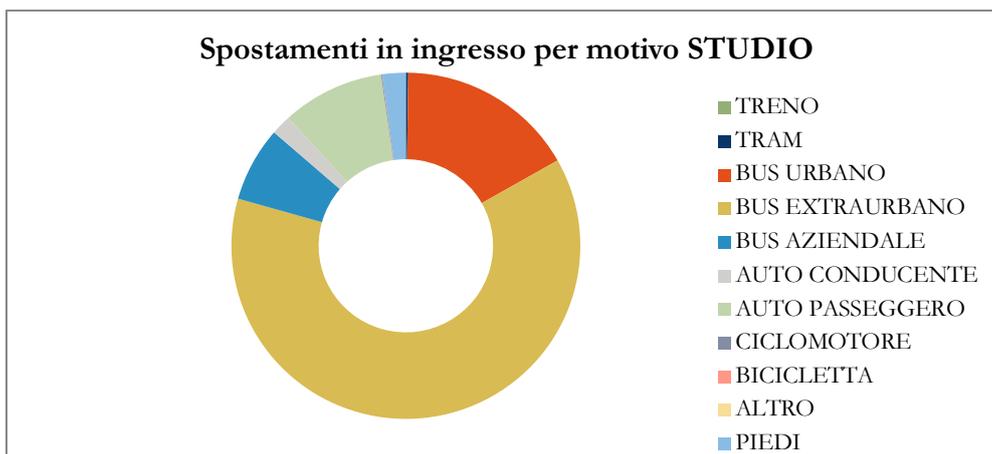


Figura 48 - Mezzo utilizzato per gli spostamenti in ingresso per motivo studio

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

Nel caso degli spostamenti per motivo lavoro l'auto privata, sia come conducente che come passeggero, è il mezzo più utilizzato sia all'interno del comune (77,6%), che dai lavoratori in uscita (83,7%) o in ingresso (93,0%) ad Ostuni. All'interno del comune molti lavoratori scelgono la modalità pedonale (20,7%). In uscita dal comune, solo il 15,8% degli spostamenti vengono effettuati con il trasporto pubblico (treno, bus urbano, bus extraurbano, bus aziendale/scolastico). In ingresso ad Ostuni questa percentuale scende al 6%.

Tabella 16 - Mezzo utilizzato per gli spostamenti per motivo studio

Mezzo	Spostamenti interni	Spostamenti in uscita	Spostamenti in ingresso	Totale
Treno	10	145	14	169
Tram	0	0	0	0
Bus urbano	19	25	23	67
Bus extraurbano	6	116	55	177
Bus aziendale/scolastico	19	54	25	98

Auto conducente	4392	1666	1640	7698
Auto passeggero	382	137	189	708
Ciclomotore	30	8	3	41
Bicicletta	18	0	1	19
Altro	7	1	4	12
Piedi	1273	2	12	1287
Totale	6156	2154	1966	10276

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

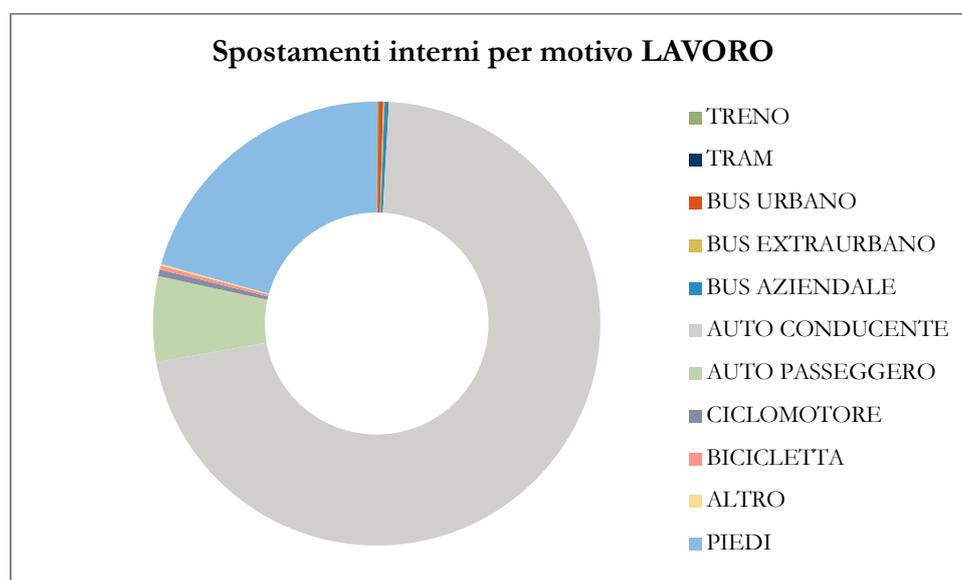


Figura 49 - Mezzo utilizzato per gli spostamenti interni per motivo lavoro

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

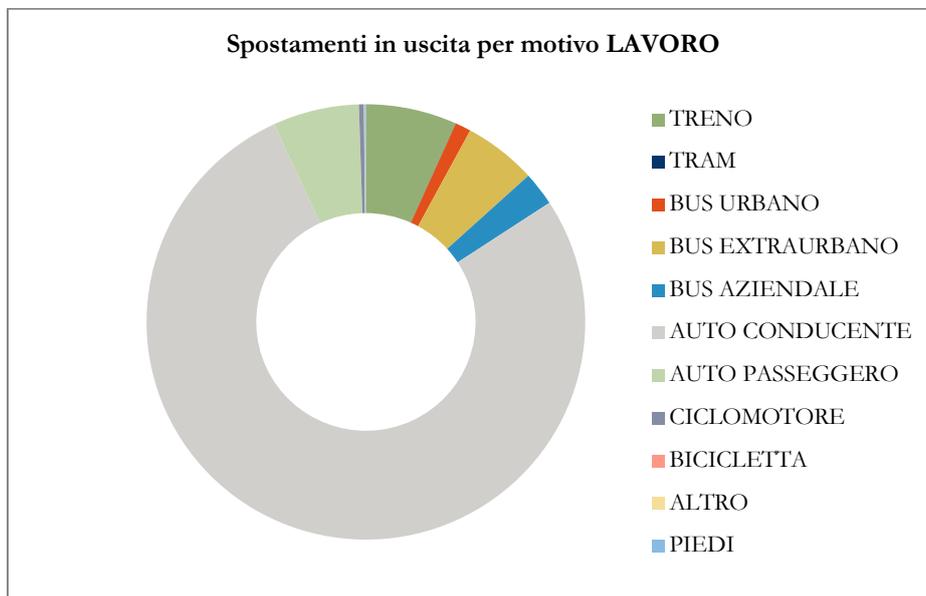


Figura 50 - Mezzo utilizzato per gli spostamenti in uscita per motivo lavoro

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

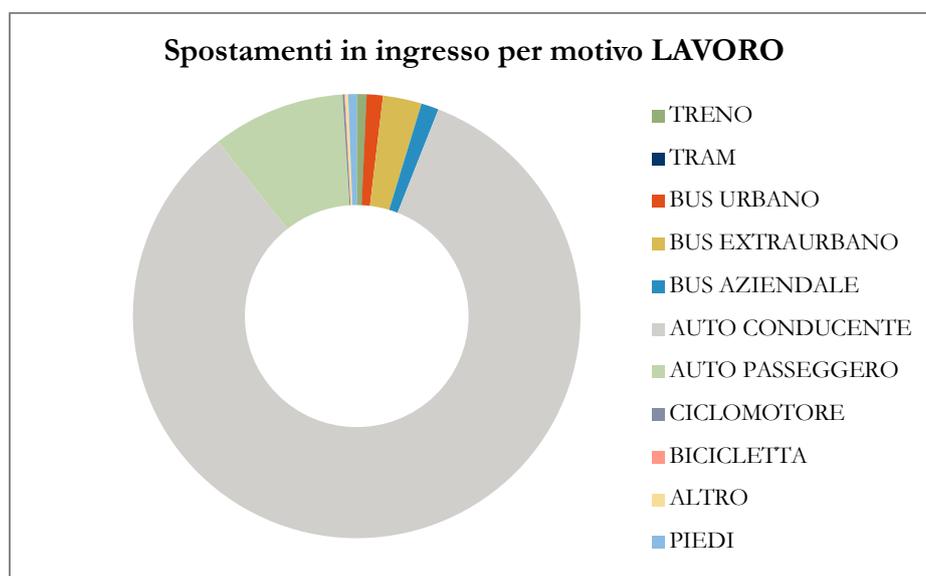


Figura 51 - Mezzo utilizzato per gli spostamenti in ingresso per motivo lavoro

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

Nei grafici che seguono sono riportate le principali destinazioni degli spostamenti in uscita dal Comune di Ostuni e le principali origini degli spostamenti in ingresso sia per motivo lavoro che per motivo studio.

Nel primo grafico si possono osservare le prime 20 destinazioni raggiunte dai lavoratori residenti ad Ostuni che si spostano verso gli altri comuni per svolgere la loro attività. Possiamo osservare che la maggior parte dei pendolari

svolge la propria attività lavorativa nel Comune di Brindisi, che risulta essere il polo attrattore principale. La seconda destinazione esterna più raggiunta è il Comune di Fasano.

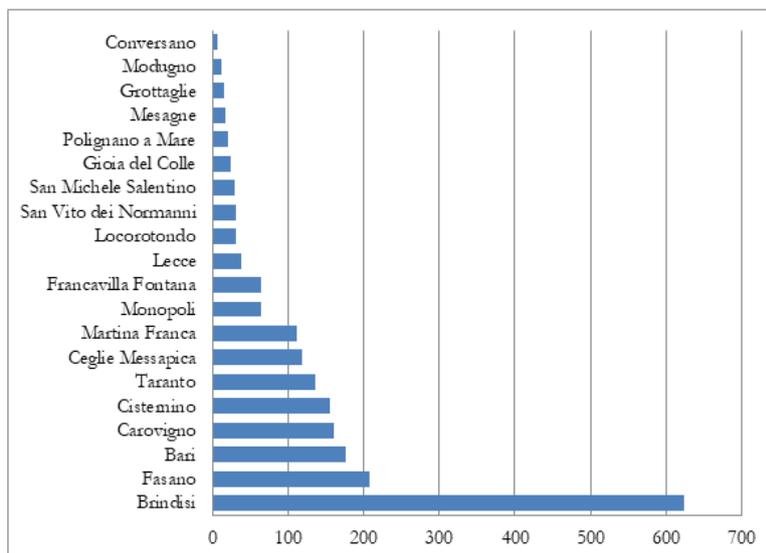


Figura 52 - Principali destinazioni degli spostamenti esterni al comune per motivo lavoro

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

Nel grafico successivo sono riportate le prime 20 origini degli spostamenti in ingresso al comune di Ostuni per motivo lavoro. Notiamo che le prime 5 sono quelle che raccolgono la quasi totalità dei pendolari che svolgono un'attività lavorativa ad Ostuni, e sono tutti comuni della Provincia di Brindisi, in particolare si evidenzia il ruolo satellitare del Comune di Carovigno che contribuisce a definire con Ostuni un Sistema locale di lavoro.

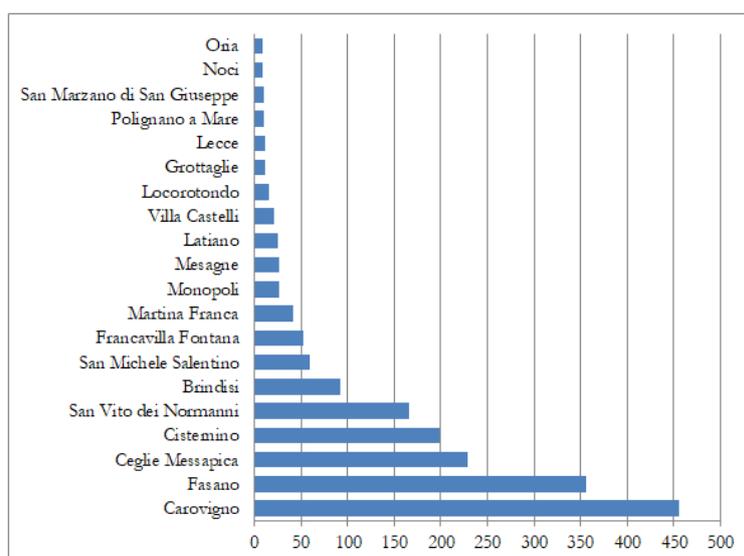


Figura 53 - Principali origini degli spostamenti in ingresso al comune per motivo lavoro

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

Per il motivo studio la destinazione principale risulta essere il vicino Comune di Cisternino, seguito dai due capoluoghi di Provincia di Bari e Brindisi, quindi Ceglie Messapica, Lecce e Fasano.

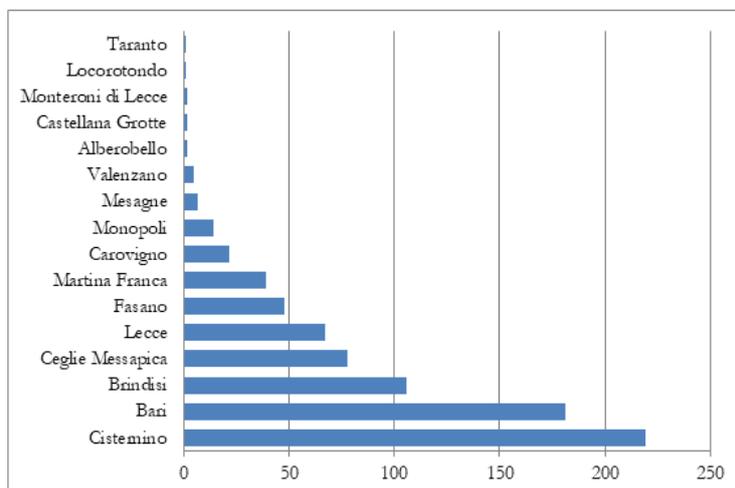


Figura 54 - Principali destinazioni degli spostamenti esterni al comune per motivo studio

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

Le origini degli spostamenti in ingresso al Comune per motivo studio, come per il motivo lavoro, sono i comuni della Provincia di Brindisi ed in questo caso raccolgono la quasi totalità dei pendolari esterni che studiano ad Ostuni. Inoltre, se si escludono quei comuni che non presentano offerta scolastica significativa (Carovigno, San Vito dei Normanni, San Michele Salentino) il saldo con gli altri comuni è negativo (Ceglie Messapica, Fasano, Cisternino, Martina Franca, ecc.).

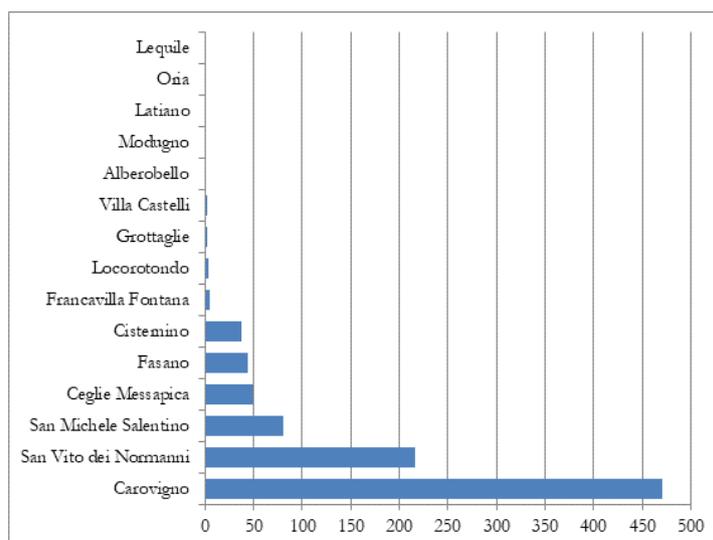


Figura 55 - Principali origini degli spostamenti in ingresso al comune per motivo lavoro

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat 2011

4.6.2. Le indagini ASSET

ASSET ha commissionato tre indagini conoscitive, condotte con obiettivi e metodologie complementari tra loro: una basata su interviste compiute su un campione rappresentativo di cittadini pugliesi e riguardante domanda esistente e potenziale di mobilità; l'altra che ha riguardato la rilevazione dei flussi di traffico veicolare (matrici origine-destinazione) sulle strade extraurbane sviluppato con odierni sistemi di rilevazione GPS anche grazie al supporto fornito dalla Direzione del Compartimento Puglia-Basilicata dell'ANAS; una terza che ha verificato il grado di soddisfazione dei viaggiatori che utilizzano il sistema di trasporto pubblico regionale.

Si riportano di seguito i dati che mostrano il motivo degli spostamenti con origine in Ostuni e quelli con destinazione in Ostuni.

Dal confronto tra i valori è possibile osservare che il 58 % degli spostamenti con origine in Ostuni è effettuato per "Ritorno a casa", seguito dal 27% che si sposta per "Lavoro". Segue il 5 % che si sposta per "Frequenza di una scuola o corso professionale" e la restante quota, pari al 10% effettua spostamenti per altri motivi come ad esempio spesa/acquisti, assistere ad uno spettacolo o evento sportivo, commissioni, svago sport o tempo libero, visita a parenti o amici e visite mediche. Questa ultima percentuale sale dal 10 al 38% quando il motivo degli spostamenti ha per destinazione Ostuni. Il dato potrebbe pertanto essere collegato alla particolare caratteristica di Ostuni quale territorio fortemente attrattivo: della precedente percentuale, l'8% degli spostamenti in entrata è effettuato per visita a parenti o amici, l'8% per svago sport o tempo libero, il 6% per spesa/acquisti, il 6% per effettuare commissioni e il 6% per visite mediche.

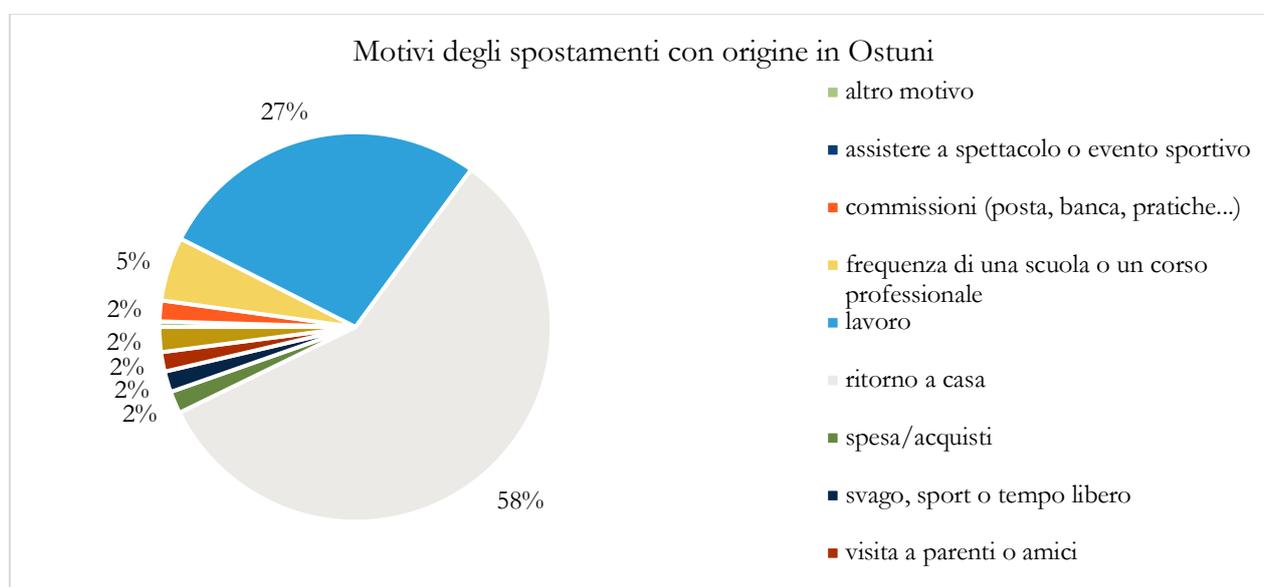


Figura 56 - Grafico delle motivazioni degli spostamenti con origine in Ostuni derivante dai dati ASSET

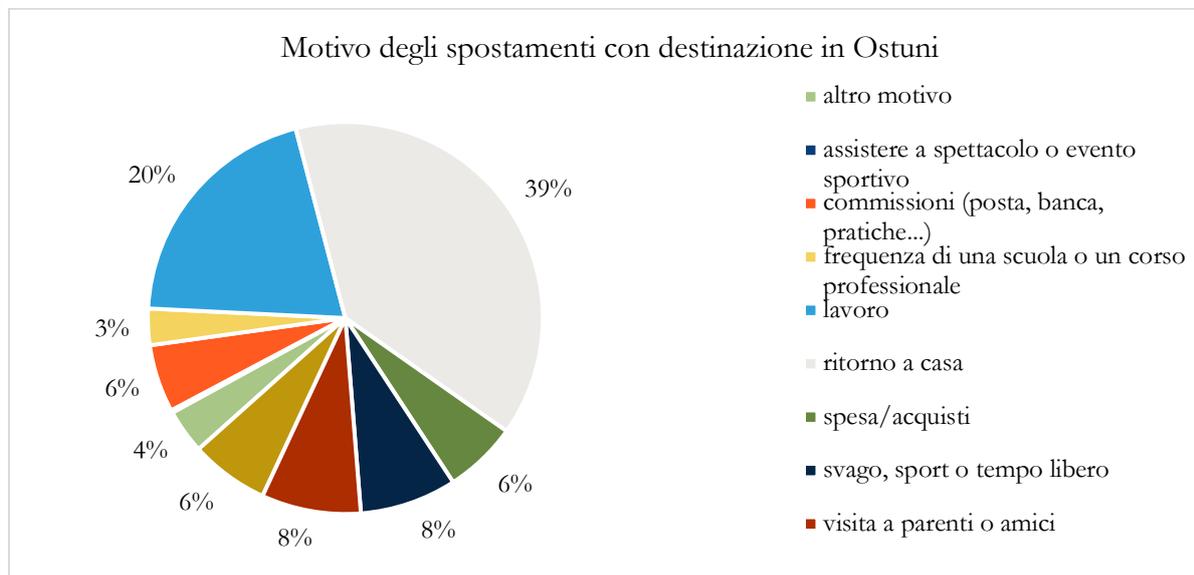


Figura 57 - Grafico delle motivazioni degli spostamenti verso Ostuni derivante dai dati ASSET

È utile confrontare i risultati emersi dall'analisi dei dati ISTAT con quelli ottenuto dallo studio dell'ASSET denominato "Indagine sulla mobilità dei cittadini residenti nel territorio regionale finalizzata allo studio della domanda di trasporto in Puglia". L'oggetto della ricerca è stato lo studio, l'analisi e l'elaborazione di dati di spostamento origine destinazione nell'ambito del territorio della Regione Puglia, al fine di aggiornare il modello di simulazione trasporti territorio implementato dall'Agenzia nonché delle banche dati sulla mobilità, mediante un'indagine della domanda di trasporto che ricostruisca gli spostamenti tra i comuni pugliesi e la ripartizione modale. Il target dell'indagine è costituito dalla popolazione residente in Puglia dai 15 ai 75 anni che effettua spostamenti al di fuori del proprio comune di residenza. La rilevazione è stata condotta in periodi che possono essere considerati standard, ovvero non affetti da particolarità in merito alla natura degli spostamenti, sia in termini di destinazioni, che di motivi di viaggio e mezzi utilizzati. Il modello concettuale della rilevazione si basa sul concetto delle finestre temporali mobili. In sostanza ogni residente/domiciliato è stato considerato in target se e solo se ha effettuato almeno uno spostamento extracomunale nel giorno precedente l'intervista o nei giorni precedenti, fino ad un massimo di 10 giorni antecedenti l'intervista. Durante l'intervista sono state registrate le seguenti informazioni:

- Destinazione
- Orario di partenza
- Motivo dello spostamento
- Mezzi utilizzati per realizzare lo spostamento
- Mezzo prevalente tra quelli utilizzati
- Frequenza settimanale dello spostamento

Le interviste sono state realizzate in modalità CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing) tra ottobre 2018 e febbraio 2019 per un totale di 35.208 interviste. Dalle interviste realizzate sono stati estratti 83.134 spostamenti. Di questi dati totali, per il Comune di Ostuni ci si riferisce ad un campione di 171 intervistati.

In termini di mezzo utilizzato per effettuare gli spostamenti in ingresso e uscita durante i giorni feriali, l'automobile è il mezzo di trasporto utilizzato, attestandosi sull' 84 – 85%; segue l'autobus con il 10% ed il treno con il 5%.



Figura 58 - Stima dei mezzi utilizzati per gli spostamenti da e verso Ostuni durante i giorni feriali

I grafici che seguono mostrano i dati relativi agli spostamenti e mezzi utilizzati durante la giornata di sabato. Gli spostamenti prevalenti sia in ingresso che in uscita registrano principalmente i comuni di Brindisi, Carovigno, Fasano e Martina Franca. I mezzi utilizzati sono l'automobile per l'89% e l'autobus per il 11%.

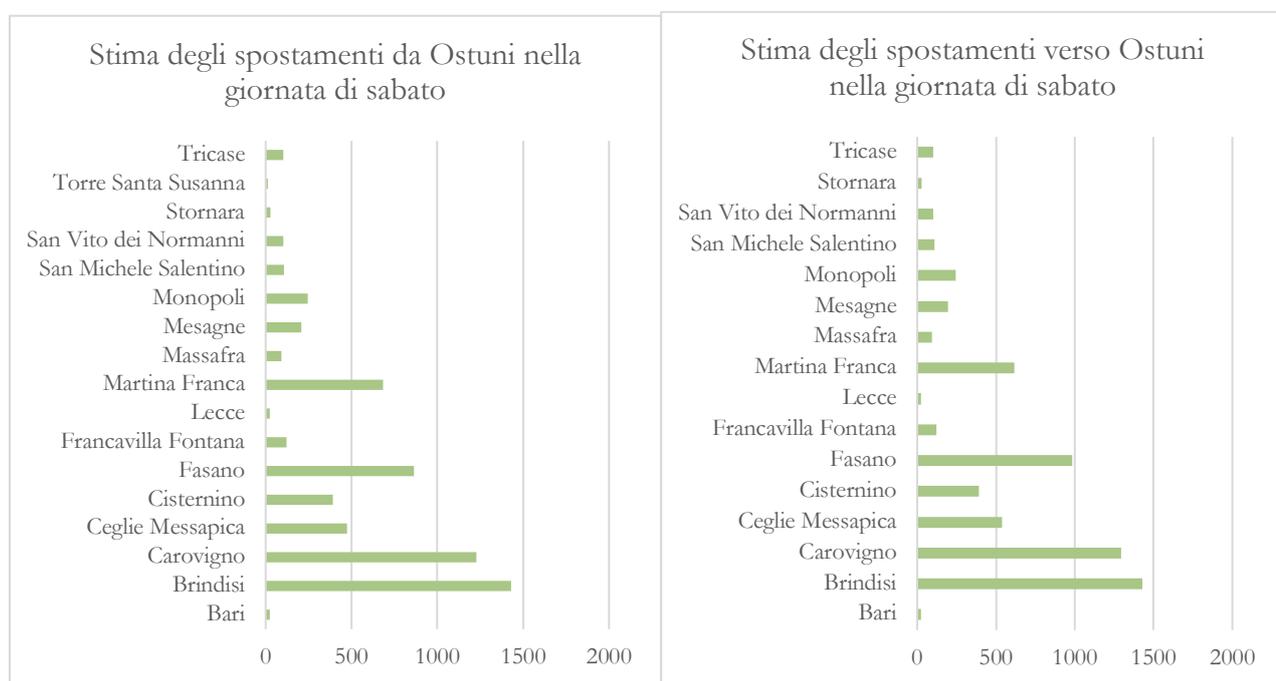


Figura 59 - Stima degli spostamenti registrati da e verso Ostuni durante il sabato



Figura 60 - Stima dei mezzi utilizzati per gli spostamenti da e verso Ostuni durante il sabato

Nei giorni festivi/domenica si registra una tendenza di spostamento verso Brindisi, Carovigno, Bari, mentre negli spostamenti verso Ostuni, oltre Brindisi, vi è un gran numero di spostamenti da Bari.

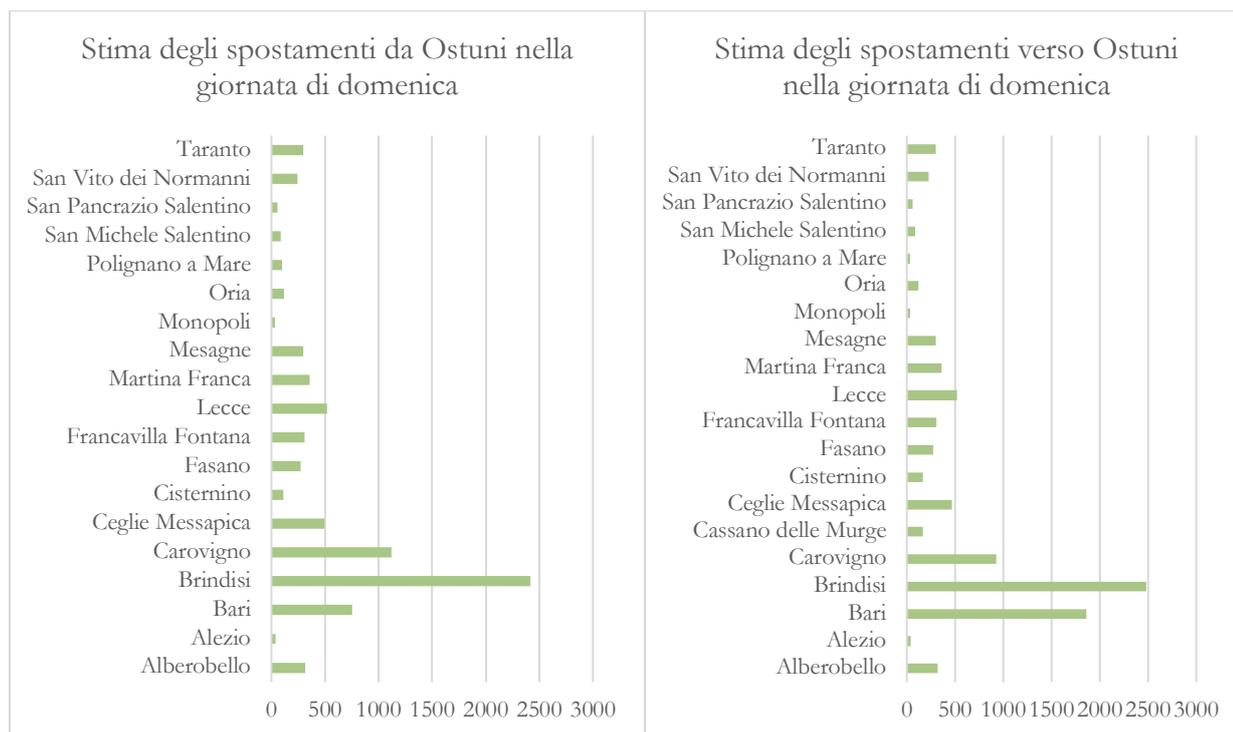


Figura 61 - Stima degli spostamenti registrati da e verso Ostuni durante la domenica/festivi

Nei giorni festivi, il 99% degli spostamenti avviene attraverso l'auto, solo l'1% degli spostamenti è effettuato con l'autobus.

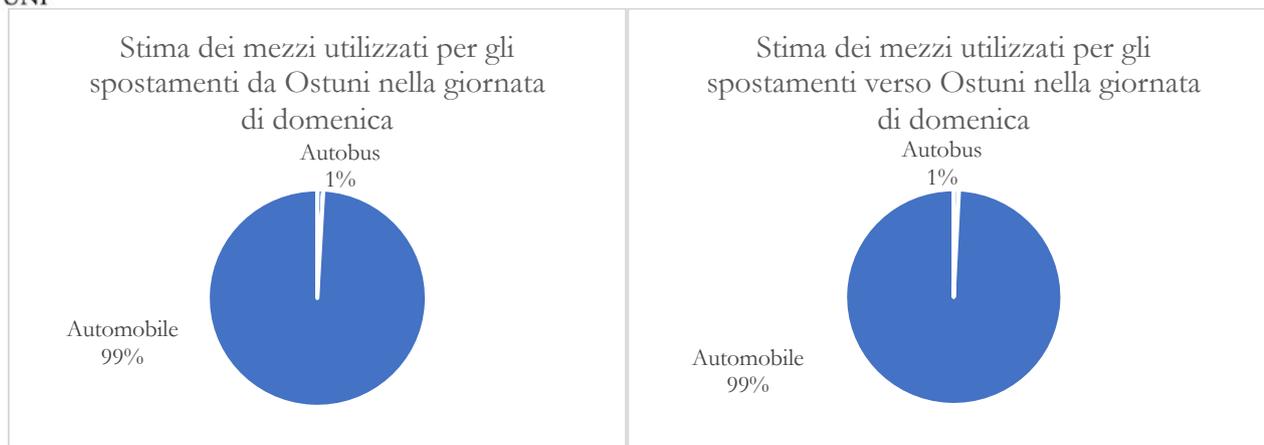


Figura 62 - Stima dei mezzi utilizzati per gli spostamenti da e verso Ostuni durante la domenica/festivi

Dai dati rilevati emerge la tendenza del Comune di Ostuni di essere un polo attrattore, in quanto interessa un gran numero di spostamenti dalla città di Bari e Brindisi durante la domenica o i festivi, probabilmente il posto di partenza di molti turisti che arrivano nei capoluoghi di provincia e si spostano verso Ostuni. Durante i giorni feriali ed il sabato, si registrano spostamenti verso i comuni limitrofi, in particolare sembrano assumere particolare rilevanza Brindisi e Carovigno. La maggior parte degli spostamenti durante i giorni feriali ed il sabato avviene con l'automobile, tuttavia, rispetto a molti altri comuni pugliesi, si registra una percentuale importante di utenti che utilizzano l'autobus o il treno. Nei giorni festivi l'uso dell'auto è quasi totale rispetto agli altri mezzi disponibili.

4.6.3. Stima della domanda di mobilità: cenni metodologici

La stima della domanda di Ostuni è stata condotta con il modello nazionale sviluppato da Isfort per i comuni italiani, il dato di input è il numero di residenti con la relativa percentuale della componente attiva (occupati/studenti) riferito alle seguenti classi anagrafiche: 14-19 anni, 20-24 anni, 25-29 anni, 30-64 anni, 65-74 anni, 75-84 anni. Il modello è calibrato con le statistiche della serie storica dell'Indagine della mobilità Audimob² in considerazione della classe di accessibilità comunale rispetto ai servizi identificati dall'Istat come primari, e restituisce il numero complessivo di spostamenti per motivo (lavoro, studio, gestione familiare, svago ed altri motivi) generato dalle singole classi anagrafiche del comune.

In particolare, la stima degli spostamenti di Ostuni allo stato attuale e per tutti i motivi è stata condotta con il modello di generazione Audimob applicato alla popolazione comunale per classe di età al 1° gennaio 2018. Inoltre, poiché il dato demografico è disponibile per sezione censuarie solo per gli anni censuari, la popolazione residente comunale al 2018 per classi di età è stata distribuita sulle singole sezioni censuarie con una operazione di interpolazione della struttura anagrafica comunale del 2011.

² L'indagine Audimob è condotta ogni anno da Isfort con un campione di circa 15.000 interviste che indagano la mobilità degli individui residenti sul territorio nazionale. Da 20 anni l'Osservatorio Audimob sulla Mobilità degli Italiani, contribuisce a ricostruire il fenomeno della mobilità regionale sotto il profilo macro quantitativo, fornendo indicazioni sugli stili di mobilità e tramite stime inferenziali sul volume complessivo degli spostamenti per motivo e modo generato sul territorio regionale, coprendo un vuoto informativo storico del Sistema Statistico Nazionale.

Stimato il numero complessivo di spostamenti generato dalla popolazione di Ostuni per sezioni censuarie, l'obiettivo successivo dell'analisi è stato quello di stimare il numero di individui appartenenti ad una determinata categoria che, spostandosi in un determinato periodo e per un determinato motivo da un'origine del comune di Ostuni, si recano in una determinata zona di destinazione interna od esterna al comune di residenza. Da questi primi elementi si può intuire come centrale per l'applicazione del modello sia la zonizzazione dell'area interna del Comune, per una rappresentazione discreta del fenomeno dei flussi interni- interni ed interni-esterni, e per procedere tramite confronto delle zone omogenee di traffico del censimento Istat 2011 ad analizzare la struttura gravitazionale della domanda.

Completato il processo di zonizzazione, infatti si è stimata la matrice di distribuzione zonale degli spostamenti 2011 e le matrici modali relative. Queste matrici rappresentano il dato utilizzato per la stima delle caratteristiche gravitazionali del Comune in esame. Dalla matrice di distribuzione degli spostamenti si è ricavata la matrice delle probabilità che un utente (per motivo lavoro, studio o occasionale) partendo da una origine si rechi in una determinata destinazione (interna o esterna al Comune), per semplicità questa matrice è indicata come "P_{ij}". Analogamente, dall'analisi delle matrici modali degli spostamenti si sono stimate le matrici di probabilità modali le cui singole componenti corrispondono alla probabilità che un utente di una determinata categoria decida di effettuare il suo spostamento con un determinato modo tra quelli a disposizione (treno, pubblico gomma, mezzo privato, bicicletta, piedi, altro) in relazione alla destinazione finale, per semplicità in seguito questa matrice verrà indicata come "M_{ij}".

Definita la zonizzazione e stimato il relativo vettore di generazione (al 1° Gennaio 2018) degli spostamenti G_{c,i} per lavoro, studio e occasionale sono state stimate le Matrici modali O/D come prodotto dei vettori di generazione per la matrice P_{ij} e per la matrice modale M_{ij} per ognuna delle categorie analizzate.

Riassumendo la stima si ottiene come:

$$S_{c,m,ij} = G_{c,i} * P_{c,ij} * M_{c,m,ij}$$

dove:

- S_{c,m,ij} spostamenti stimati tra la zona *i* e la zona *j*, effettuati da un utente di categoria *c*, con il modo *m*;
- G_{c,i} spostamenti generati dalla zona *i*, per categoria *c*;
- P_{c,ij} probabilità che un utente di categoria *c* partendo dalla zona *i* decida di recarsi nella zona *j*;
- M_{c,m,ij} probabilità che un utente di categoria *c* partendo dalla zona *i* decida di recarsi nella zona *j*, con il modo *m*.

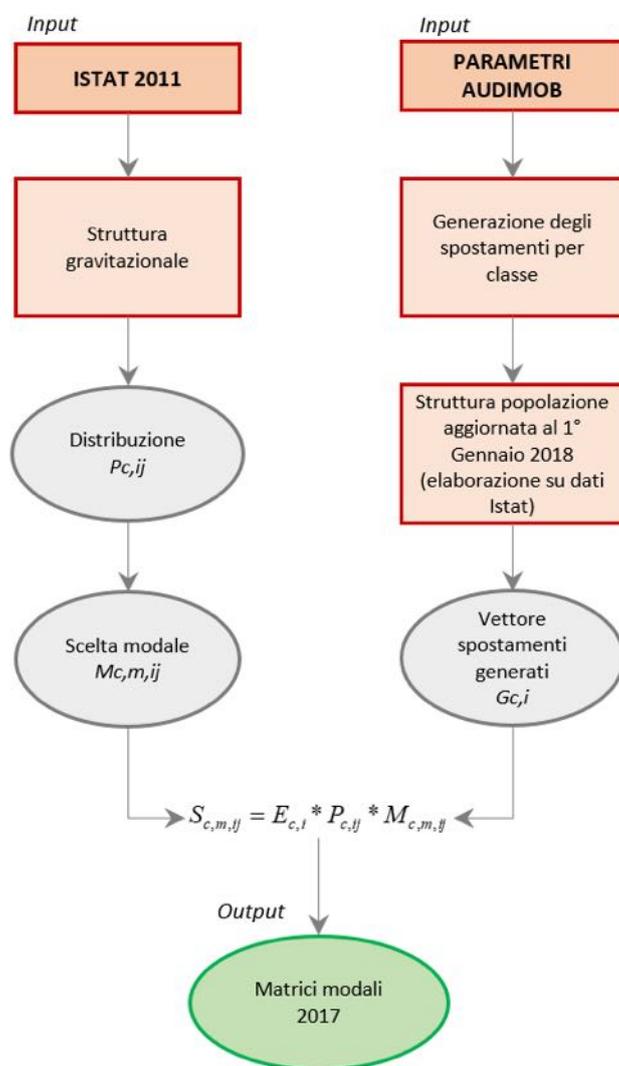


Figura 63 - Il processo di stima delle matrici modali di Ostuni

Fonte: Isfort

Il Comune di Ostuni è stato suddiviso in 40 zone di traffico omogenee. L'individuazione di queste aree rappresenta uno dei passaggi critici della procedura in quanto si fa l'ipotesi che tutti gli spostamenti uscenti e in ingresso in una zona omogenea partono e finiscono in un unico centroide fittizio. Va da sé che una scorretta zonizzazione mette a rischio l'intero processo di stima. I criteri con cui il Comune è stato suddiviso sono:

- simile densità abitativa;
- simile densità edilizia;
- accessibilità alle arterie della rete di viabilità;
- presenza di limiti fisici, naturali e artificiali.

Oltre a questi criteri generali si è cercato di mantenere la forma geometrica di ogni zona più regolare possibile in modo da far coincidere il centroide con il baricentro effettivo della zona di traffico ed eliminare i problemi legati a forme pseudoconcave (le quali spostano il baricentro al di fuori dell'area geometrica).

Per le zone più urbanizzate si è adottato anche il criterio di omogeneità delle pendenze per evitare possibili problemi legati alla stima degli spostamenti a piedi. Inoltre, in queste aree le zone risultano molto più contenute al fine di descrivere al meglio la complessità della struttura del territorio mentre man mano che ci si allontana verso la periferia del Comune le zone diventano sempre più vaste senza correre il rischio di incappare in grossolani errori.

Infine, per modellare anche gli spostamenti in uscita e in ingresso dal Comune di Ostuni sono stati individuati 8 centroidi posti a raggera sulla rete stradale principale, in modo da coprire tutte le possibili destinazioni, 1 centroide posizionato in corrispondenza della stazione ferroviaria e 1 centroide rappresentativo di un nodo di partenza o arrivo degli spostamenti pubblici extraurbani su gomma. Anche tali centroidi al cordone rappresentano dei nodi fittizi dai quali si ipotizza che arrivi ed esca tutta la domanda extraurbana del Comune oggetto di analisi. Le zone interne sono identificate con un codice numerico che varia da 1 a 40, i centroidi esterni con un codice da 100 a 110.

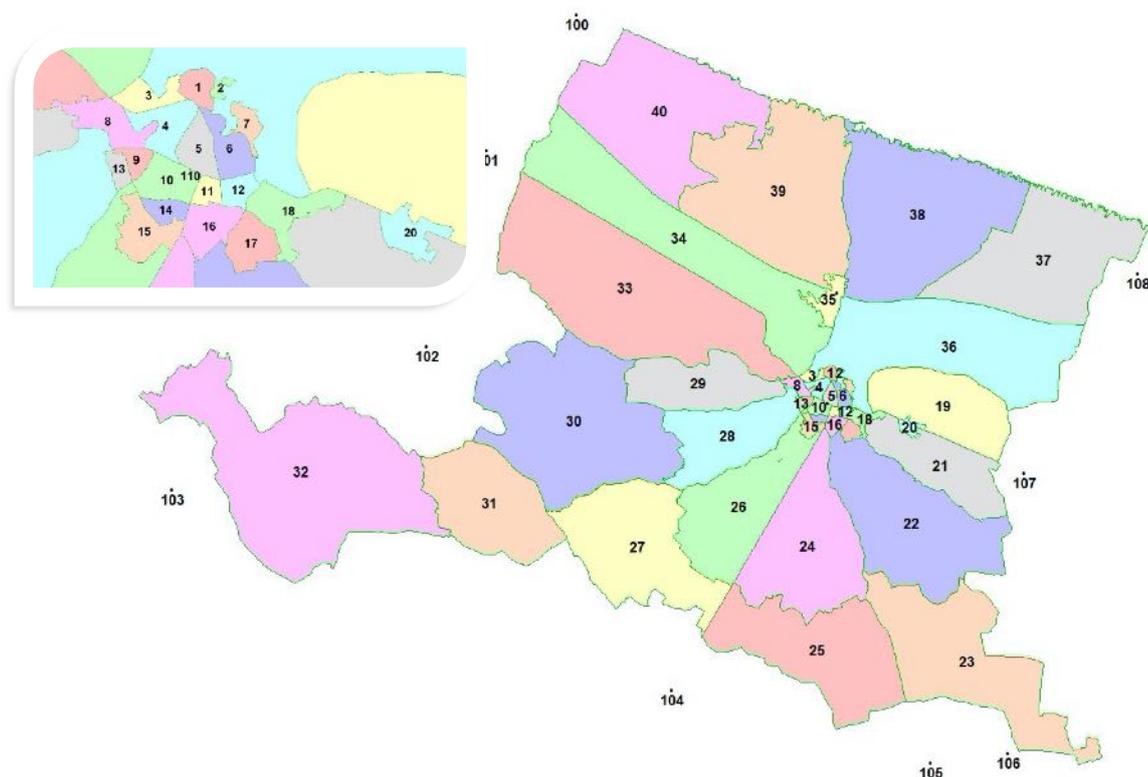


Figura 64 - Zonizzazione Comune di Ostuni

Fonte: Elaborazioni Isfort

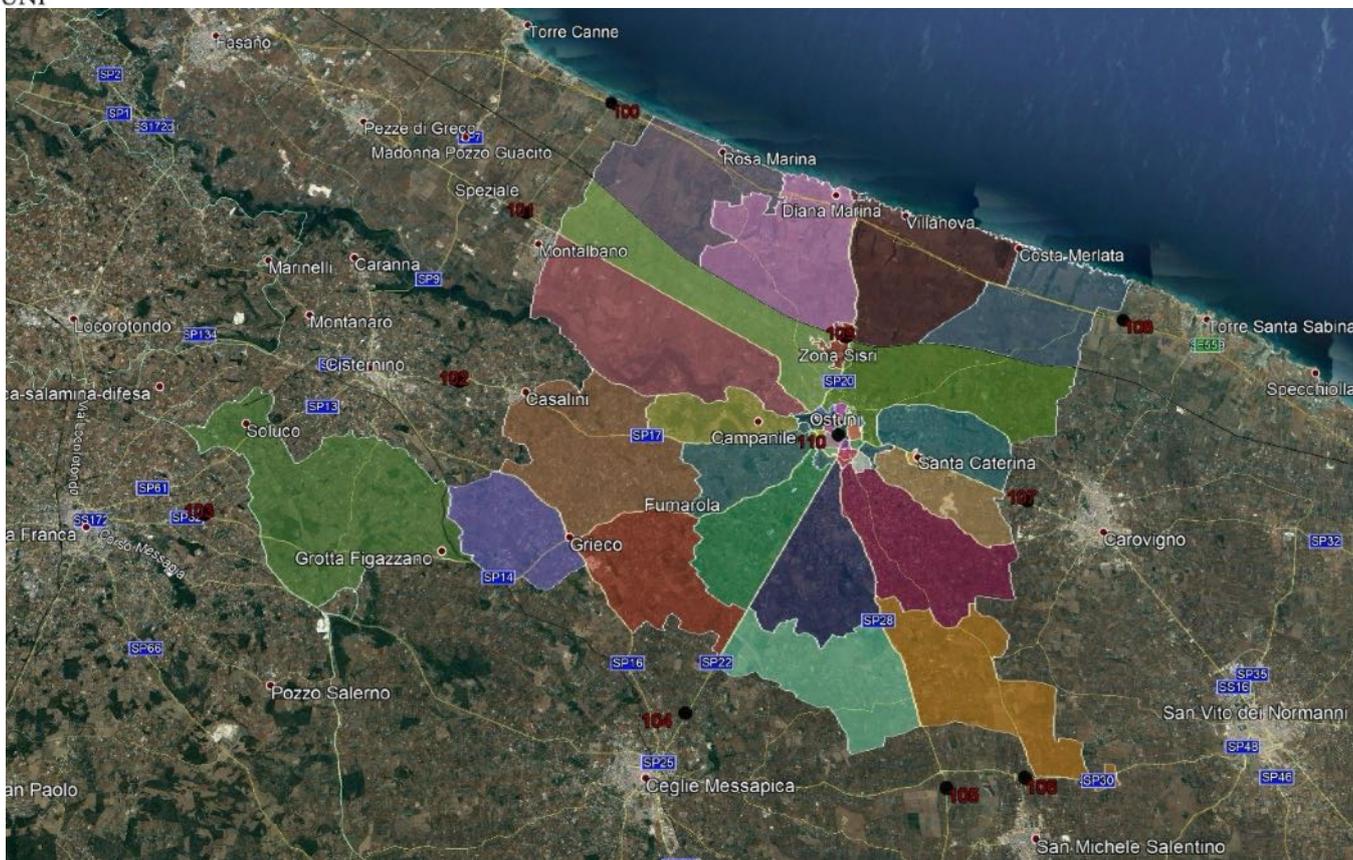


Figura 65 - Zonizzazione Comune di Ostuni su ortofoto

Fonte: Elaborazioni Isfort

Nelle figure successive sono rappresentate le singole zone di traffico in relazione ai volumi di spostamenti attratti e generati. Il modello conferma il ruolo centrale attrattivo, ma anche generativo del cuore urbano di Ostuni e fa emergere la funzione attrattiva delle zone esterne localizzate a nord ovest del centro urbano.

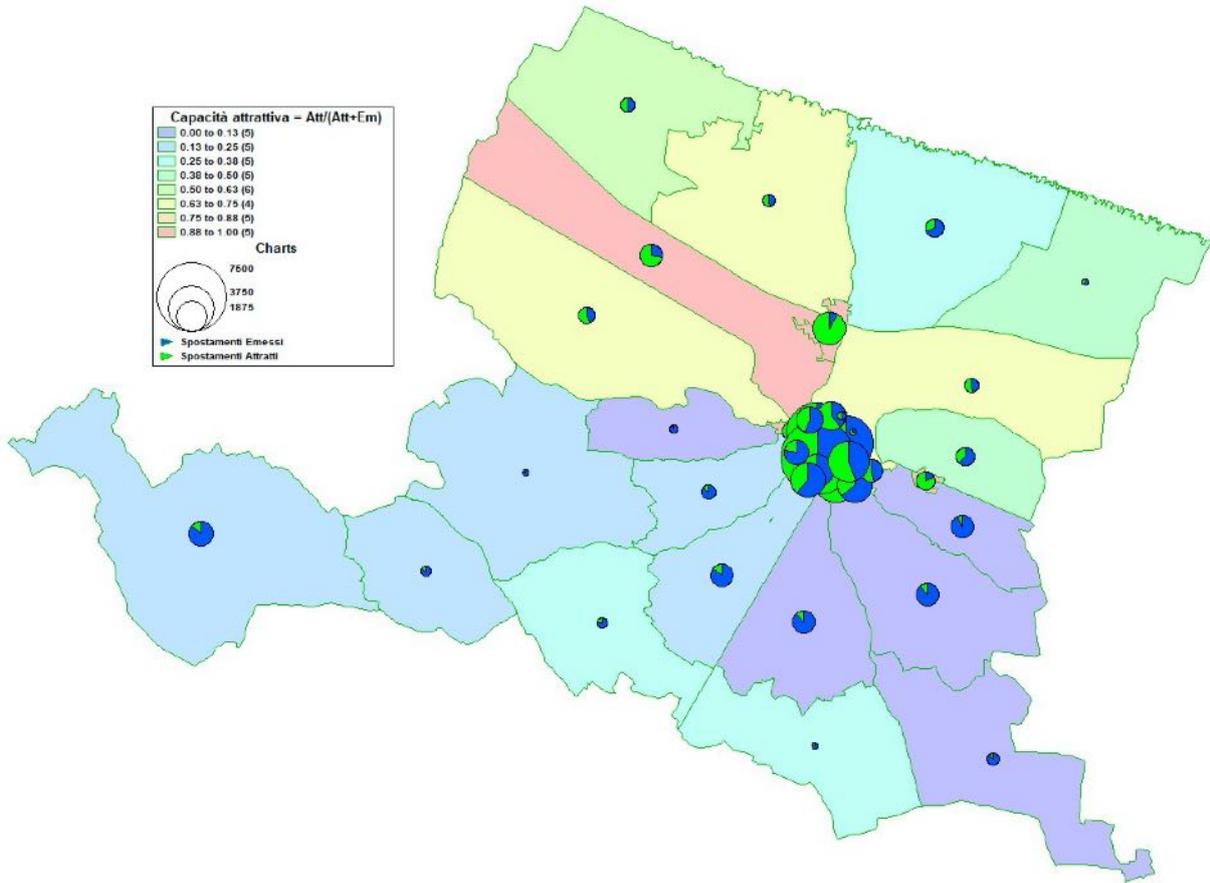


Figura 66 – Capacità attrattiva delle zone di traffico del comune di Ostuni (2018)

Fonte: Elaborazioni Isfort

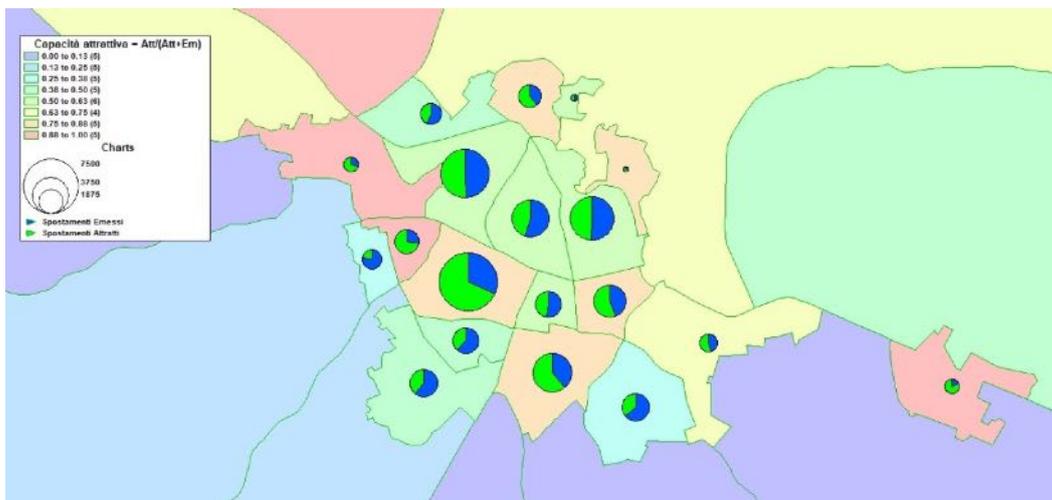


Figura 67 - Zoom sul centro urbano – Capacità attrattiva delle zone di traffico del comune di Ostuni (2018)

Fonte: Elaborazioni Isfort

4.6.3.1. Matrice O/D Urbana modale degli spostamenti lavoro, studio, occasionale

Si premette che le rappresentazioni e le analisi seguenti rappresentano gli spostamenti generati senza quelli di ritorno.

Lavoratori

Il totale degli spostamenti giornalieri effettuati dalla classe dei lavoratori all'interno del Comune di Ostuni, desunti dal modello di generazione Audimob 2017 con ripartizione modale Istat del censimento 2011, è di circa 6.901 spostamenti.

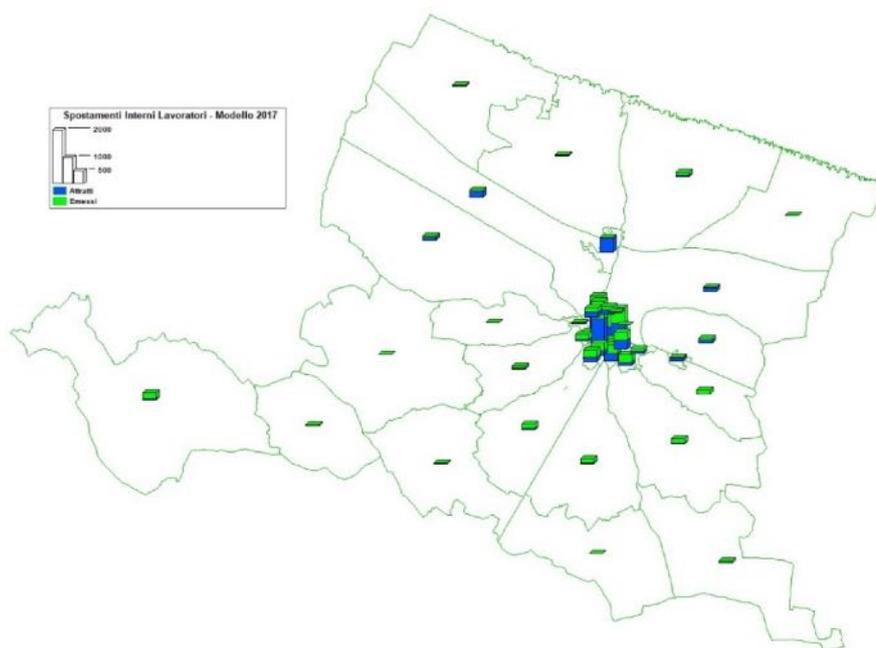


Figura 68 - Stima degli spostamenti interni attratti ed emessi - Lavoro

Fonte: Elaborazioni Isfort

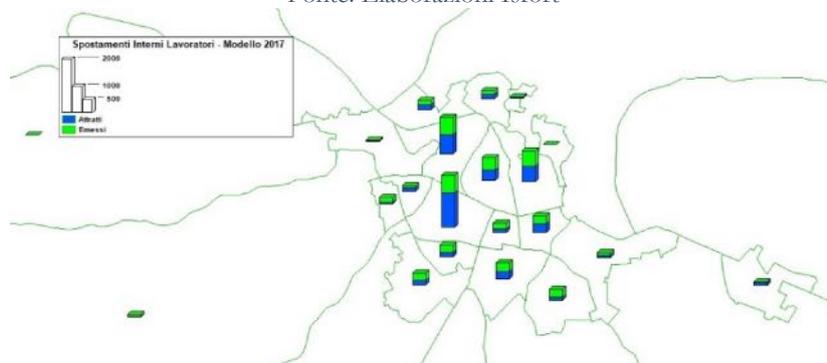


Figura 69 - Stima degli spostamenti interni attratti ed emessi - Lavoro (Zoom centro urbanizzato)

Fonte: Elaborazioni Isfort

Da un'analisi sulla distribuzione modale di questi spostamenti per classi di distanza si può evincere che la modalità privata è sempre quella prevalente. Da 0 a 1 km la modalità a piedi è molto competitiva, mentre la modalità pubblica inizia ad essere competitiva dai 9 km in poi. Le altre tipologie di mobilità risultano pressoché inutilizzate.



Figura 70 - Ripartizione modale spostamenti interni per classi di distanza - Lavoro

Fonte: Elaborazioni Isfort

Spostando l'attenzione dalle classi di distanza ad una macrodistribuzione del Comune di Ostuni, in centro (zone dalla 1 alla 16) e periferia (zone dalla 17 alla 40) del Comune stesso, si nota come il modo a piedi ha una buona competitività soprattutto nel centro urbano. Tuttavia, la modalità prevalente di spostamento risulta ancora quella effettuata con mezzo privato.

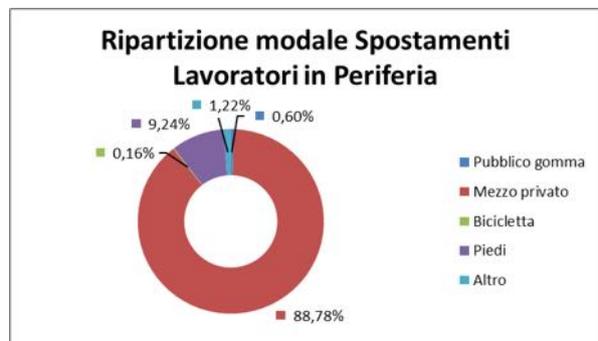
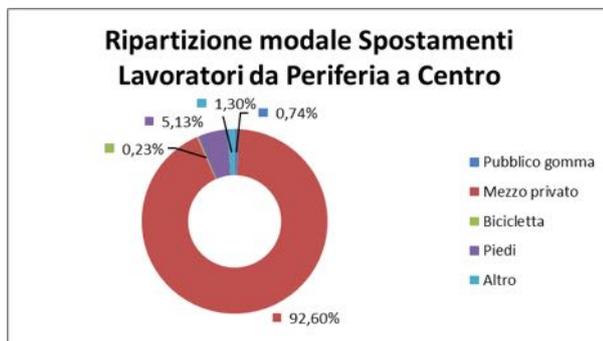
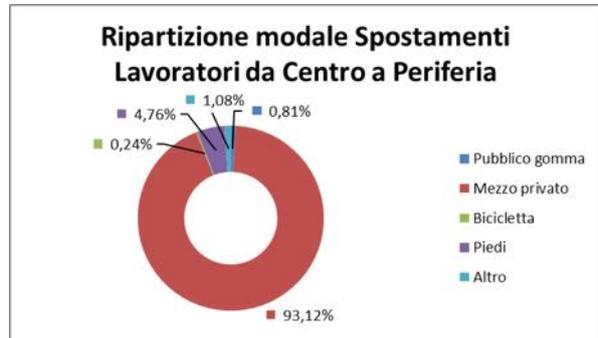
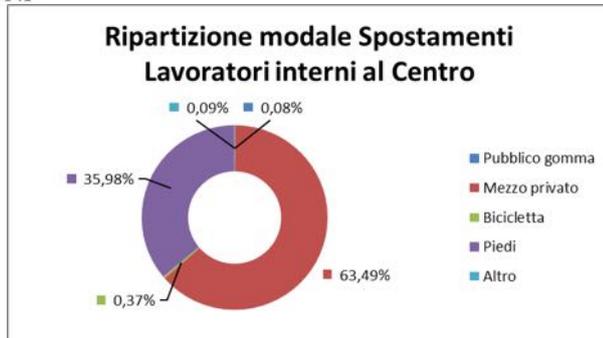


Figura 71 - Ripartizione modale spostamenti interni per macrozonizzazione - Lavoro

Fonte: Elaborazioni Isfort

Per quanto concerne gli spostamenti degli studenti, dal modello di generazione Audimob 2017 con ripartizione modale Istat del censimento 2011, si stima un totale di circa 1.377 spostamenti interni giornalieri.

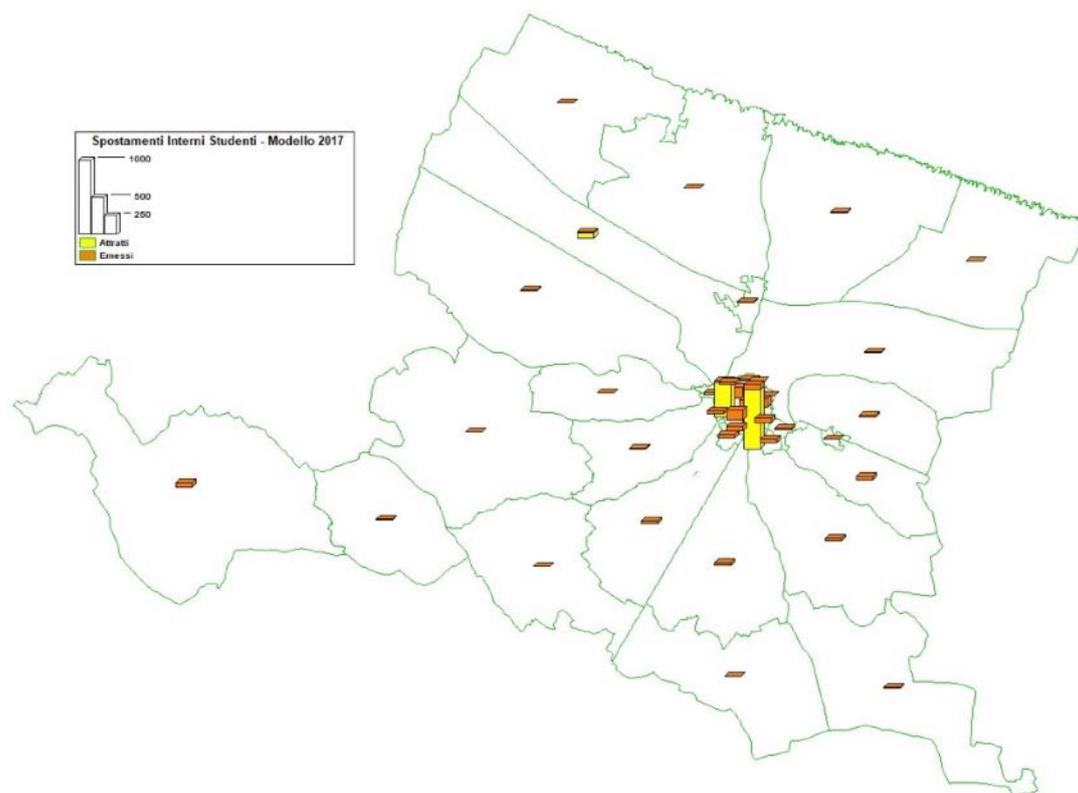


Figura 72 - Stima degli spostamenti interni attratti ed emessi - Studio

Fonte: Elaborazioni Isfort

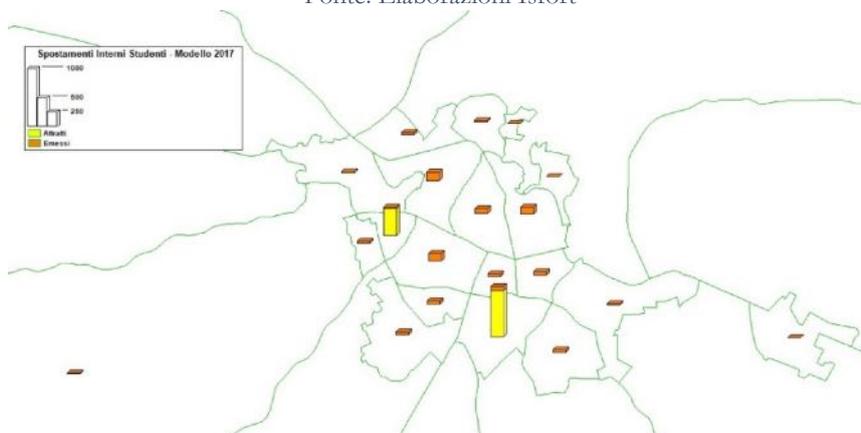


Figura 73 - Stima degli spostamenti interni attratti ed emessi - Studio (Zoom centro urbanizzato)

Fonte: Elaborazioni Isfort

Osservando la distribuzione modale per classi di distanza, si nota che per gli spostamenti compresi tra 0 e 1 km la percentuale di spostamenti a piedi supera il mezzo privato. Il mezzo pubblico diventa molto più competitivo rispetto a quanto accadeva per i lavoratori.

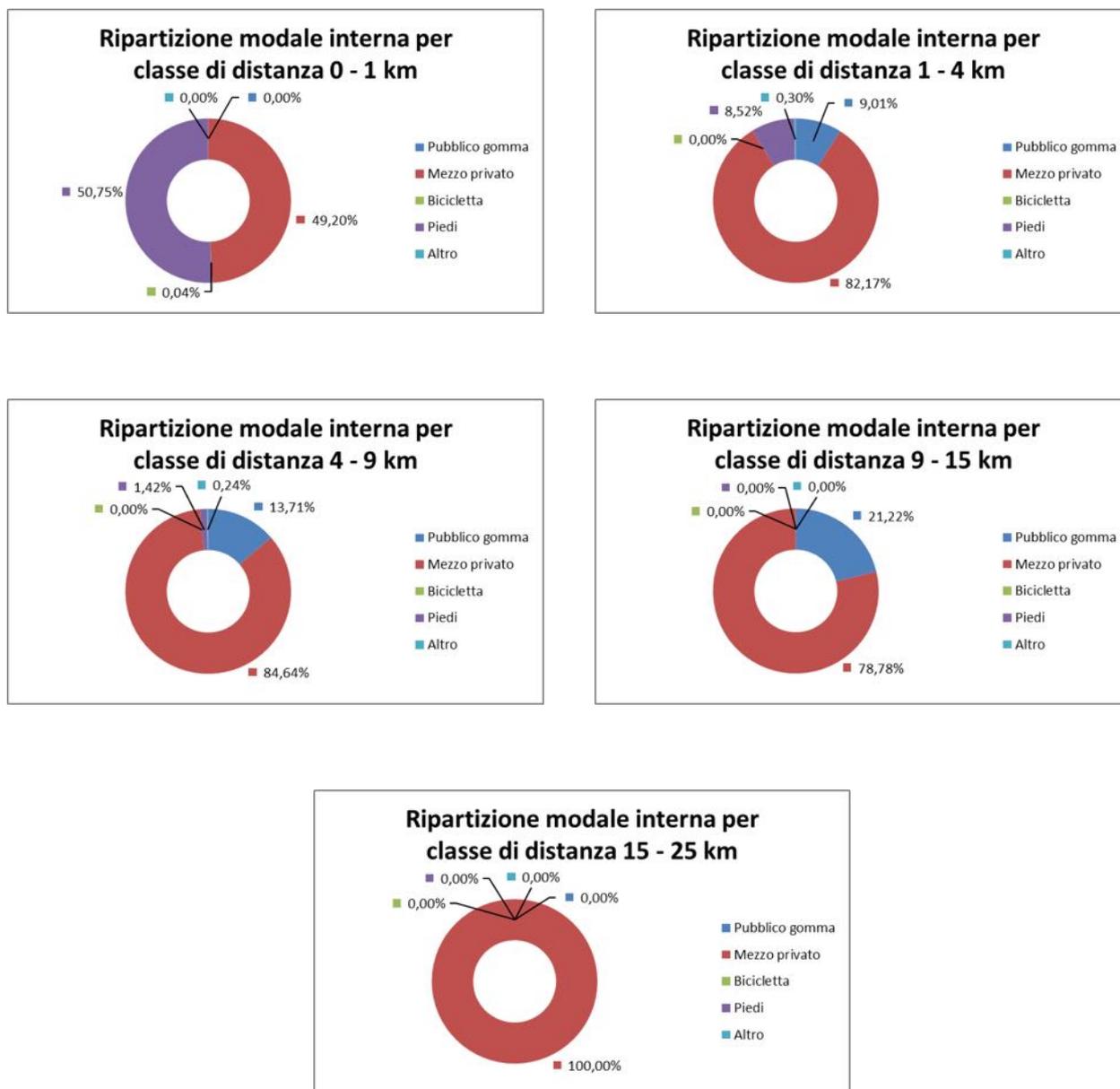


Figura 74 - Ripartizione modale spostamenti interni per classi di distanza - Studio

Fonte: Elaborazioni Isfort

Prendendo in considerazione la stessa macrodistribuzione adottata nel caso dei lavoratori, appaiono molto rilevanti gli spostamenti a piedi degli studenti nel centro urbano anche se rimane leggermente prevalente la modalità di

spostamento effettuata con mezzo privato (nella maggior parte dei casi come passeggero). Per gli spostamenti dal centro verso la periferia e nella periferia stessa risulta molto significativa la quota di modalità pubblica.

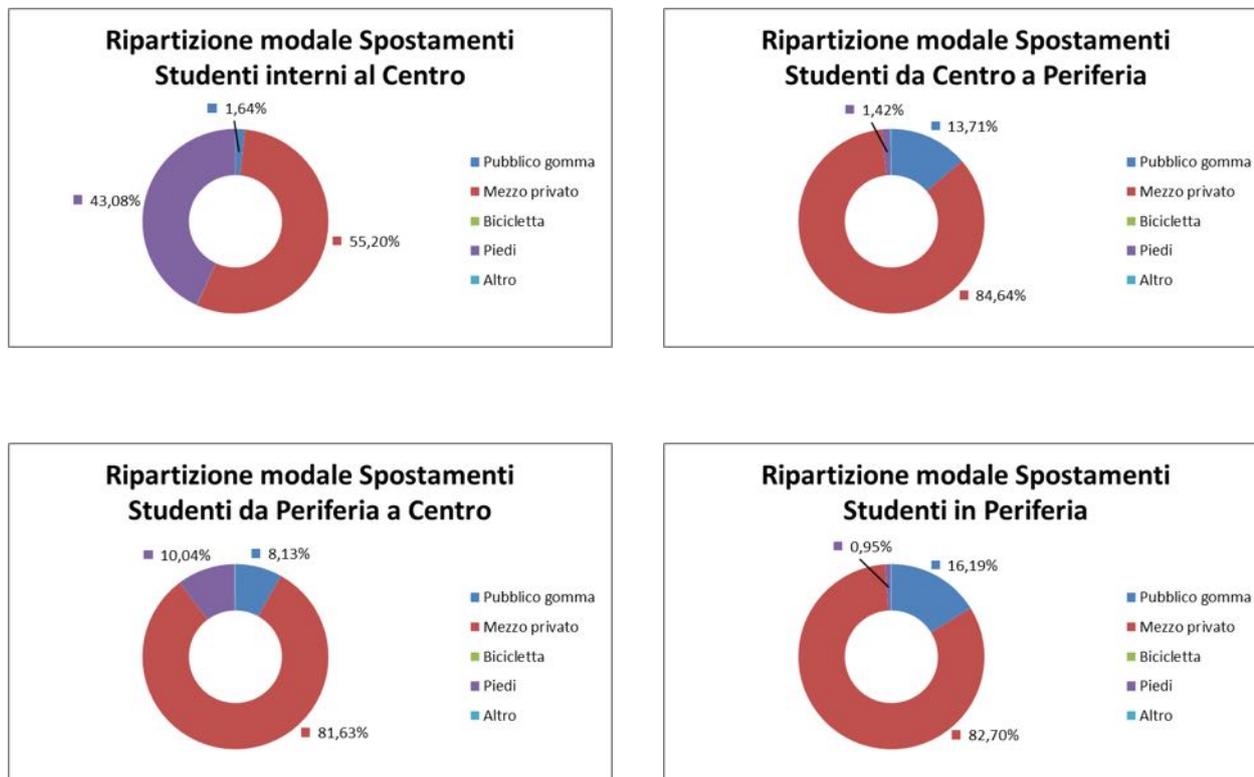


Figura 75 - Ripartizione modale spostamenti interni per macrozonizzazione - Studio

Fonte: Elaborazioni Isfort

Gli spostamenti interni per svago, acquisti o altri motivi personali, detti spostamenti occasionali, nell'arco giornaliero, dal modello di generazione Audimob 2017 con ripartizione modale Istat del censimento 2011, ammontano a circa 18.086.

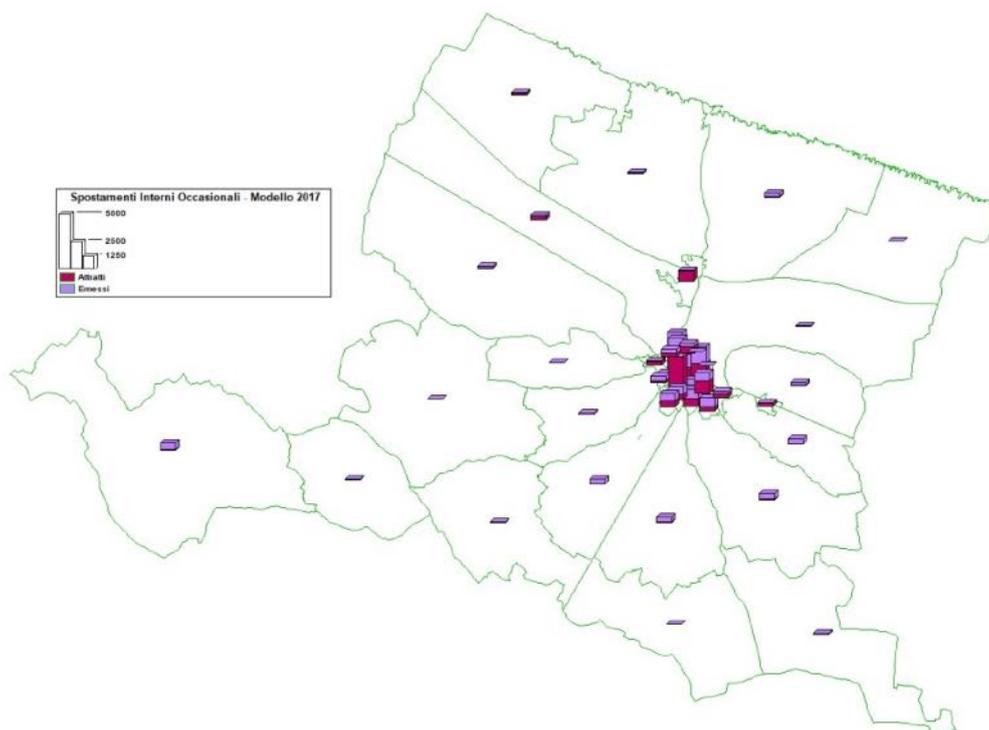


Figura 76 - Stima degli spostamenti interni attratti ed emessi - Occasionali

Fonte: Elaborazioni Isfort

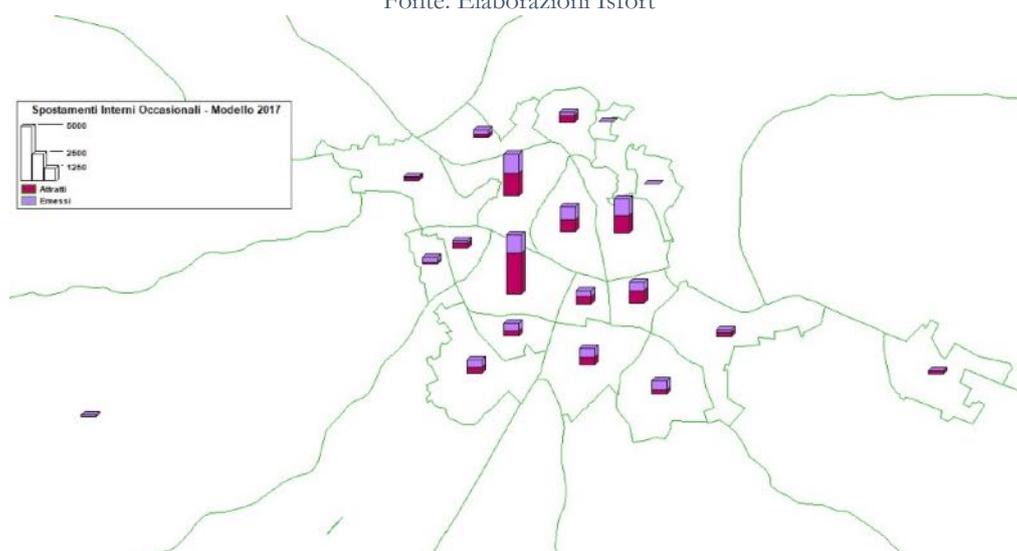


Figura 77 - Stima degli spostamenti interni attratti ed emessi - Occasionali (Zoom centro urbanizzato)

Fonte: Elaborazioni Isfort

Dopo aver distribuito gli spostamenti con una logica di distanze percorse con ogni modo si deduce come nelle corte distanze la maggior parte degli spostamenti vengono effettuati a piedi, mentre superato il primo km di distanza il mezzo che si preferisce è quello privato. Poco competitivo è il mezzo pubblico per gli spostamenti di breve raggio, ma inizia ad avere competitività per gli spostamenti di raggio medio-lungo.

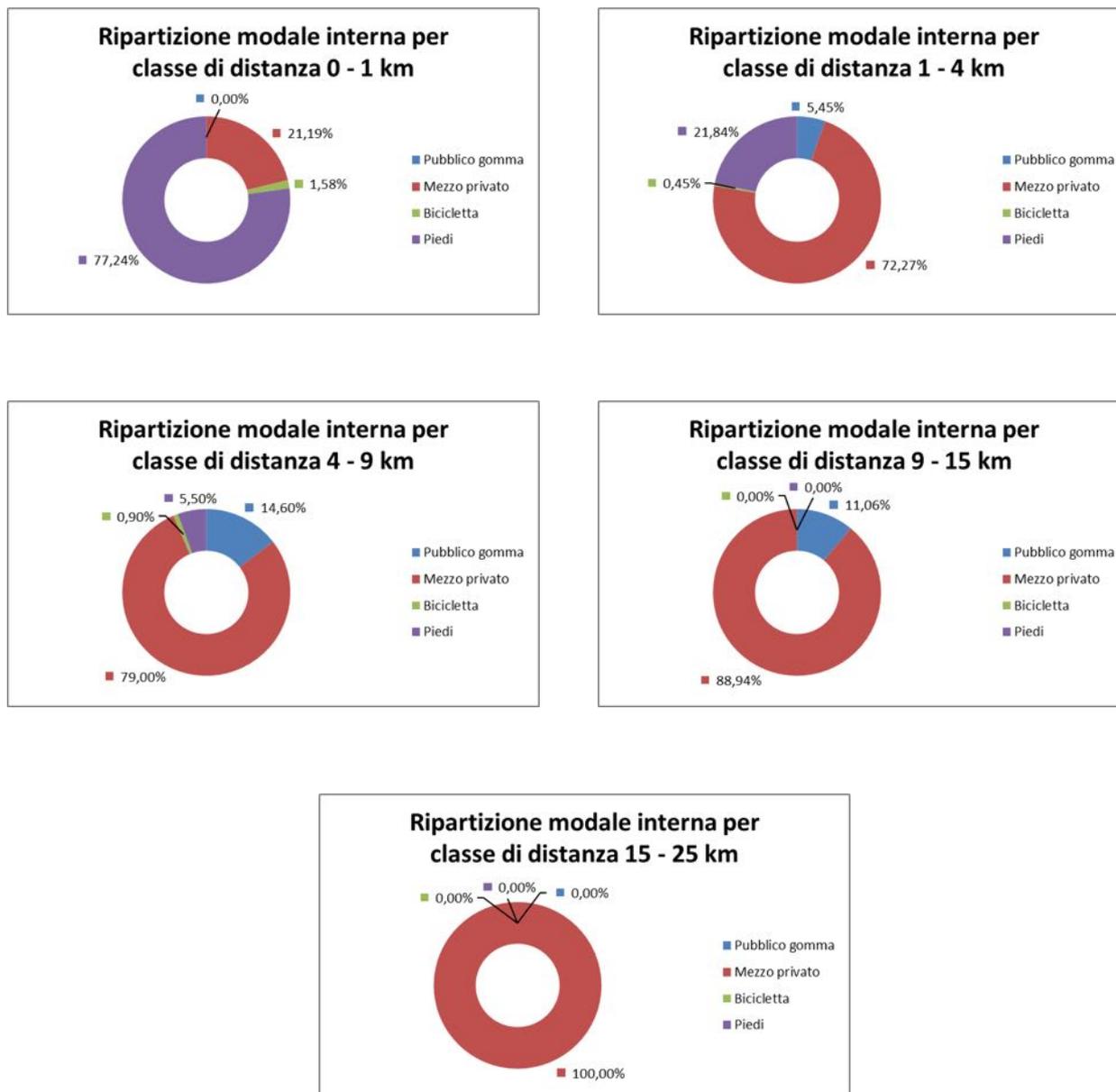


Figura 78 - Ripartizione modale spostamenti interni per classi di distanza - Occasionali

Fonte: Elaborazioni Isfort

Adottando la macrodistribuzione in centro e periferia si osserva come nel centro urbano la quota di mobilità rilevante per gli spostamenti occasionali è quella a piedi che raggiunge il 71,32%. In tutti gli altri casi prevale ampiamente il mezzo privato pur restando competitivo il modo a piedi.

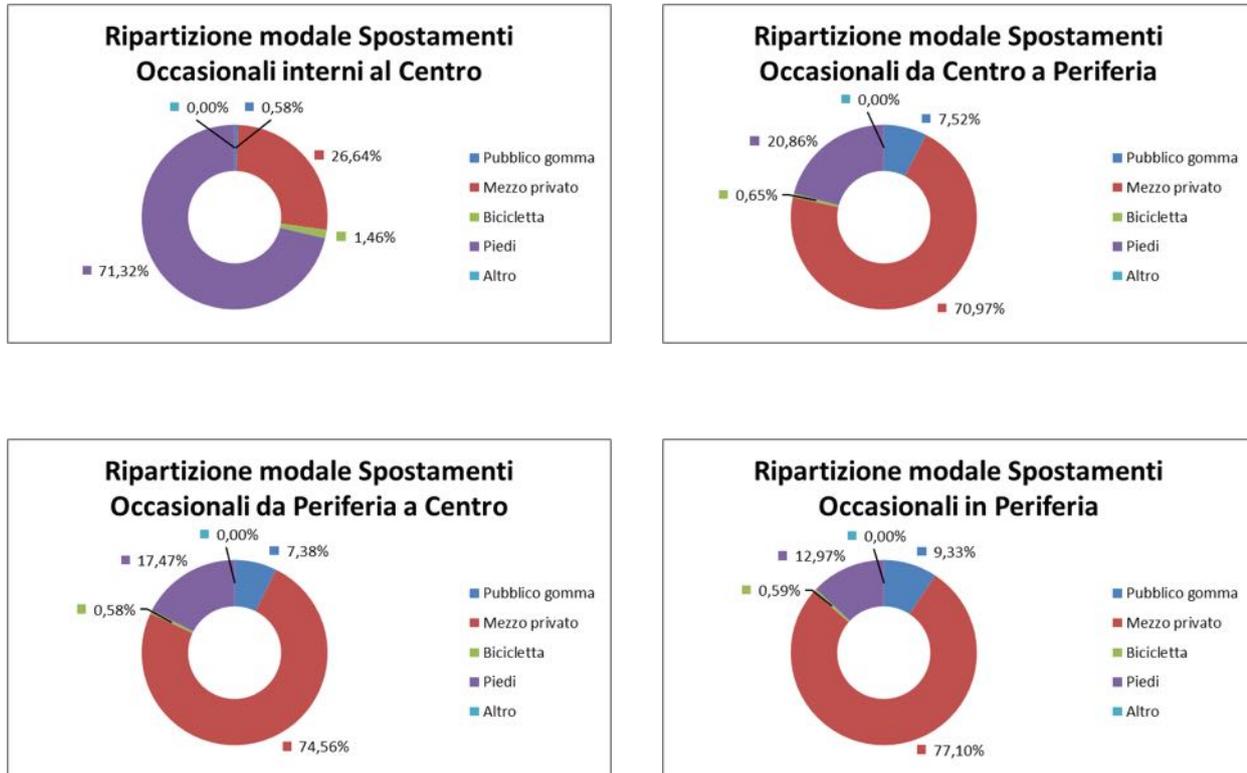


Figura 79 - Ripartizione modale spostamenti interni per macrozonizzazione - Occasionali

Fonte: Elaborazioni Isfort

Dall'analisi delle linee di desiderio complessive generate ed attratte internamente al comune di Ostuni emerge una struttura fortemente radiocentrica della mobilità urbana. Il centro urbano rappresenta il vero polo attrattore. L'aggregazione delle relazioni di flussi che generano meno di 5 spostamenti giorno in media consente di individuare dei percorsi che sono importanti per definire le gerarchie della rete comunale tangenziale. Inoltre dalle linee di desiderio soddisfatte con il mezzo privato che generano più di 50 spostamenti giorno è possibile ipotizzare una riorganizzazione del sistema di trasporto urbano, che appare molto carente. Di fatto la funzione urbana del TPL è assicurata per il motivo studio al servizio scolastico comunale, mentre risulta poco competitivo dai dati di stima del modello il TPL urbano. In particolare è significativa la relazione di studenti che per motivo studio dall'estrema periferia sud-ovest di Ostuni sono costretti ad utilizzare il mezzo privato per raggiungere i poli scolastici interni.

4.6.3.2. Matrice O/D Extraurbana modale degli spostamenti lavoro, studio, occasionale

Lavoratori

Si stima che i lavoratori residenti nel Comune di Ostuni effettuano circa 2.409 spostamenti al giorno verso altri Comuni. In media, l'86,35% di questi spostamenti vengono effettuati con mezzo privato e la restante parte si distribuisce sul trasporto pubblico gomma e ferro pressoché in ugual misura.

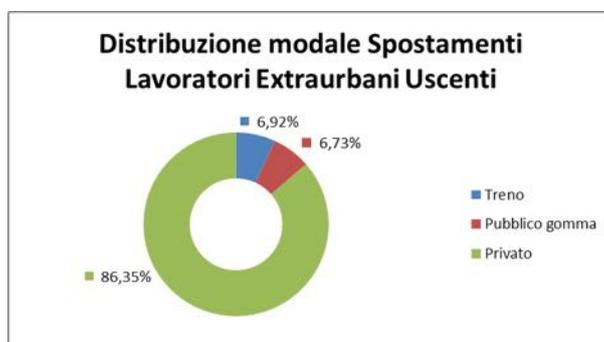


Figura 80 - Distribuzione modale spostamenti extraurbani uscenti - Lavoro

Fonte: Elaborazioni Isfort

Mentre hanno destinazione nel Comune di Ostuni circa 2.379 spostamenti giornalieri per lavoro, il cui modo prevalente è quello privato ed è quasi nullo l'utilizzo della modalità treno.

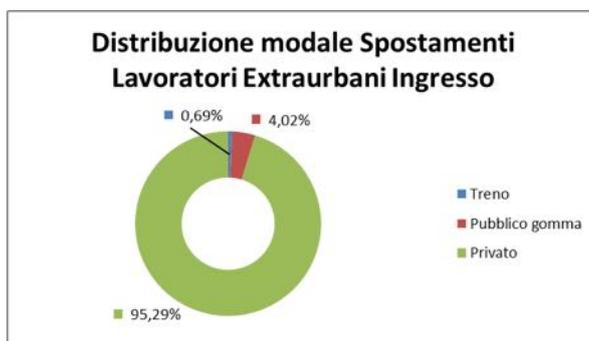


Figura 81 - Distribuzione modale spostamenti extraurbani ingresso - Lavoro

Fonte: Elaborazioni Isfort

Gli spostamenti extraurbani giornalieri degli studenti residenti nel Comune di Ostuni ammontano a circa 741, dei quali la maggior parte vengono effettuati tramite mezzo pubblico gomma. Risulta comunque molto competitiva la modalità treno seguita dall'uso del mezzo privato.

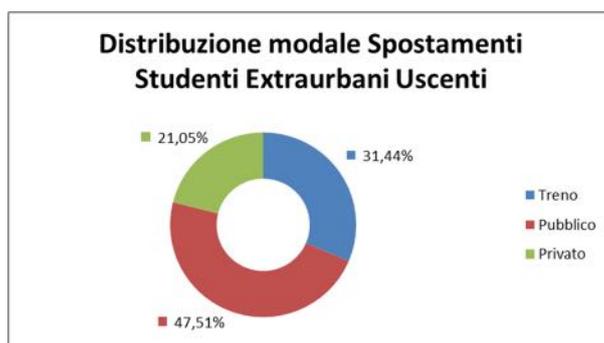


Figura 82 - Distribuzione modale spostamenti extraurbani uscenti - Studio

Fonte: Elaborazioni Isfort

La quota stimata di spostamenti giornalieri in ingresso per motivo studio nel Comune di Ostuni ammonta a circa 1.132. Risulta subito evidente lo scarsissimo utilizzo del modo treno.

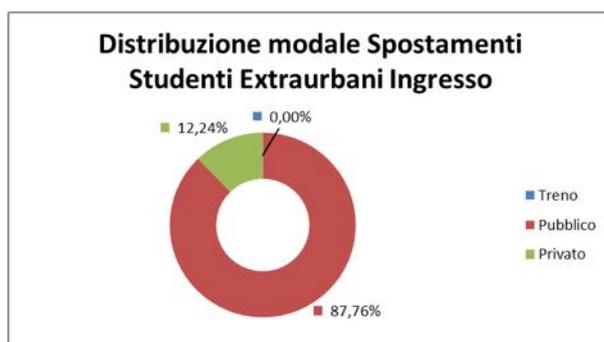


Figura 83 - Distribuzione modale spostamenti extraurbani ingresso - Studio

Fonte: Elaborazioni Isfort

Occasionali

Gli spostamenti occasionali giornalieri emessi al di fuori del Comune di Ostuni sono circa 3.200. Nonostante il modo prevalente continua ad essere il mezzo privato, sono abbastanza competitivi anche il treno e il mezzo pubblico.



Figura 84 - Distribuzione modale spostamenti extraurbani uscenti - Occasionali

Fonte: Elaborazioni Isfort

Si stimano, invece, circa 2.700 spostamenti occasionali giornalieri in ingresso, di cui il 70,11% con mezzo privato. Anche se la modalità treno non è tra le scelte più effettuate sale di molto la quota di spostamenti con mezzo pubblico su gomma.

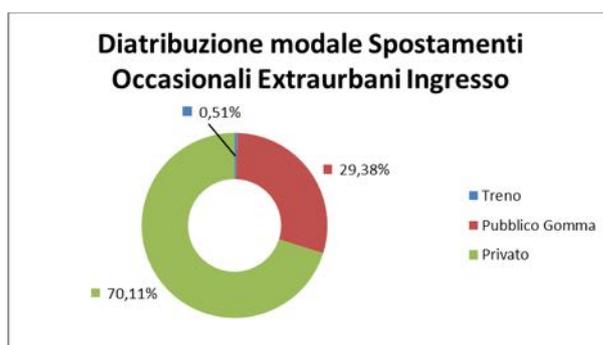


Figura 85 - Distribuzione modale spostamenti extraurbani ingresso - Occasionali

Fonte: Elaborazioni Isfort

Dall'analisi delle linee di scambio del Comune di Ostuni in uscita si evince anche in questo caso una struttura radiocentrica della mobilità. È il centro a generare i principali volumi di traffico e in particolare verso la direttrice adriatica in direzione sud e nord. Si evincono comunque anche delle relazioni significative che non interessano il centro che coinvolgono in primis l'area a sud-ovest di Ostuni.

In particolare dall'analisi della domanda studio si evince la presenza di una direttrice trasversale centrale che sembra essere poco servita dal trasporto pubblico in direzione Centro verso Cisternino e zona Sud-Ovest Cisternino. Per i flussi in entrata ad Ostuni dall'esterno la domanda studio risulta essere soddisfatta dal TPL per i flussi in entrata dalla direttrice adriatica, viceversa risulta poco competitivo a discapito del mezzo privato per i flussi in entrata da sud e sud est in particolare dalla direttrice Ceglie Messapica.

4.7. La domanda turistica

Dall'ultimo report presentato dalla Regione Puglia alla BIT di Milano 2020, arrivi e presenze in Puglia verificano un trend crescente. Dal 2015 al 2019 gli arrivi complessivi sono infatti aumentati del 23% ed i pernottamenti sono aumentati del 15%.



Figura 86 - Andamento degli arrivi in Puglia (fonte: Osservatorio turistico regionale - Report 2020)

L'andamento annuale conferma la tendenza stagionale del turismo più significativo, concentrato nei mesi estivi da luglio a settembre con picco in agosto, mentre il resto dell'anno conta numeri nettamente minori, sebbene i dati relativi agli stranieri mostrino una maggiore distribuzione e una curva meno pendente.

Quota % mensile dei pernottamenti in Puglia (Italia ed estero 2019)

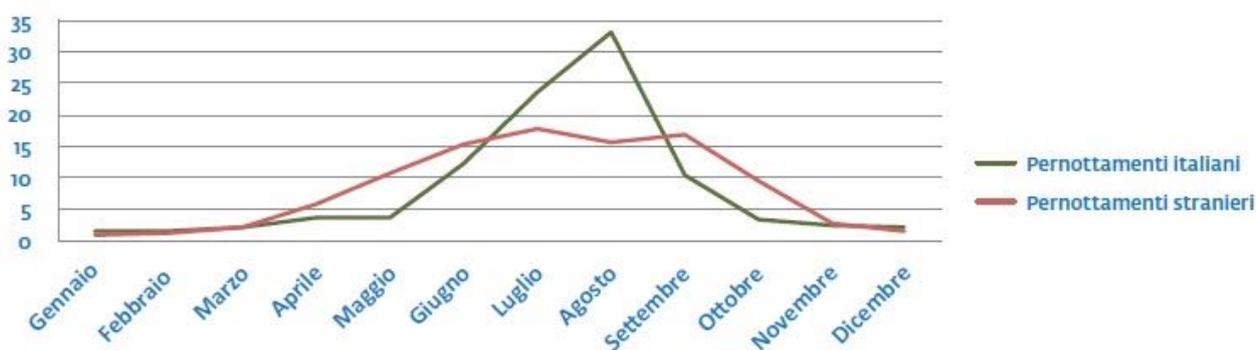


Figura 87 . Quota mensile dei pernottamenti in Puglia (fonte: Osservatorio turistico regionale - Report 2020)

Proprio a questo scopo il Piano Regionale Puglia365 guarda alla destagionalizzazione costruendo una offerta turistica spendibile soprattutto sui mercati esteri.

Ostuni rappresenta uno dei poli attrattori turistici Pugliesi, sia per la presenza del suo centro storico di pregio (è infatti nota per la denominazione di “città bianca”) che per un lungo litorale sabbioso insignito per oltre 20 anni del riconoscimento di Bandiera Blu, eco-label assegnato alle località turistiche balneari che rispettano criteri relativi alla gestione sostenibile del territorio.

Il territorio per le sue caratteristiche potrebbe puntare ad un aumento del numero di turisti e ad una maggior offerta di servizi creando le condizioni per destagionalizzare gli arrivi. Il settore della mobilità rappresenta un fattore importante per garantire le condizioni di accessibilità e fruibilità dei luoghi e contribuire allo sviluppo del turismo.

Oltre al noto centro storico, Ostuni ha nel suo territorio una serie di chiese e Santuari di grande valore storico culturale e ospita l'area archeologica di Santa Maria d'Agnano e della torre del porto di Villanova. Oltre al turismo culturale e religioso, Ostuni potrebbe potenziare l'offerta per il turismo balneare, naturale, per la presenza del Parco delle Dune costiere e per la presenza delle numerose masserie immerse nella piana olivetata che possono contribuire allo sviluppo del turismo enogastronomico e cicloturismo con servizi di bike sharing.

Ostuni è già una delle prime dieci località in Puglia in termini di offerta culturale, come riporta la figura seguente:

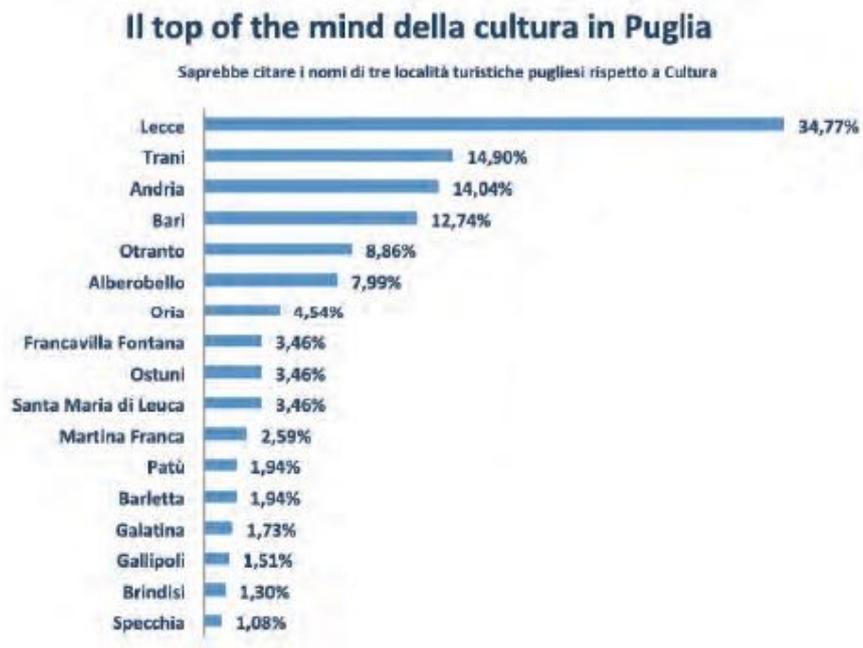


Figura 88 - Località turistiche pugliesi scelte per il tema della Cultura - (Report 2020)

Il gradimento delle strutture del territorio provinciale è tra i più elevati della regione evidenziando un buon livello di competitività a livello regionale sia sull'ambito “tariffe” che su quello del “gradimento per la ristorazione”.

SODDISFAZIONE DEGLI OSPITI E TARIFFE 2019
STRUTTURE RICETTIVE (no appartamenti)

FOGGIA provincia

86.3%
Soddisfazione degli ospiti*
48.982 recensioni analizzate

29% recensioni stranieri

PREZZI	ALBERGHERO
€21	€74

BAT provincia

88.2%
Soddisfazione degli ospiti
10.352 recensioni analizzate

36% recensioni stranieri

PREZZI	ALBERGHERO
€39	€85

TARANTO provincia

87.8%
Soddisfazione degli ospiti
24.798 recensioni analizzate

37% recensioni stranieri

PREZZI	ALBERGHERO
€29	€179

BARI città metr.

87.5%
Soddisfazione degli ospiti
93.952 recensioni analizzate

49% recensioni stranieri

PREZZI	ALBERGHERO
€17	€148

BRINDISI provincia

89.1%
Soddisfazione degli ospiti
29.951 recensioni analizzate

48% recensioni stranieri

PREZZI	ALBERGHERO
€9	€164

LECCE provincia

89.2%
Soddisfazione degli ospiti
90.668 recensioni analizzate

37% recensioni stranieri

PREZZI	ALBERGHERO
€33	€151

Prezzo minimo a notte 2019
Prezzo medio a notte 2019
Prezzi Booking.com a notte ponderati sulla quantità di offerte di camera doppie.

Figura 89 - Analisi del gradimento delle strutture pugliesi per provincia
(fonte: Report Osservatorio del turismo della Regione Puglia 2020)

Rispetto alla percezione della capacità del territorio di soddisfare le esigenze dei turisti, Pugliapromozione descrive una tendenza da parte degli operatori a sottostimare il sistema turistico regionale.

I fattori con valutazione più alta da parte dei turisti (paesaggio e colori, accoglienza e ospitalità, offerta di prodotti alimentari tipici) sono generalmente riconosciuti anche dalle imprese.

I punti informativi, la mobilità interna e la segnaletica sono reputati molto peggiori di quanto sia l'opinione media dei turisti, seppur bassa.

Guardando ad arrivi e presenze locali, si verifica che, a fronte di una sostanziale costanza dei visitatori italiani (con una lieve diminuzione delle presenze) vi è una continua crescita degli arrivi e delle presenze stranieri, il che giova ad una maggiore distribuzione annuale dei flussi turistici, secondo i trend pugliesi prima descritti.

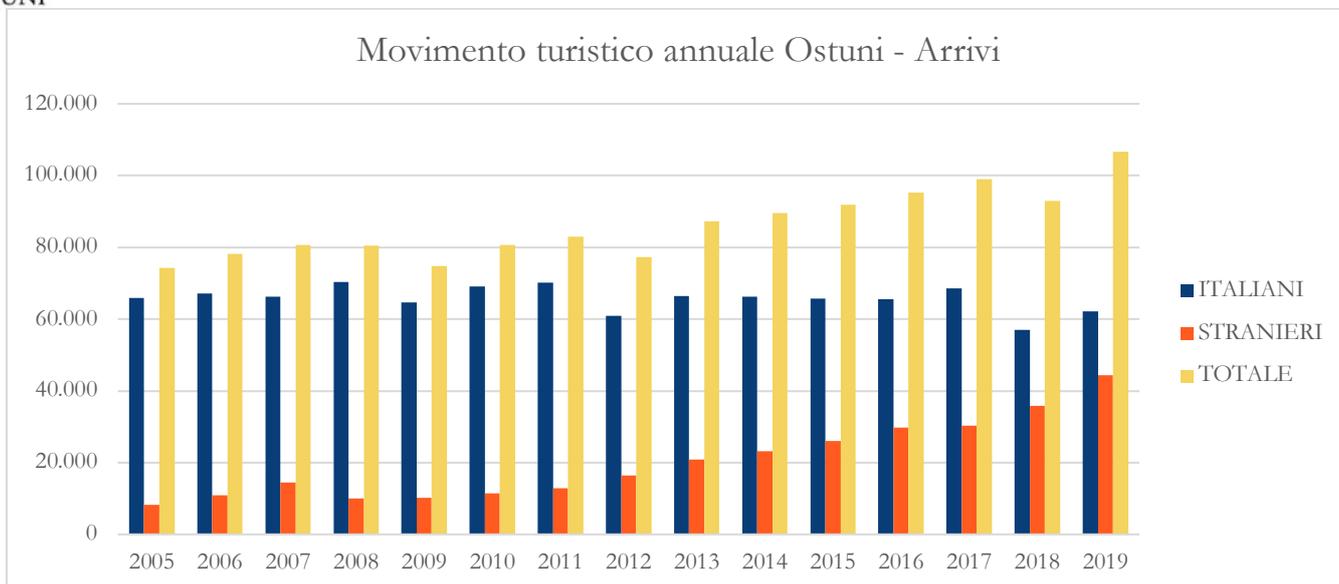


Figura 90 - Arrivi a Ostuni dal 2005 al 2019 (fonte: pugliapromozione.it)

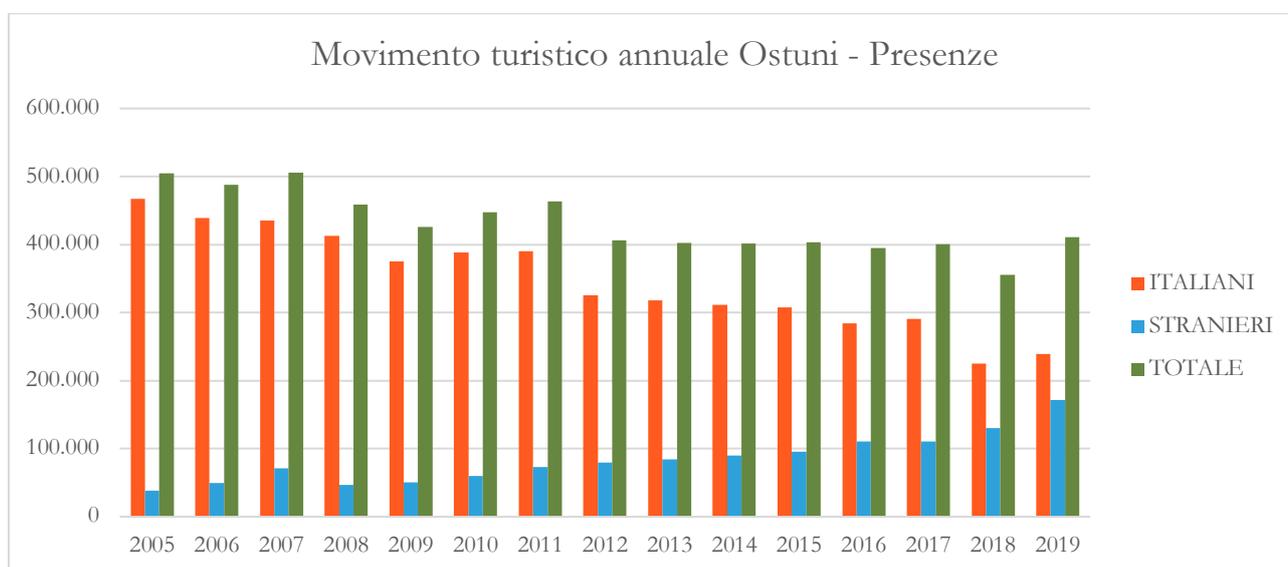


Figura 91 - Presenze a Ostuni dal 2005 al 2019 (fonte: pugliapromozione.it)

Rispetto alla distribuzione annuale, i dati raccolti dall'infopoint turistico del comune di Ostuni si allineano con i dati regionali registrando un maggior flusso durante il periodo estivo con picco tra luglio e agosto per poi diminuire da settembre ed attestarsi su valori bassi dal mese di novembre fino ad aprile.

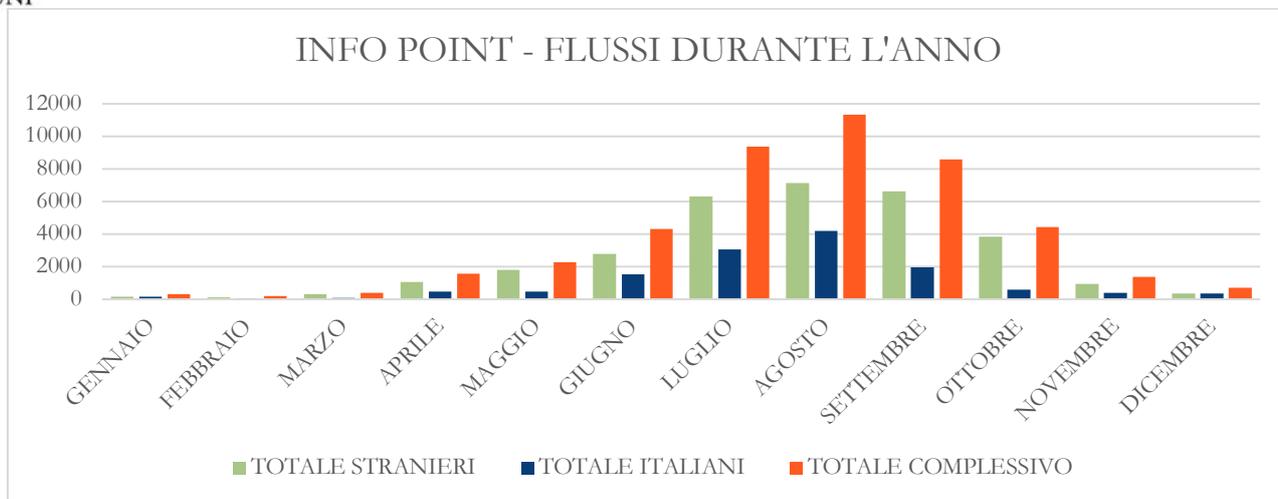


Figura 92 - Flussi mensili di turisti ad Ostuni registrati nell'infopoint

Uno studio realizzato dall'Associazione Il Borgo Ostuni nel 2019 proprio sui flussi turistici in stazione aggiungono infine un tassello importante a questa visione: la rilevazione per 6 ore al giorno delle informazioni richieste dai turisti appunto presso la stazione ha rivelato che oltre l'85% delle persone intercettate era alla ricerca di informazioni relative al trasporto verso Ostuni e/o all'interno della città: solo il 2% riguardava attrazioni o eventi, mentre il restante 98% erano informazioni sulla mobilità.



Figura 93 - Percentuale delle informazioni richieste presso l'infopoint di Ostuni tra agosto e settembre

Questo dato potrebbe mostrare come, seppure il Comune, in un percorso verso l'arrivo sostenibile in città, abbia già da tempo una pagina informativa sul proprio portale, le informazioni non sono di immediata individuazione ed interpretazione, in particolare da parte dei turisti.

4.8. Il processo partecipativo

Il PUMS ha inteso la partecipazione quale processo che segue l'intera redazione del piano al fine di costruire insieme ai cittadini una visione comune di pianificazione della mobilità lenta.

Il processo di partecipazione si compone di una serie di incontri interni ed incontri pubblici volti ad acquisire informazioni utili nella fase di analisi, confrontarsi con le scelte e con le alternative disponibili per ogni tipologia di mobilità sostenibile e quindi costruire insieme con la cittadinanza, l'amministrazione e stakeholders il Piano.

Il 16 gennaio 2020 si è tenuto il primo incontro interno di costituzione del G.d.L. intersettoriale interno alla Pubblica Amministrazione (Sindaco Guglielmo Cavallo, Assessori Pecere Eliana – Pianificazione e gestione del territorio e beni demaniali, Francioso Giuseppe - opere pubbliche, arredo urbano e verde pubblico, Cavallo Luca - attività produttive, fiere e mercati, sport e infrastrutture sportive, politiche giovanili, viabilità e sicurezza e Polizia Municipale, Settore Urbanistica - Lavori Pubblici e referenti dell'Ufficio Tecnico Comunale, Polizia Locale), in cui sono state condivise le linee guida per la redazione dei PUMS, il cronoprogramma dei lavori e le fasi partecipative che si sarebbero poi susseguite con la costruzione del Piano. L'incontro è stato anche utile ad acquisire quel bagaglio di conoscenze iniziali punto di partenza per l'analisi del quadro conoscitivo di Ostuni. Nello stesso incontro è stato attivato il sito www.pumsostuni.it, disponibile per chiunque volesse inviare materiale/osservazioni e suggerimenti o essere informato sulle iniziative via via poste in essere durante l'intero processo di redazione del Piano.



Figura 94 - Incontro con la Pubblica Amministrazione del 16/01/2020

Il secondo incontro, aperto al pubblico, si è tenuto il 4 marzo 2020 a Palazzo di Città con l'obiettivo da un lato di integrare il quadro delle analisi di partenza con istanze di carattere più sociale e qualitativo, d'altra parte per costruire una visione comune dello sviluppo della mobilità sostenibile del proprio ambito territoriale, aumentando l'efficacia del piano stesso.

Il lavoro è stato facilitato da tre supporti:

- una bacheca su cui sono riportate le indagini e le analisi sugli spostamenti urbani, utile a mostrare ai cittadini alcuni dati in modo da commentarne i contenuti;

- una mappa interattiva su cui i partecipanti hanno segnalato le principali connessioni a piedi, in bici o in bus o eventuali criticità/segnalazioni nel territorio;
- una bacheca su cui hanno indicato sinteticamente le criticità e le proposte per la città di Ostuni.



Figura 95 - Incontro pubblico a Palazzo di Città del 4 marzo 2020



Figura 96 - Il supporto della mappa utilizzata durante l'incontro del 4 marzo 2020

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.

Il terzo incontro partecipativo, secondo incontro pubblico strutturato come focus-group, si è tenuto in videoconferenza il 27 maggio 2020 con lo scopo di iniziare un processo di co-pianificazione con i portatori di interesse locali (associazioni e soggetti di settore), raccogliendo istanze, criticità e proposte in merito allo sviluppo della rete ciclabile rispetto a due aspetti: la rete dei percorsi ciclabili del Comune di Ostuni e le iniziative ed azioni per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano.

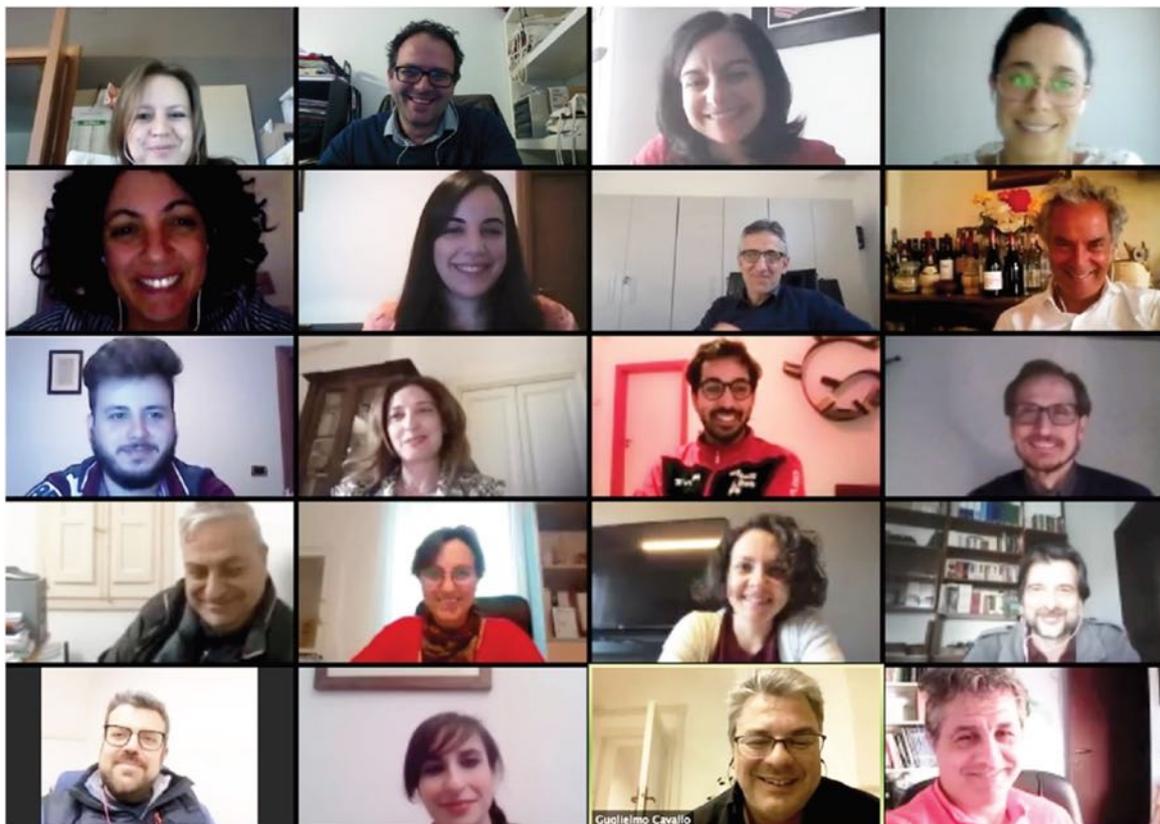


Figura 97 - L'incontro partecipativo con le associazioni di categoria del 27 maggio 2020

A supporto dell'incontro partecipativo si è utilizzata una mappa interattiva online con diversi layer di percorsi ciclabili esistenti, quelli presenti nei Piani sovraordinati e quelli costruiti durante il primo incontro. Qualche giorno prima, è stata inviata una breve nota metodologica con le indicazioni per consultare la mappa e la descrizione delle informazioni riportate, una planimetria bozza della rete ciclabile e degli attrattori significativi presenti nel territorio.

Hanno partecipato all'incontro i rappresentanti delle seguenti associazioni: Soc coop Gaia Tours, Gruppo speleologico GEOS, GAL Alto Salento 2020, Arci Pablo Neruda, Parco Naturale Regionale Dune Costiere, Fiab Ostuni Globulirossi, ASD OSTUNIRUNNER'S, Forum della società civile, Ostuni Consulta Ambiente e Territorio, liberi professionisti, Asd bici Club Ostuni.

Lo schema seguente riporta l'analisi degli Stakeholder presenti in termini di:

- ambito territoriale di intervento ordinario;
- coerenza della mission con il focus tematico dell'incontro.

Tale analisi, nell'ambito della redazione del PMCC e del PUMS, rappresenta uno strumento di lettura del contesto utile ad intercettare elementi valoriali per l'attuazione delle politiche di sviluppo della mobilità sostenibile.

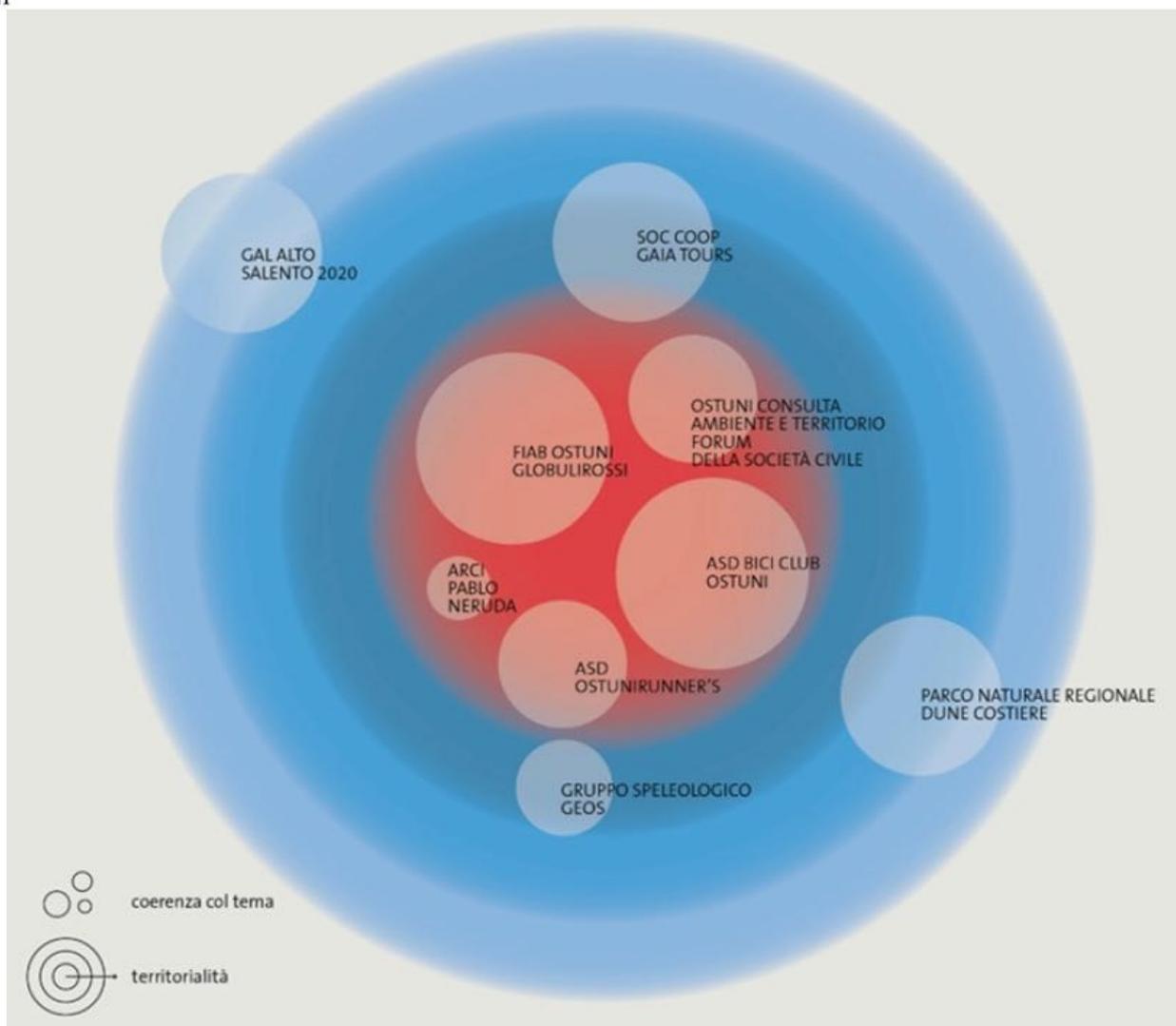


Figura 98 - Analisi degli stakeholders in termini di ambito territoriale e coerenza con il focus tematico dell'incontro

L'incontro ha raccolto proposte sui tracciati, infrastrutture puntuali e alcuni punti di interesse da interconnettere. I risultati sono stati informatizzati con supporto GIS.

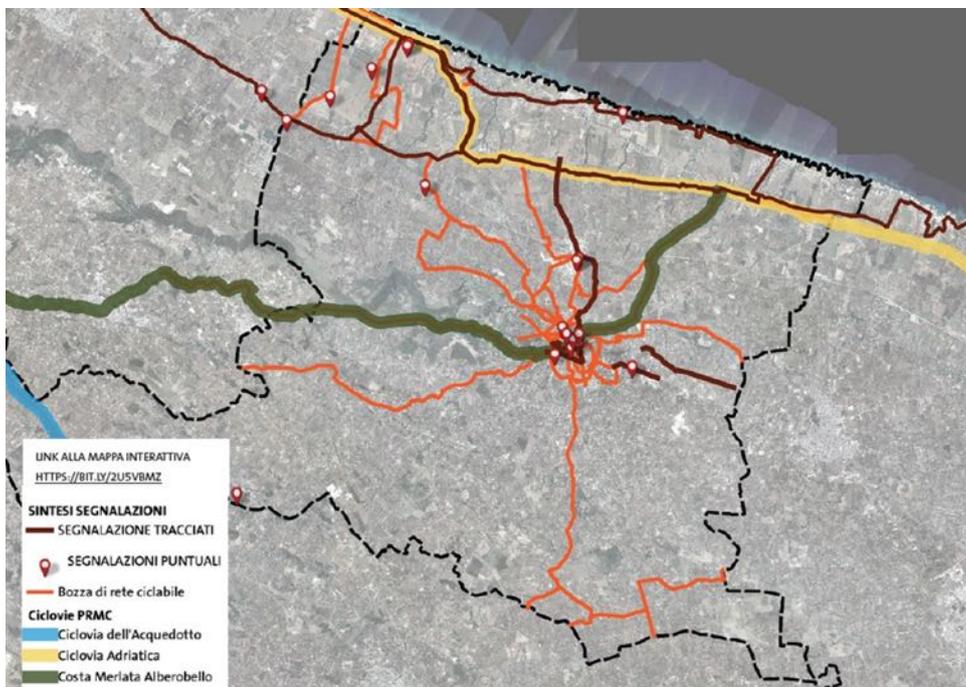


Figura 99 - Le segnalazioni sulla mobilità ciclistica emerse durante l'incontro del 27 maggio 2020

Un ulteriore incontro si è tenuto con parte della Pubblica Amministrazione e i referenti dei cammini di interesse regionale (Via Ellenica, Francigena, Traiana) con il fine di reperire informazioni per mettere a sistema i percorsi ciclabili e quelli pedonali e co-pianificare future progettualità da far confluire del PMCC.



Figura 100 - Incontro con l'amministrazione ed i rappresentanti dei cammini del 25 giugno 2020

Il 9 luglio 2020 si è tenuto l'incontro di presentazione del Piano per la Mobilità Ciclistica e Ciclopeditone di Ostuni in cui si è presentato il piano, partendo da una sintesi del lavoro effettuato e dal processo partecipativo che ha portato alla costruzione della proposta di Piano. La presentazione è avvenuta tramite piattaforma online aperta al pubblico.



Figura 101 - Diretta di presentazione del PMCC del 9 luglio 2020

Durante la settimana Europea della Mobilità, il 22 Settembre 2020, sono state presentate le attività che, sempre all'interno della visione complessiva del redigendo PUMS, si intende mettere in campo per la redazione partecipata del PEBA, in particolare presentando gli strumenti per la mappatura partecipata delle criticità (la cui attuazione è stata rinviata al termine delle misure speciali per il contenimento dei contagi nell'Emergenza COVID19).

In data 12 novembre 2020 è stato organizzato un incontro con i rappresentanti dei commercianti, in particolare le Associazioni di categoria. Si è introdotto il tema del PUMS e dei piani di dettaglio, il PMCC ed il PEBA quali strumenti strategici per poter aprire nuovi scenari di sviluppo della città e poter accedere alla possibilità di finanziamenti pubblici.

L'incontro si è svolto online a causa delle restrizioni dovute alla pandemia e si sono illustrati alcuni strumenti come ad esempio la mappa online, che potessero essere utilizzati per poter raccogliere informazioni sul territorio. Una prima mappa, condivisa con i commercianti, illustrava l'area del Distretto Urbano del Commercio (DUC) e lo stato di alcune vie che in qualche modo connettono il territorio ed utilizzate come base per stimolare il dibattito.

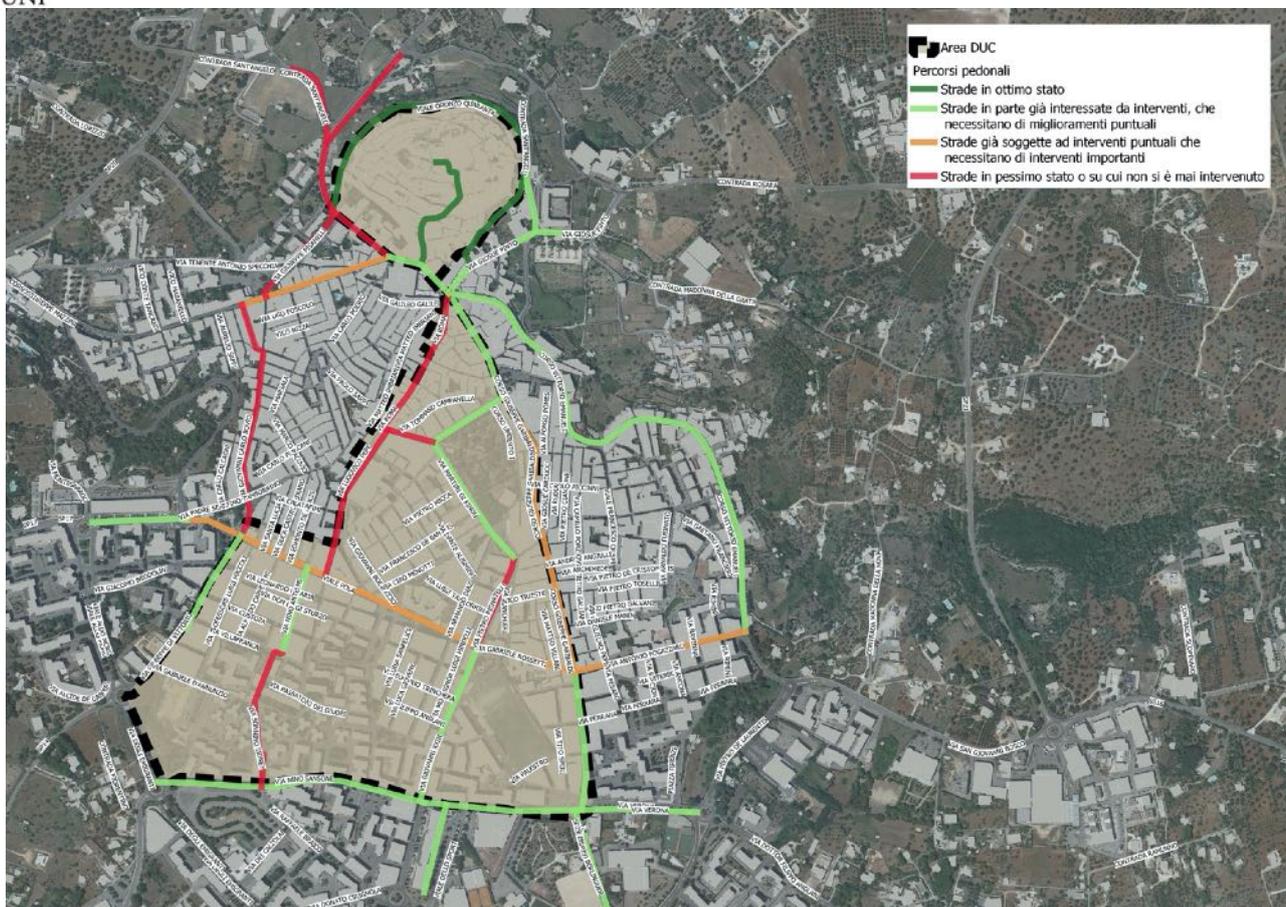


Figura 102 - Area DUC e classificazione arterie pedonali in relazione allo stato attuale (Elaborazione: Elaborazioni.org)

Dalla mappa si è aperta la discussione sulle due polarità di cui si compone l'ambito urbano di Ostuni: il centro storico e la zona commerciale di viale Pola e si è avviato un dialogo su come poter coniugare le esigenze ed integrare queste due parti di territorio. Si è chiesto ai commercianti eventuali suggerimenti su come coordinare insieme le attività al fine di avere un supporto da parte di tutti sia in termini di idee che di criticità.

I temi legati al commercio che si sarebbero dovuti approfondire nel PUMS sono le aree pedonali, il trasporto merci e la sosta, legati al tema della localizzazione degli attrattori. Il Direttore del Confcommercio Brindisi Angelo Colella in tale occasione ha suggerito di utilizzare la piattaforma online SOCIAL DUC di Ostuni come strumento per poter comunicare con i commercianti. Un ulteriore tema è legato alla necessità di aiutare i turisti a raggiungere le aree commerciali e di integrare le proposte con quanto previsto dal Piano del Commercio.

Dall'incontro si è anche, in parte, discusso di prime proposte per fare in modo che la mobilità aiuti il sistema del commercio locale: il metro minuto, la partecipazione al design week e concorsi di idee per rendere attrattivi i viali commerciali. Tali temi saranno ripresi ed affrontati nella fase di elaborazione delle proposte e redazione del Piano.

Infine, in data 16 Marzo 2021, è stato organizzato l'ultimo incontro (in termini di tempo) sul tema della Velostazione, ai fini della candidatura della proposta progettuale all'avviso regionale di cui al paragrafo 4.5.6.4.

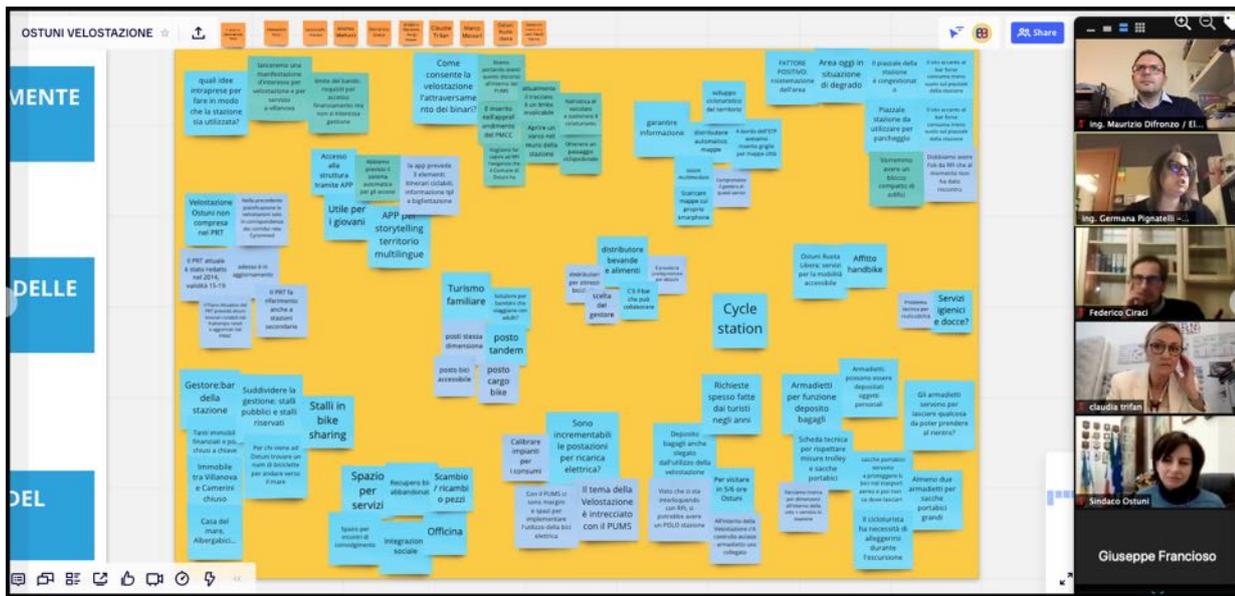


Figura 103 - Incontro sul tema Velostazione

Il processo, che ad oggi ha subito alcuni rallentamenti legati alla emergenza COVID19, è tutt'ora in corso e si prevedono altre attività nella successiva fase di confronto sulle strategie e gli scenari.

Le fasi

Il processo è strutturato in maniera modulare, con diversi elementi distribuiti nel tempo e connessi tra loro.

Da un lato abbiamo delle azioni di riflessione critica condivisa, dove l'esercizio da fare insieme è quello di osservare insieme la città con uno sguardo emotivo ma anche scientifico, accompagnato dai dati elaborati.

Dall'altro abbiamo dei momenti di progettazione condivisa, dove a ciascuno è data la possibilità di esercitarsi ad immaginare una Ostuni diversa.



Figura 104 - Prossimi step del processo partecipativo (eventualmente trasferibili online)

Durante tutte le fasi di redazione sono attivi:

- gli strumenti web del Sito <https://www.pumsostuni.it/> e della Pagina Facebook <https://www.facebook.com/pumsostuni>
- la mail info@pumsostuni.it
- l'hashtag #pumsostuni

Un ulteriore strumento di partecipazione è rappresentato dal questionario ai cittadini (short link: <https://bit.ly/2S2LxES>) che, oltre ad indagare le abitudini di mobilità attuali e le principali criticità, mira a comprendere come la pandemia abbia influenzato le abitudini di mobilità e qual è la propensione dei cittadini ad utilizzare mezzi sostenibili nel futuro guardando ad un orizzonte di 10 anni. Per ciascun tema di mobilità sostenibile, dalla pedonalità alla ciclabilità ed al trasporto pubblico, i cittadini hanno avuto la possibilità di esprimere le proprie preferenze ed eventuali osservazioni utili per il processo di costruzione del Piano.

Ai fini della definizione degli obiettivi, in particolare, il questionario chiede ai cittadini la loro visione prioritaria rispetto a quelli definiti dalle Linee Guida Nazionali. Il Miglioramento del Trasporto Pubblico, il Miglioramento della Qualità dello Spazio Urbano, la riduzione dell'incidentalità stradale e della lesività con particolare riferimento alle fasce deboli e l'aumento della soddisfazione della cittadinanza sono emersi essere gli indirizzi chiave da cui partire per gli intervistati.

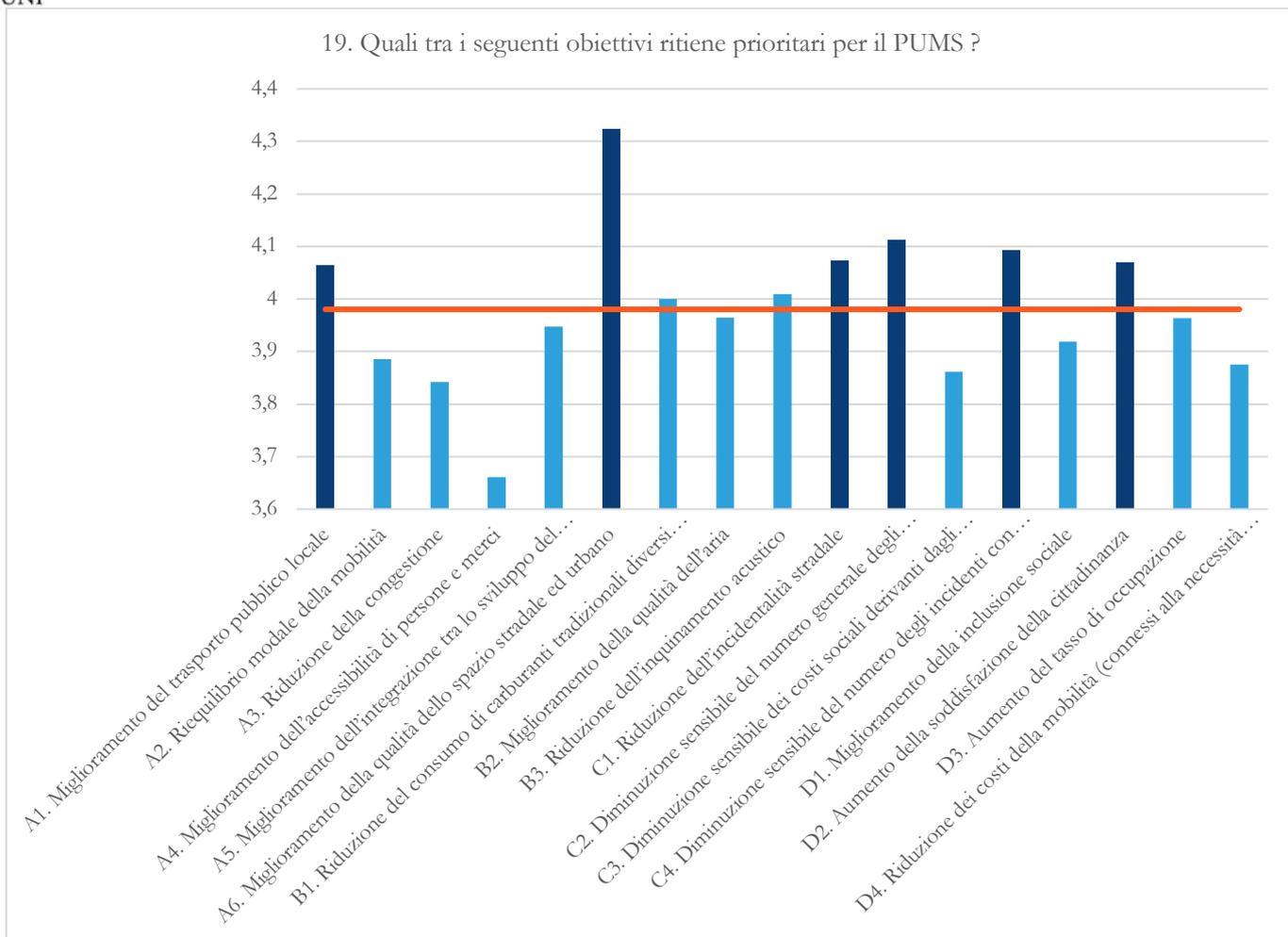


Figura 105 - Ranking degli obiettivi indicati dalle Linee Guida Nazionali

5. SINTESI DEL QUADRO CONOSCITIVO

Le analisi condotte su Ostuni ci hanno restituito l'immagine di una città fortemente eterogenea, composta per parti tra loro interconnesse. Il nucleo identitario, la città bianca, si presenta come il nocciolo di partenza di un sistema in cui si affiancano la città contemporanea o del quotidiano, dove trovano luogo i principali servizi alla cittadinanza, e la campagna vissuta.

Come un pendolo, questo sistema è sospeso a partire dalla linea di costa, dove si snoda la città del mare. Con la sua stagionalità, questa fascia determina un carico alternato sul resto di Ostuni.

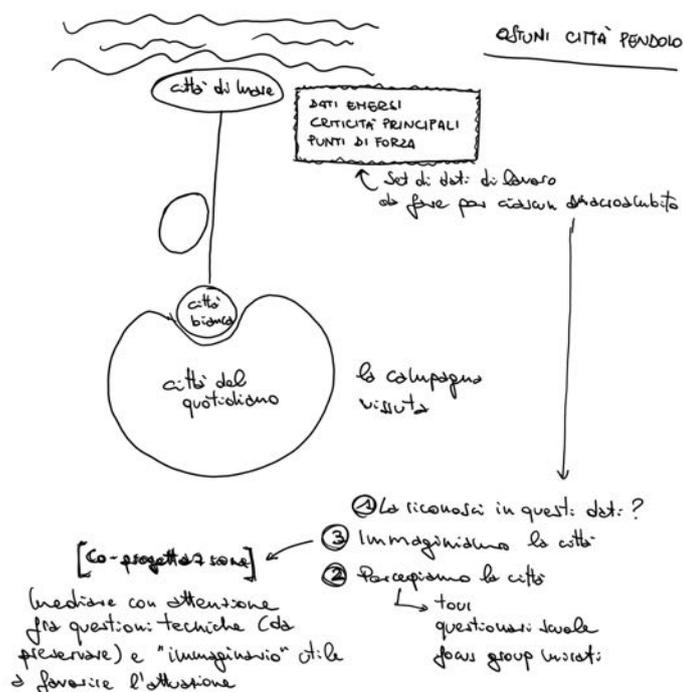


Figura 106 - Schema interpretativo della città di Ostuni

Agli occhi dei residenti, il centro vitale della città è l'area di Via Pola, attorno alla quale la città più moderna vive e si muove durante tutto l'anno per raggiungere le scuole, i luoghi di lavoro, i punti di aggregazione sociale, la stazione e la costa. Questa città vive problemi quotidiani relativi **all'accessibilità** - in particolare da alcune zone della città come ad esempio l'area artigianale e le zone più recenti a sud di Viale Aldo Moro -, **alla congestione durante le ore di punta**, tipicamente lungo Via Pola, Via Rossetti e Via Fogazzaro, dove le intersezioni semaforizzate soffrono il maggiore afflusso di veicoli e **al sovraffollamento turistico del centro storico** a discapito dei residenti. In estate, poi, si accentua il problema della mobilità lungo la costa.

Questa città è chiaramente raccontata dall'analisi dei flussi sistematici che raccontano una forte capacità di attrazione del centro e relazioni fitte tra queste aree.

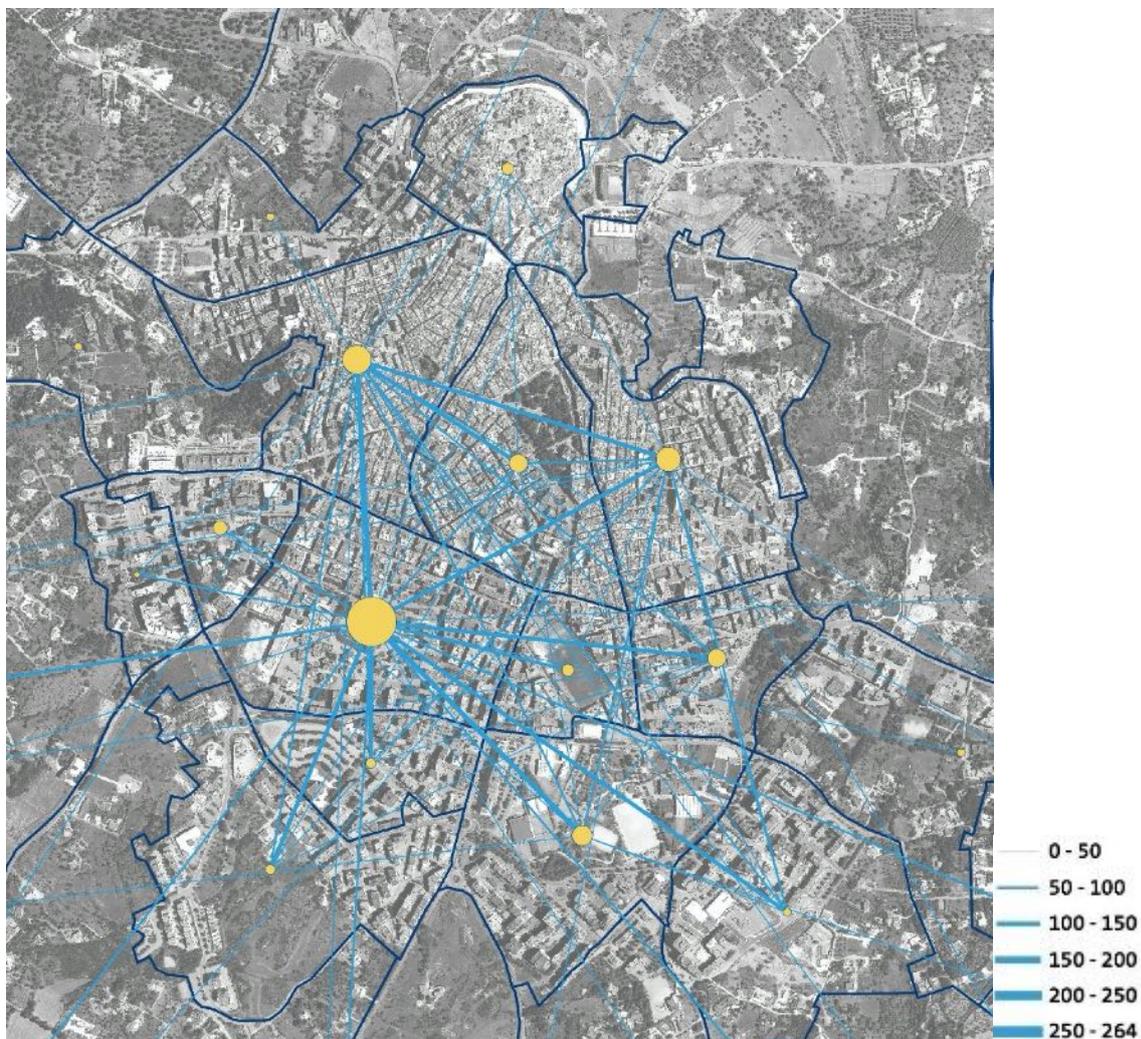


Figura 107 - Linee di desiderio nell'area centrale e attrazione da parte delle diverse zone (giallo)

Nella città del quotidiano, gli spostamenti sostenibili superano il 50% per distante al di sotto del chilometro, ma diminuiscono in maniera significativa sopra questa fascia, solo in parte compensati dal TPL. Gli spostamenti in bici sono legati agli spostamenti occasionali anche per la conformazione del territorio poco favorevole a questa modalità di trasporto (Figura 108).

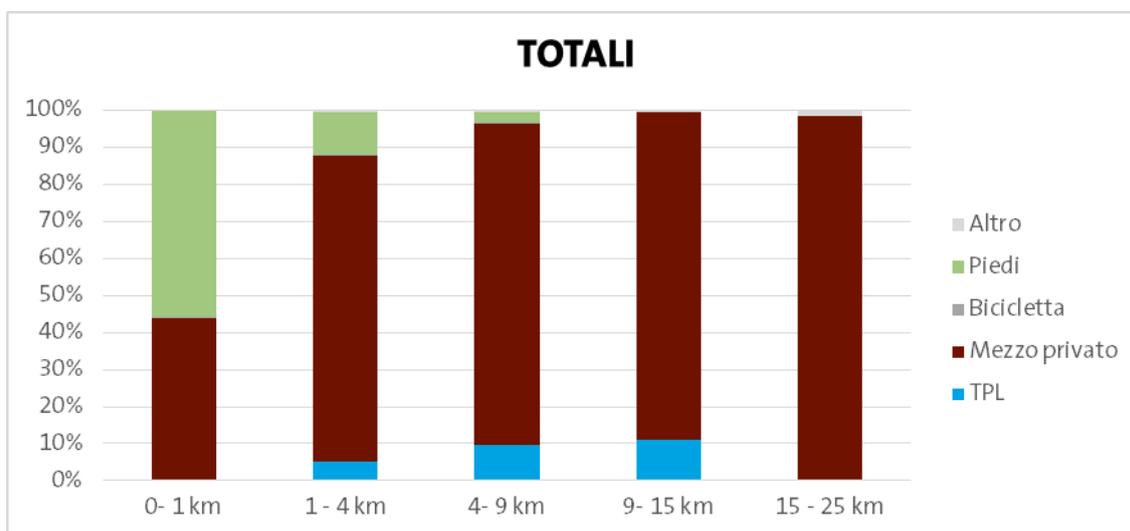


Figura 108 - Ripartizione modale interna di tutti gli spostamenti dei residenti (lavoro, scuola e occasionale) per classi di distanza (Elaborazione Elaborazioni.org su dati Isfort)

Ad aggravare il traffico veicolare sulla rete urbana vi sono anche i pendolari: chi arriva dai comuni limitrofi per lavoro preferisce l'automobile, mentre aumenta la quota d'uso del TPL per gli studenti. La distanza della città dalla Stazione Ferroviaria rappresenta un problema significativo perché incide sul tempo totale di viaggio dei pendolari, mentre l'uso del trasporto su gomma è marginale. Aumenta la quota del Treno per chi da Ostuni si sposta verso fuori, ma il mezzo proprio prevale in ogni caso.

Infine, chi dalla costa e dalla campagna abitata deve raggiungere la città non ha alcuna scelta se non lo spostamento in auto, né è incentivato a cercare, all'arrivo in città, sistemi di scambio efficaci per le proprie necessità poiché, laddove esistenti, questi sono pensati per l'arrivo dei turisti.

Un'altra città è invece quella dei turisti: il centro nevralgico della vita turistica cittadina è senza dubbio il centro Storico, la Città Bianca, attorno alla quale si concentrano la maggior parte delle attività turistiche locali. La loro attività gravita tra questo centro e la costa, visto l'afflusso di molto maggiore nel periodo estivo.

Per questo tipo di cittadini "temporanei" l'informazione sui servizi di mobilità offerti è spesso carente e l'offerta al di sotto degli standard, anche se sono spesso gli stessi operatori locali a sottostimarli più degli stessi avventori, il che non ne favorisce l'uso.

Queste anime cittadine dialogano poco tra loro, e spesso confliggono, spesso a scapito dei residenti. È per questo che il PUMS si pone l'obiettivo di migliorare da un lato la qualità della vita dei cittadini residenti e dall'altro l'accoglienza, costruendo un sistema di mobilità armonico che, esaminando le esigenze comuni e quelle dissimili, vi risponda adeguatamente.

5.1. L'analisi SWOT

Le informazioni emerse dalle analisi condotte all'interno del Quadro Conoscitivo unitamente al confronto con la Pubblica Amministrazione e agli incontri partecipativi con i cittadini e le associazioni di categoria, sono state organizzate in modo schematico attraverso l'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats). La metodologia SWOT permette una lettura incrociata dei fattori in gioco che si distinguono in endogeni (ovvero sui quali è possibile intervenire direttamente) che si traducono nei Punti di Forza e Punti di Debolezza; ed esogeni (sui quali non è possibile intervenire direttamente, dipendono anche da dinamiche di contorno complesse ma è possibile tenerle in considerazione) che si traducono in Opportunità e Minacce. La SWOT è utile per costruire quelli che sono gli obiettivi e le strategie del Piano. Occorre puntare sui punti di forza, intervenire o modificare in positivo i punti di debolezza, leggere e cogliere le opportunità e prevenire o ridurre, quando possibile, le minacce.

Tabella 17 - Analisi SWOT

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> • Presenza attrattori territoriali particolarmente significativi, come il Parco delle Dune Costiere, il Parco Archeologico di Santa Maria D'Agnano, la costa e i numerosi santuari e masserie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Accentuato sprawl urbano - case sparse.
<ul style="list-style-type: none"> • Particolare attrattività di alcuni poli urbani: Città Bianca, Orti urbani a ridosso della città, Zona dei Mercati, zona commerciale di Via Pola. 	<ul style="list-style-type: none"> • Elevata congestione stradale, in particolare in corrispondenza del mercato settimanale, delle scuole negli orari di entrata e di uscita, e lungo alcune direttrici urbane principali, come via Pola. • Utilizzo dell'auto per la maggior parte degli spostamenti interni alla città. • Tasso di motorizzazione in crescita e superiore alla media nazionale.
<ul style="list-style-type: none"> • Dotazione di piani e progetti rilevanti per la mobilità: Piano per la Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale, Piano di Accessibilità al Centro Storico. • Finanziamento regionale acquisito per la redazione del PUMS e PEBA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza, nel periodo estivo, di flussi turistici molto elevati che sovraccaricano il centro urbano con automobili e bus. • Caos e confusione dei flussi turistici • Informazione incompleta o inefficace per i turisti. • Saturazione dei parcheggi in particolare nel periodo estivo.
<ul style="list-style-type: none"> • Presenza nel territorio di itinerari ciclabili previsti dalla pianificazione regionale: Ciclovía dell'Acquedotto, Ciclovía Adriatica e Ciclovía Costa Merlata – Locorotondo. • Bandiera Gialla dei Comuni Ciclabili FIAB (2 bike smile) 	<ul style="list-style-type: none"> • Scarsa vivibilità del centro storico imputata principalmente: <ul style="list-style-type: none"> • ad una presenza turistica eccessiva; • ai notevoli salti di quota presenti; • ad una difficoltà nella gestione dei flussi di approvvigionamento delle attività commerciali.
<ul style="list-style-type: none"> • Presenza nel territorio degli itinerari culturali di lunga percorrenza (cammini): via Francigena (lungo la Via Traiana e la sua variante costiera) e Cammino Materano (lungo il tratto ostunese della via Ellenica). 	<ul style="list-style-type: none"> • Trasporto pubblico non soddisfacente rispetto alla domanda di mobilità dei cittadini, che notano: <ul style="list-style-type: none"> • una scarsa frequenza delle corse; • la mancanza di collegamenti efficienti con la zona artigianale, le marine, il mercato settimanale;

	<ul style="list-style-type: none"> • uno stato non ottimale delle fermate bus e dei percorsi per raggiungerle; • una difficoltà nel reperire informazioni; • mancanza di coincidenze tra le corse del trasporto urbano ed extraurbano; • impossibilità di utilizzare i bus extraurbani per spostarsi all'interno della città.
<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di un'infrastruttura in via di adeguamento a favore della mobilità sostenibile: <ul style="list-style-type: none"> • colonne per la ricarica elettrica; • interventi di moderazione del traffico; • aree a parcheggio nei pressi del nucleo antico (tra cui il foro Boario); • ZTL attiva in particolari periodi e giorni dell'anno; • presenza dell'Albergabici nei pressi di Montalbano; • Presenza di due stazioni ferroviarie, gestite da FSI e FSE. 	<ul style="list-style-type: none"> • Presenza numerosa di barriere architettoniche e, in generale, di percorsi e intersezioni stradali percepiti poco sicuri dai pedoni. • Elevate pendenze di alcuni percorsi urbani.
<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di alcuni servizi per la mobilità dei turisti: <ul style="list-style-type: none"> • noleggio e acquisto di biciclette; • servizio di navetta tra stazione e centro. • servizio di navetta gratuito centro - costa nel periodo estivo 	<ul style="list-style-type: none"> • Pericolosità percepita da parte dei ciclisti dei percorsi urbani ed extraurbani.
<ul style="list-style-type: none"> • Istituzione del Sistema Informativo Territoriale (SIT- Ostuni) comunale all'interno del portale regionale SIT Puglia per la consultazione WEBGIS della strumentazione urbanistica vigente e prossima creazione del Geoportale Ostuni per la consultazione dei servizi a carattere territoriale 	<ul style="list-style-type: none"> • Distanza dal centro urbano e dalle marine della stazione ferroviaria e percorso di connessione esistente percepito come altamente insicuro per pedoni e ciclisti. • La stazione ferroviaria costituisce una barriera architettonica nel collegamento tra centro e marina.
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> • Crescita del fenomeno del cicloturismo. • Crescita dei flussi turistici della Regione Puglia. • Crescita degli utenti che percorrono cammini e percorsi naturalistici. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fattori esterni (es. Covid-19) che comportano delle modifiche a comportamenti di mobilità e necessità di interventi sul trasporto pubblico.
<ul style="list-style-type: none"> • Esistenza di finanziamenti Europei, Nazionali e Regionali cui poter attingere. 	<ul style="list-style-type: none"> • Esaurimento dei fondi (Europei, Nazionali, Regionali) per lo sviluppo della mobilità sostenibile.
<ul style="list-style-type: none"> • Progetto Regionale di Integrazione Tariffaria. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mancato raggiungimento dei fondi europei e nazionali per iniziative sulla mobilità sostenibile.
<ul style="list-style-type: none"> • Attenzione a livello europeo per le pianificazioni PUMS. 	

6. GLI OBIETTIVI DI PIANO

Gli obiettivi del Piano sono costruiti sulla base di una serie di informazioni emerse dalle analisi presenti all'interno del quadro conoscitivo, su quanto emerso dagli incontri partecipativi ovvero sui desideri dei cittadini e da quanto emerso dagli incontri con la Pubblica Amministrazione. L'analisi SWOT è stata utile per organizzare le informazioni in modo tale da considerare i fattori interni ed esterni, positivi e negativi che possono influenzare il contesto in cui si caratterizza l'azione strategica del Piano.

Dall'insieme delle informazioni si è ricavata un'analisi dei problemi utile a definire le priorità di intervento del Piano. A partire dall'analisi dei problemi ed attraverso una operazione di clusterizzazione, si sono definiti gli obiettivi, suddivisi in obiettivi generali e specifici, che perseguono lo scopo di rendere la mobilità sostenibile ad Ostuni.

Nello specifico, il Piano mira a:

- Ridurre la dipendenza negli spostamenti dell'auto privata, a favore di mezzi più sostenibili (TPL, Bici, Piedi)
- Costruire alternative all'automobile anche per i non residenti e gli spostamenti esterni.
- Aumentare l'accessibilità sostenibile dei poli attrattori significativi

Obiettivo Generale		Obiettivo Specifico	
O.G.1	Ridurre la dipendenza dall'auto privata per gli spostamenti interni	O.S.1.1	Rendere il trasporto pubblico efficace per i residenti
		O.S.1.2	Favorire la propensione a spostarsi a piedi e in bicicletta
O.G.2	Costruire alternative all'automobile anche per i non residenti e gli spostamenti esterni	O.S.2.1	Rendere i nodi intermodali (stazione ferroviaria e Capolinea Via dello Sport) una risorsa per gli spostamenti extraurbani
		O.S.2.2	Favorire lo scambio modale da parte dei visitatori
O.G.3	Aumentare l'accessibilità sostenibile di poli attrattori significativi	O.S.3.1	Ridurre la congestione stradale sulla costa
		O.S.3.2	Incentivare le iniziative che consentono una fruizione sostenibile delle risorse territoriali diffuse
		O.S.3.3	Rendere più adeguata la vivibilità nel centro storico

Gli obiettivi generali sono stati organizzati all'interno di un quadro logico, che ne esplicita gli obiettivi specifici ed i risultati attesi oltre che ai possibili indicatori e le possibili fonti di verifica.

Tabella 18 - Obiettivo Generale 1, con obiettivi specifici e risultati attesi, possibili indicatori e fonti di verifica

	LOGICA DI INTERVENTO	INDICATORI	FONTI DI VERIFICA
O.G.1	RIDURRE LA DIPENDENZA NEGLI SPOSTAMENTI DALL'AUTO PRIVATA PER GLI SPOSTAMENTI INTERNI	Ripartizione modale (%)	Istat, Indagini, questionari
O.S.1.1	Rendere il trasporto pubblico efficace per i residenti	% utenti che utilizzano il TPL	Istat, Banca dati Gestore
Risultati attesi	R.1.1.1	Le corse del trasporto pubblico sono rapide e frequenti	Frequenza delle corse Piano di esercizio
	R.1.1.2	Raggiungere la zona artigianale, le marine ed il mercato settimanale è semplice	Grado di soddisfazione degli utenti / Numero di utenti che utilizza il TPL da e verso quelle specifiche zone Questionari / Banca dati Gestore
	R.1.1.3	Le fermate del TPL sono funzionali e i percorsi per raggiungerle sono sicuri e continui	Stato delle fermate pubbliche e numero di percorsi pedonali sicuri connessi Rilievo sul posto
	R.1.1.4	Le informazioni sono facilmente reperibili e accessibili a tutti ed è semplice acquistare biglietti	Grado di soddisfazione degli utenti Questionari
	R.1.1.5	Le coincidenze tra le corse del trasporto pubblico urbano ed extraurbano sono funzionali	Tempo di attesa per gli scambi Piani di esercizio
	R.1.1.6	Il trasporto extraurbano è utilizzato anche per spostarsi all'interno della città	Utenti che utilizzano il TPL per spostarsi all'interno del Comune Banca dati Gestore
O.S.1.2	Favorire la propensione a spostarsi a piedi e in bicicletta	% utenti che si spostano a piedi e in bicicletta	Istat
Risultati attesi	R.1.2.1	I percorsi pedonali costituiscono un sistema continuo, connesso e accessibile da tutti	Numero di interventi sulle barriere architettoniche / Numero di utenti che si sposta a piedi / Grado di soddisfazione degli utenti Dati comunali / rilievi / Questionari
	R.1.2.2	I percorsi pedonali sono sicuri	Numero di incidenti che vedono coinvolti i pedoni Dati ASSET e Polizia Locale
	R.1.2.3	È sicuro utilizzare la bicicletta all'interno della città.	Numero di utenti che si sposta in bicicletta / Numero di incidenti che vedono coinvolti i ciclisti all'interno dell'abitato. Dati ASSET e Polizia Locale
	R.1.2.4	È possibile ed è sicuro per i ciclisti muoversi lungo gli itinerari extraurbani	Km di itinerari ciclabili/Numero di utenti che si sposta in bicicletta / Numero di incidenti che vedono coinvolti i ciclisti sulle strade extraurbane. Dati ASSET e Polizia Locale

Tabella 19 - Obiettivo Generale 2, con obiettivi specifici e risultati attesi, possibili indicatori e fonti di verifica

	LOGICA DI INTERVENTO	INDICATORI	FONTE DI VERIFICA
O.G.2	COSTRUIRE ALTERNATIVE ALL'AUTOMOBILE ANCHE PER I NON RESIDENTI E GLI SPOSTAMENTI ESTERNI	Dati ISTAT e Interviste a Campione	Questionari
O.S.2.1	Rendere i nodi intermodali (stazione ferroviaria e Capolinea Via dello Sport) una risorsa per gli spostamenti extraurbani	N. di passeggeri in transito per la stazione	Banca dati Gestore
Risultati attesi	R.2.1.1 La stazione risulta un nodo interconnesso delle reti ciclabili e pedonali	Numero di percorsi sicuri connessi	Rilievo sul posto
	R.2.1.2 Il collegamento pedonale e ciclabile tra stazione, centro e marine è sicuro	N. di incidenti lungo il percorso stazione-centro città	Polizia Municipale/ASSET Incidentalità
	R.2.1.3 Il collegamento TPL con la stazione è efficace	Numero degli utenti che utilizza il servizio / Grado di soddisfazione	Dati gestore / Questionari
	R.2.1.4 I visitatori arrivano ad Ostuni con il TPL extraurbano	Numero di turisti a bordo di mezzi pubblici	Dati gestore
O.S.2.2	Favorire lo scambio modale da parte dei visitatori	% turisti che utilizza mezzi sostenibili	Questionari/Interviste
Risultati attesi	R.2.2.1 I bus e le auto dei visitatori si fermano all'esterno della città	Numero giornaliero di auto e bus turistici nei parcheggi di scambio / Numero di visitatori che utilizzano i servizi di scambio	
	R.2.2.2 È possibile e semplice organizzare il proprio spostamento tramite le informazioni reperibili	Grado di soddisfazione degli utenti	Questionari / Indagini

Tabella 20 - Obiettivo Generale 3, con obiettivi specifici e risultati attesi, possibili indicatori e fonti di verifica

	LOGICA DI INTERVENTO	INDICATORI	FONTI DI VERIFICA	
O.G.3	AUMENTARE L'ACCESSIBILITÀ SOSTENIBILE DI POLI ATTRATTORI SIGNIFICATIVI			
O.S.3.1	Ridurre la congestione stradale sulla costa			
Risultati attesi	R.3.1.1	I bus e le auto dei visitatori si fermano nei parcheggi di scambio	Numero giornaliero di auto e bus turistici nei parcheggi di scambio / Numero di visitatori che utilizzano i servizi di scambio	
	R.3.1.2	I visitatori arrivano con mezzi sostenibili	Numero di turisti a bordo di mezzi pubblici	Questionari / Dati
	R.3.1.3	È possibile e semplice organizzare il proprio spostamento tramite le informazioni reperibili.	Grado di soddisfazione degli utenti	Questionari / Indagini
O.S.3.2	Incentivare le iniziative che consentono una fruizione sostenibile delle risorse territoriali diffuse			
Risultati attesi	R.3.2.1	Esistono servizi e/o iniziative in mobilità sostenibile attivate verso le risorse territoriali diffuse.	Numero di servizi	ISTAT/Interviste
O.S.3.3	Rendere più adeguata la vivibilità nel centro storico			
Risultati attesi	R.3.3.1	Il centro storico è facilmente accessibile a piedi	Grado di soddisfazione degli utenti	Questionari
	R.3.3.2	Esistono servizi di approvvigionamento per le attività del centro storico	Grado di soddisfazione degli utenti	Questionari
	R.3.3.3	Adeguatezza controllo nel rispetto delle regole in ZTL	Numero di accessi / sanzioni.	Dati della Polizia Locale

La declinazione degli obiettivi a livello locale, permette di definire le priorità rispetto agli obiettivi ed alle strategie delle linee guida regionali e nazionali. La tabella seguente offre una visione sinottica delle correlazioni ai due livelli. In essa si indica con una scala da 0 a 2 livello di interazione tra obiettivi locali e nazionali, rispettivamente bassa o nulla, media o indiretta ed elevata o diretta. Si osserva come l'obiettivo di favorire la propensione a spostarsi a piedi ed in bicicletta è un obiettivo specifico che interagisce direttamente con molte delle componenti degli obiettivi delle linee guida, così come l'obiettivo di ridurre la congestione stradale. L'obiettivo di rendere la stazione una risorsa per gli spostamenti extraurbani ha un peso inferiore invece nella coerenza con gli obiettivi delle linee guida, in quanto riguarda una componente con una specifica localizzazione rispetto gli altri obiettivi.

D'altro canto il perseguimento degli obiettivi delineati per Ostuni contribuirà in particolar modo al miglioramento della qualità di vita, alla riduzione del tasso di motorizzazione e alla riduzione della congestione stradale.

Tabella 21 - Interazioni tra gli obiettivi generali di Ostuni e i Macro Obiettivi delle Linee Guida (si è assegnato 0 per interazione bassa o nulla; 1 per interazione media o indiretta, 2 per interazione alta o diretta tra le componenti)

		Macro Obiettivi delle Linee Guida Regionali												
		Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità					Sostenibilità energetica ed ambientale			Sicurezza della mobilità		Sostenibilità socio-economica		
Obiettivi Generali	Obiettivi specifici	Riduzione del tasso di motorizzazione	Riequilibrio modale della mobilità	Riduzione della congestione stradale	Miglioramento della accessibilità di persone e	Miglioramento della qualità dello spazio stradale	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)	Contenimento dei consumi energetici	Miglioramento della qualità dell'aria	Riduzione dell'inquinamento acustico	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Miglioramento della qualità di vita	Miglioramento dell'inclusione sociale	Economicità dei trasporti
O.G.1 - Ridurre la dipendenza dall'auto privata per gli spostamenti interni	O.S.1.1 - Rendere il trasporto pubblico efficace per i residenti	1	2	2	2	0	0	1	1	1	0	1	1	2
	O.S.1.2 - Favorire la propensione a spostarsi a piedi e in bicicletta	1	2	1	2	2	1	0	2	2	1	2	2	1
O.G.2 - Costruire alternative all'automobile anche per i non residenti e gli spostamenti esterni	O.S.2.1 - Rendere i nodi intermodali (stazione ferroviaria e Capolinea Via dello Sport) una risorsa per gli spostamenti extraurbani	1	1	2	1	1	2	0	1	1	1	1	1	1
	O.S.2.2 - Favorire lo scambio modale da parte dei visitatori	0	2	2	1	0	2	0	1	1	1	1	0	0
O.G.3 - Aumentare l'accessibilità sostenibile di poli attrattori significativi	O.S.3.1 - Ridurre la congestione stradale sulla costa	0	1	2	2	2	2	0	2	2	0	2	0	0
	O.S.3.2 - Incentivare le iniziative che consentono una fruizione sostenibile delle risorse territoriali diffuse	1	2	1	2	0	2	1	1	1	2	2	2	1
	O.S.3.3 - Rendere più adeguata la vivibilità nel centro storico	0	0	0	2	2	1	0	2	2	2	2	2	1

Si è creata inoltre una tabella riassuntiva delle interazioni tra le 14 strategie definite all'interno delle linee guida regionali per la redazione dei PUMS (che riprendono ed ampliano le 7 categorie proposte all'interno delle linee guida nazionali) e confrontata con gli obiettivi del PUMS di Ostuni. Si è assegnato il valore 0 in caso di interazione bassa o nulla tra le componenti, il valore 1 in caso di interazione media o indiretta, il valore 2 in caso di interazione alta o diretta. Come si leggono i valori? Per fare un esempio, il PUMS può suggerire di rinnovare il parco mezzi o di proporre di dotare gli autobus di contapersona o gps, ma tale azione dipende dalla disponibilità del gestore del parco mezzi, pertanto in questo caso è assegnato il valore 1 indicando l'interazione indiretta. Invece ad esempio, l'obiettivo di favorire la propensione a spostarsi a piedi ed in bicicletta interagisce direttamente con la strategia n° 3 delle linee guida regionali, pertanto sarà assegnato un valore 2 (interazione alta o diretta).

Tabella 22 - Interazioni tra le strategie delle Linee Guida Regionali e quelle proposte per Ostuni (si è assegnato 0 per interazione bassa o nulla; 1 per interazione media o indiretta, 2 per interazione alta o diretta tra le componenti)

	Obiettivi PUMS							
	O.G.1 - Ridurre la dipendenza dall'auto privata per gli spostamenti interni		O.G.2 - Costruire alternative all'automobile anche per i non residenti e gli spostamenti esterni		O.G.3 - Aumentare l'accessibilità sostenibile di poli attrattori significativi			
	O.S.1.1 - Rendere il trasporto pubblico efficace per i residenti	O.S.1.2 - Favorire la propensione a spostarsi a piedi e in bicicletta	O.S.2.1 - Rendere i nodi intermodali (stazione ferroviaria e Capolinea Via dello Sport) una risorsa per gli spostamenti extraurbani	O.S.2.2 - Favorire lo scambio modale da parte dei visitatori	O.S.3.1 - Ridurre la congestione stradale sulla costa	O.S.3.2 - Incentivare le iniziative che consentono una fruizione sostenibile delle risorse territoriali diffuse	O.S.3.3 - Rendere più adeguata la vivibilità nel centro storico	
Strategia Linee guida Regionali	1. Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;	2	1	2	2	2	1	1
	2. Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;	2	0	0	2	2	2	0
	3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;	0	2	0	2	2	2	2
	4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;	0	0	0	0	1	0	2
	5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo e del consiglio del 22 ottobre 14 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi;	1	0	0	0	0	0	2
	6. Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contemperare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;	0	1	0	0	0	1	2
	7. diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente ed altre il cui fine è la riduzione dell'esposizione al rischio; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.	0	2	1	2	1	1	1
	8. Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto, in quanto consentono di affrontare in modo innovativo i problemi della mobilità pubblica e privata, sviluppando in modo coordinato e funzionale soluzioni atte a raggiungere sicurezza, efficienza, efficacia ed economicità nel rispetto per l'ambiente	2	1	0	1	0	0	1
	9. Sviluppo delle tecniche di Mobility Management	1	1	1	1	1	1	1
	10. Coinvolgimento attivo del mondo della scuola	1	2	0	0	0	0	0
	11. Diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta.	1	2	0	1	2	2	2
	12. Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica	0	1	2	2	2	2	2
	13. Definizione delle politiche gestionale della sosta e della circolazione	1	2	2	2	2	1	2
	14. Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri	0	0	0	0	1	0	0