

# 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



## ELAB./TAV.

# All.1

## REPORT INCONTRI PARTECIPATIVI

## REDAZIONE

AGOSTO 2020 / REV.02 (APRILE 2021)

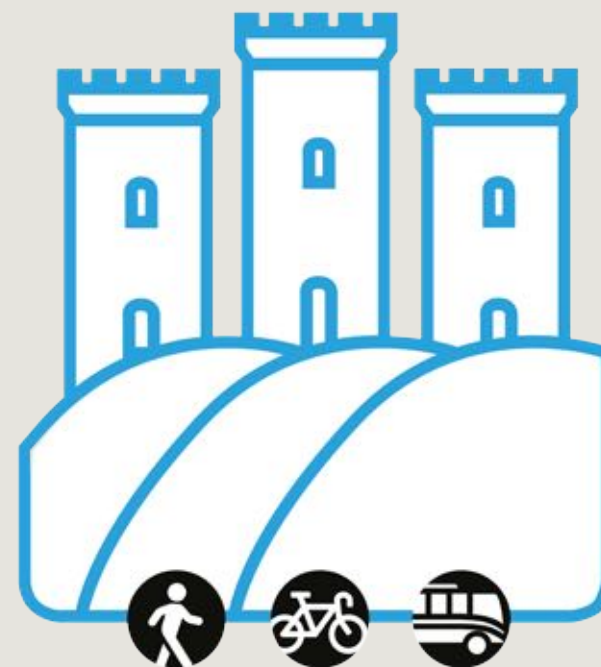
## ADOZIONE

## APPROVAZIONE



# PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Report dell'incontro pubblico  
04 MARZO 2020  
Palazzo di Città



# PUMS

OSTUNI

Promosso da:



Redazione a cura dell'ATI:



# L'AMMINISTRAZIONE

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

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

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

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



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



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

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

Esso segue principi di:

### **1. Integrazione**

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

### **2. Partecipazione**

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

### **3. Monitoraggio**

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

### **4. Valutazione**

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

## **che cos'è il pums?**



# gli obiettivi

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



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

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



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

4. MIGLIORARE LE CONDIZIONI DI SICUREZZA.

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

## la partecipazione

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

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

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

L'obiettivo di questa fase di lavoro è duplice.

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





**l'incontro del 04.03.2020**

**INCONTRO PUBBLICO**  
**Mercoledì 4**  
marzo 2020 - Ore 17.00  
Palazzo di Città, primo piano  
Piazza della Libertà, 47  
**OSTUNI**







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

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





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

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

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

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







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

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

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

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

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

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

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





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

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

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



## pedonalità

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

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

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

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

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

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

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





## ciclabilità

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

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

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

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

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

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



## trasporto pubblico

Malandrino e Via Ceglie Messapica, Monticelli, verso Cisternino.

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

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

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

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

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

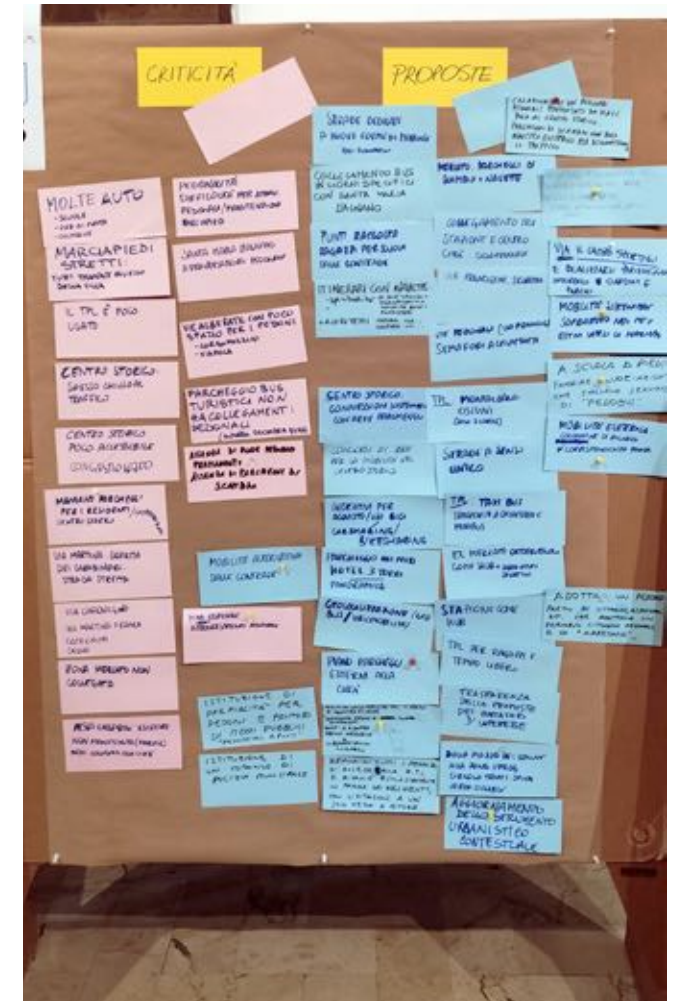
Si rileva in generale difficoltà di manovra per i grandi bus, i cui tragitti andrebbero verificati in corrispondenza delle svolte. Ai bordi delle intersezioni si potrebbero inserire degli inibitori della sosta, in modo da non occludere gli spazi e garantire una maggiore ampiezza per le manovre.

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

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

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

# criticità e proposte





# criticità

essere.

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

# proposte

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

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

**Incontro progettato e gestito da Elaborazioni.org Srl**

Gruppo di facilitazione

Elaborazioni.org Srl:

ing. Maurizio Difronzo

ing. Alessandra Aquilino

ing. Germana Pignatelli

arch. Giorgia Floro

ing. Tommaso Passaro

ISFORT Spa:

ing. Marina Ferrara

ing. Marcella Marino

**Report redatto da Elaborazioni.org Srl**

**Comunicazione a cura di Elaborazioni.org Srl**

Ideazione grafica: arch. Ivan Iosca







**PMCC**  
OSTUNI

**Report dell'incontro**  
**27 MAGGIO 2020**  
**Videoconferenza**

# **PIANO PER LA MOBILITÀ CICLISTICA E CICLOPEDONALE**

**nell'ambito del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile**

Promosso da:



Redazione a cura dell'ATI:



# L'Amministrazione

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

Con l'avvio del PUMS, si vuole sperimentare un concreto percorso di urbanistica partecipata, con incontri pubblici, consultazioni on-line ed incontri tecnici su temi specifici, in cui i cittadini sono coinvolti fin da subito nella costruzione degli strumenti di pianificazione, dall'indagine sullo stato di fatto della mobilità urbana alla costruzione di uno scenario condiviso di sviluppo per la città di Ostuni. Nonostante il difficile periodo legato all'emergenza COVID-19, il lavoro è proseguito riorganizzando le diverse fasi già programmate, anche anticipando quelle relative agli strumenti attuativi del PUMS come il PMCC (Piano per la Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale). Contemporaneamente sono già stati attivati i tavoli tecnici di consultazione con le associazioni di categoria i cui esiti saranno successivamente partecipati alla cittadinanza per ulteriori contributi da accogliere.

Sul sito [www.pumsostuni.it](http://www.pumsostuni.it) è inoltre possibile compilare il questionario online dedicato al tema della mobilità urbana, con una sezione di riflessione su come l'emergenza Covid-19 possa aver influito sulle abitudini dei cittadini rispetto alle varie modalità di spostamento (a piedi, in bici, in bus o in auto). L'indagine resterà aperta sino al 30 giugno 2020 e sarà effettuata esclusivamente online al link <https://bit.ly/2M14s1c>

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



# L'incontro

Il primo incontro sul PMCC (Piano per la Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale) del Comune di Ostuni segue l'iniziativa di apertura alla costruzione partecipata del PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile) tenutosi lo scorso 4 marzo.

Il PMCC (Piano per la Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale), introdotto dalla legge regionale n. 1/2013 ("Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica") e dalla legge n. 2/2018 ("Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"), è infatti strumento attuativo specifico per approfondire il tema della mobilità ciclistica nell'ambito del redigendo PUMS.

L'incontro di mercoledì 27 maggio 2020, alle ore 17.30, ha avuto lo scopo di iniziare un processo di co-pianificazione di questo strumento con i portatori di interesse locali (Associazioni e soggetti di settore) per poi successivamente coinvolgere i cittadini tutti, raccogliendo istanze, criticità e proposte in merito allo sviluppo della rete ciclabile nel territorio di Ostuni, rispetto a due aspetti principali:

- il Biciplan comunale (ossia, la rete di percorsi ciclabili del Comune di Ostuni);
- le iniziative ed azioni per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano.

L'incontro si è tenuto in modalità videoconferenza.





# Gli strumenti

## 1. Mappa interattiva online

Il link ad una mappa online che permette una consultazione più agevole della bozza di rete ciclabile comunale, con i diversi layer la cui sovrapposizione ha portato alla sua formulazione.

## 2. Nota metodologica

Una breve nota metodologica con le indicazioni per consultare la mappa e la descrizione delle reti sovrapposte per delineare la proposta.

## 3. Planimetria bozza della rete ciclabile

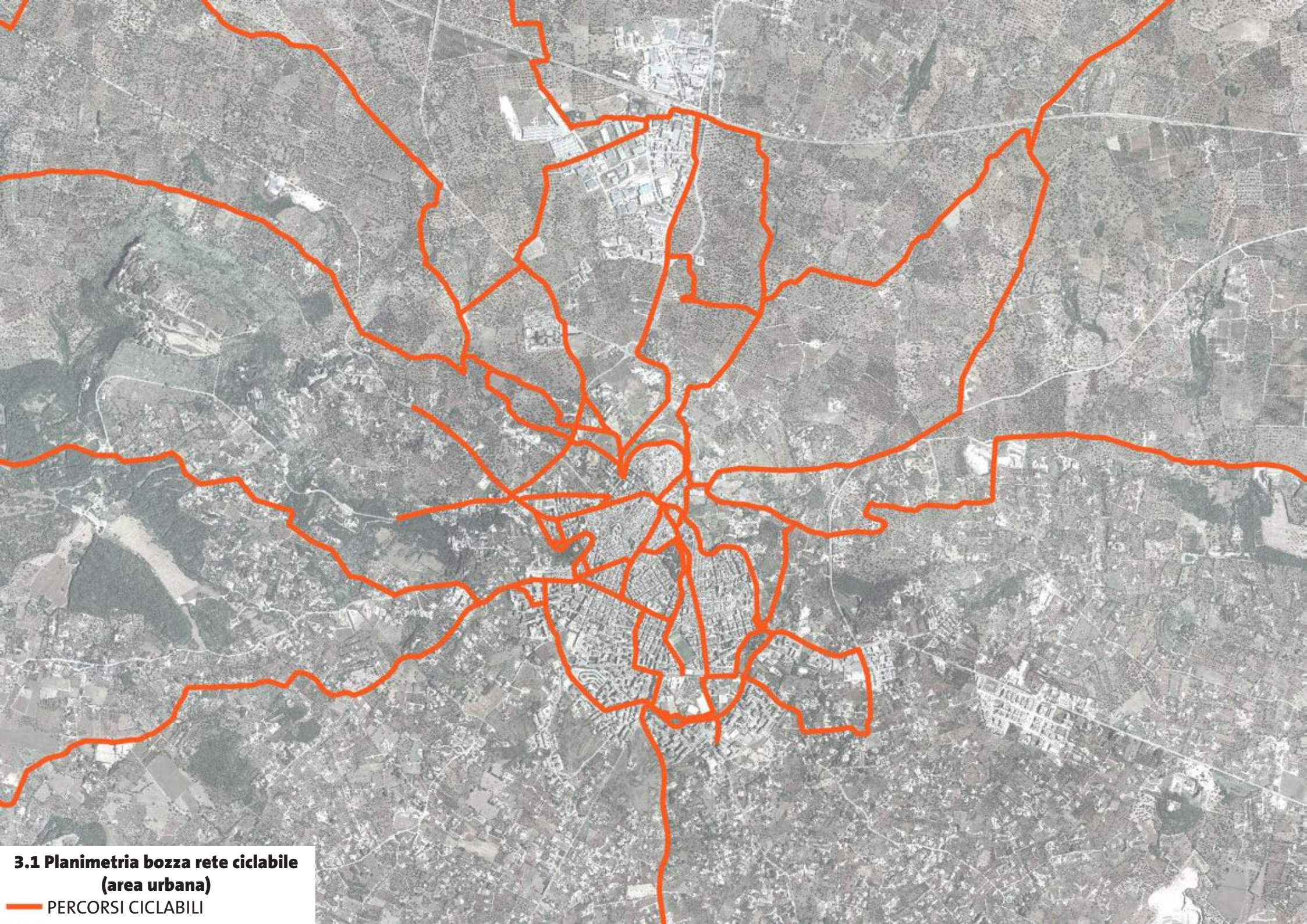
Una planimetria della bozza della rete ciclabile, redatta sulla base di una prima scelta di obiettivi a breve termine, coerentemente con le linee strategiche di sviluppo sostenibile sovralocale di lungo periodo.

## 4. Planimetria attrattori significativi

Una planimetria degli attrattori significativi di ambito locale, rispetto ai quali è stata tracciata la rete ciclabile.

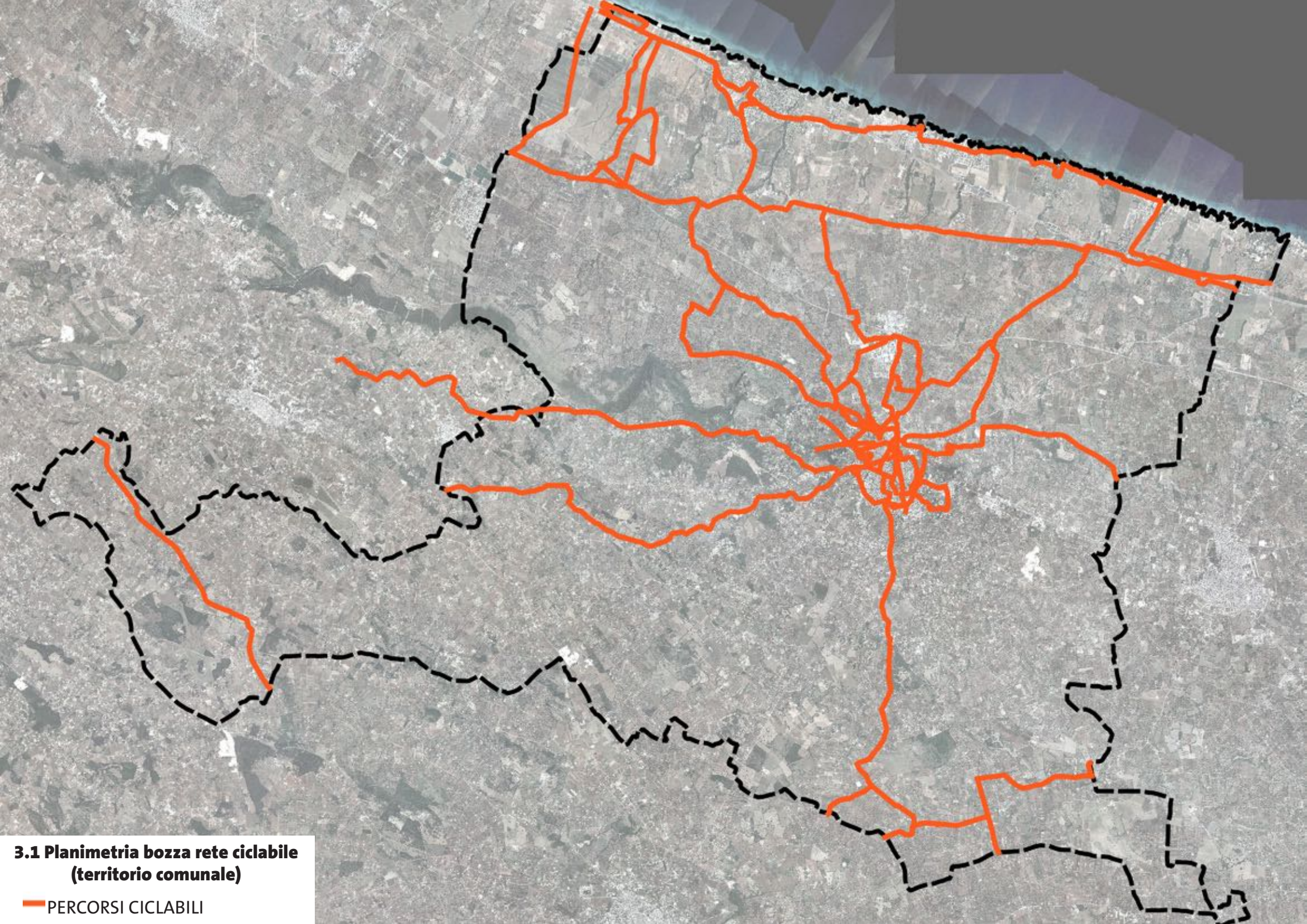
Per favorire una più ampia condivisione, si sono fornite agli iscritti all'incontro le seguenti documentazioni, invitando a condividerle internamente a ciascun gruppo/associazione, così da permettere ai partecipanti di sintetizzare i contributi.





**3.1 Planimetria bozza rete ciclabile  
(area urbana)**  
— PERCORSI CICLABILI





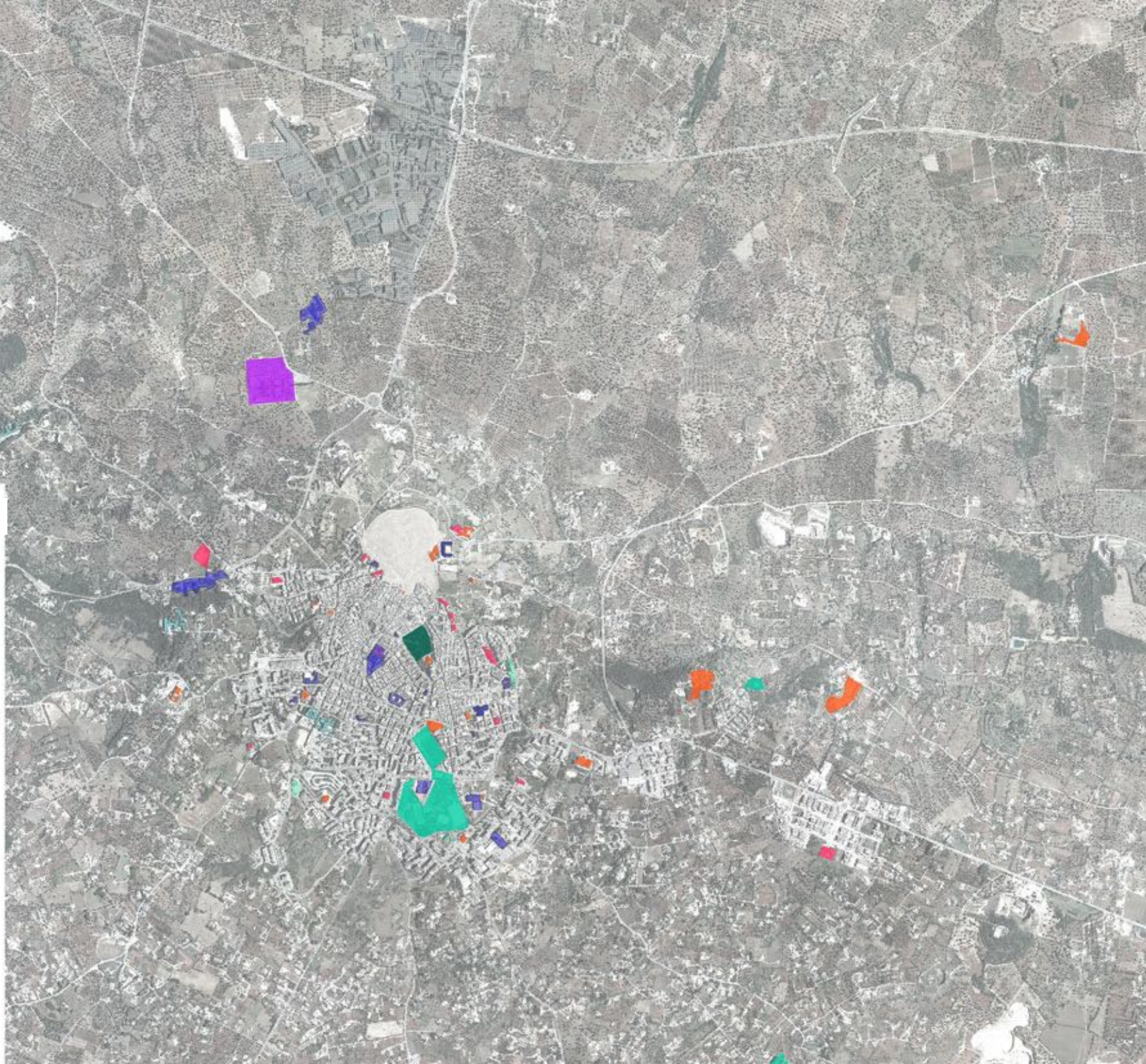
**3.1 Planimetria bozza rete ciclabile  
(territorio comunale)**

— PERCORSI CICLABILI



#### 4. Planimetria attrattori significativi

- Altri servizi
- Aree di interesse storico culturale
- Area portuale
- Area verde
- Aree sportive
- campeggi, strutture turistiche ricettive
- Cimitero
- Istituto scolastico
- Luogo di culto
- Nucleo storico
- Plesso Sanitario
- spiagge, dune e sabbie
- Viale commerciale
- Viale Commerciale
- Zona industriale
- Altri servizi privati





# I partecipanti

Al fine di rendere operativo l'incontro, fermo restando l'invio preliminare di documentazione ai partecipanti, si è aperta la partecipazione ad un massimo di 3 rappresentanti per Gruppo/ Associazione/Ente.

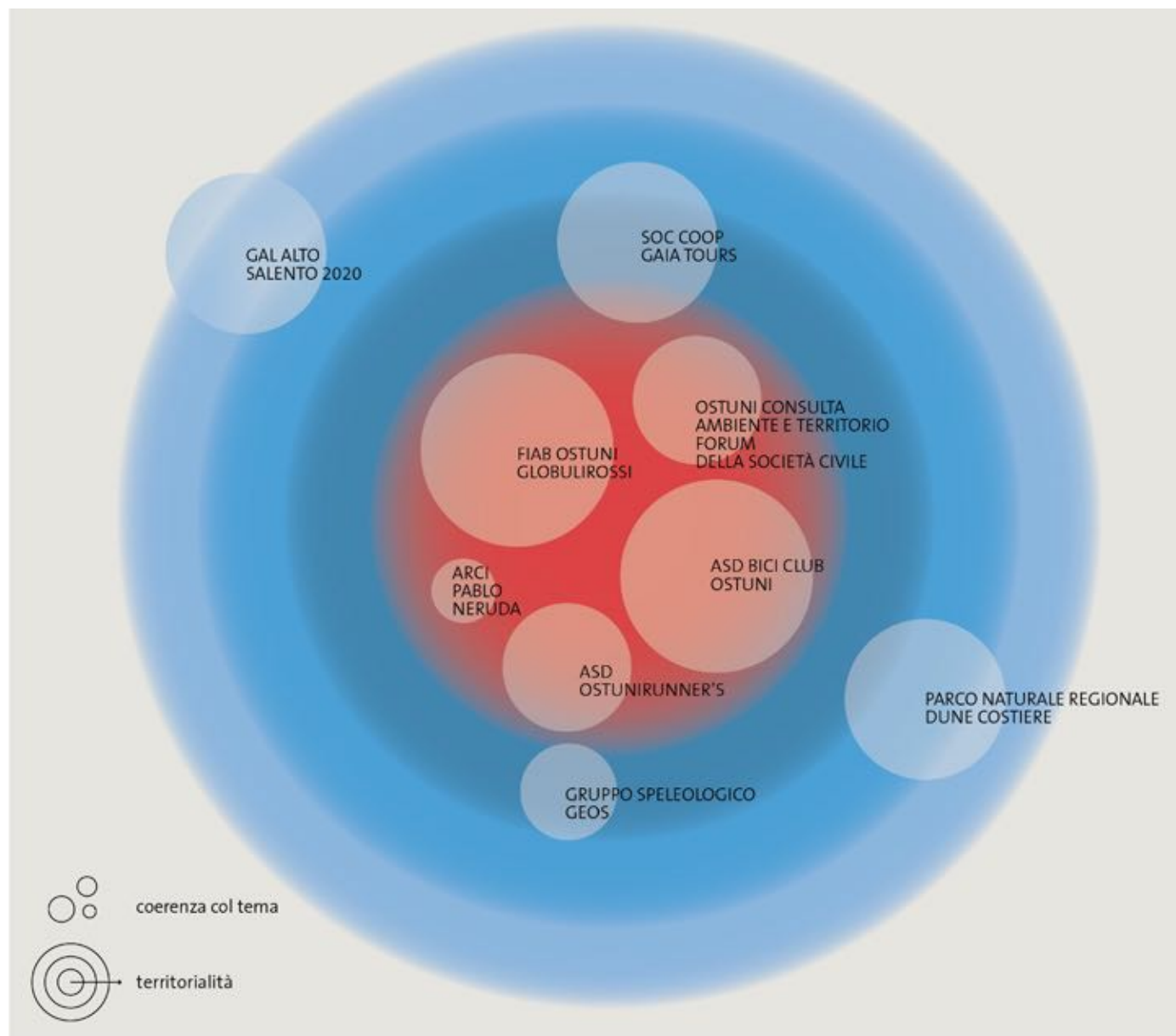
Hanno preso parte all'incontro, oltre ai referenti del Comune di Ostuni e tramite propri rappresentanti, i seguenti soggetti:

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.

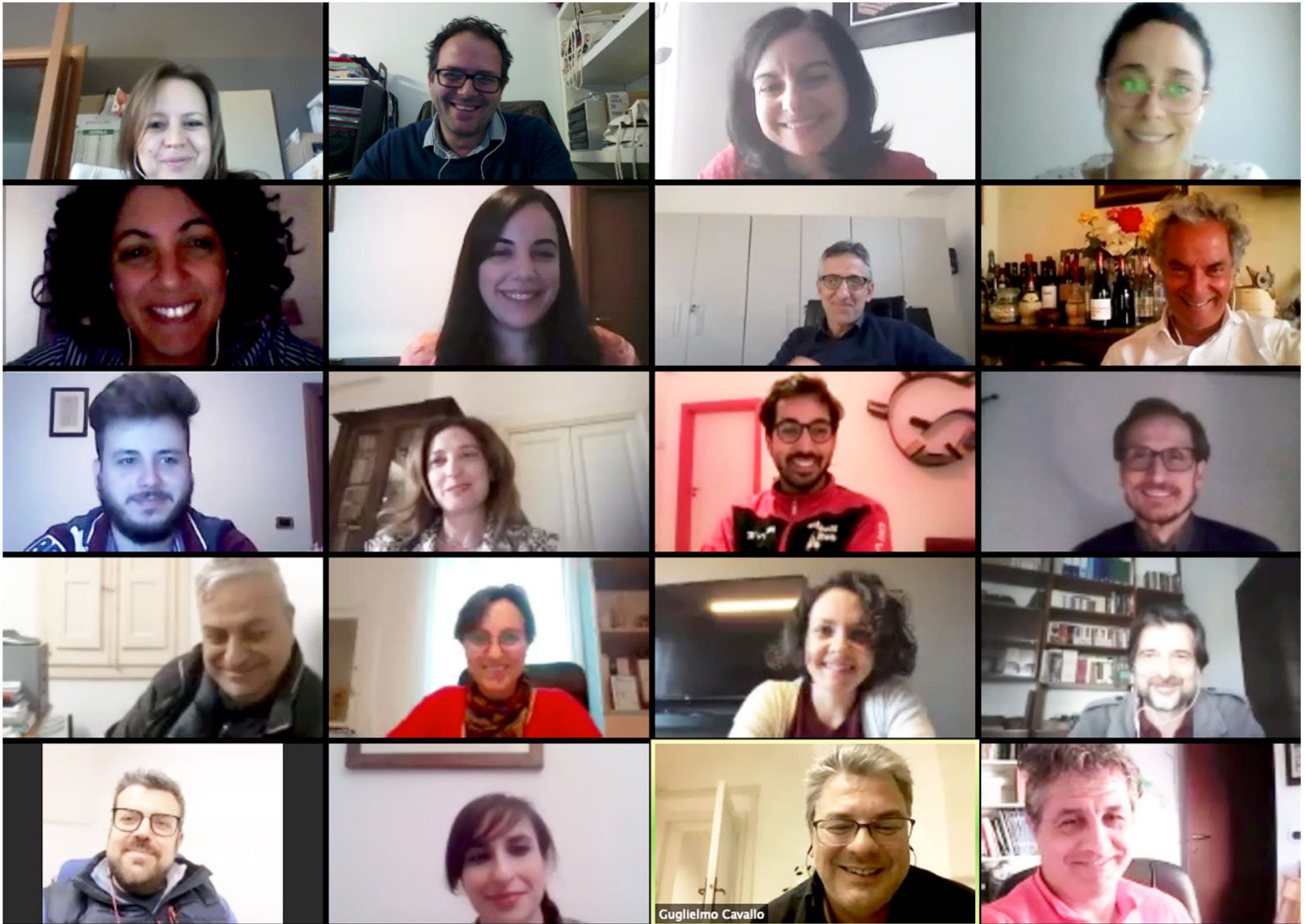
Lo schema riporta l'analisi degli Stakeholder presenti in termini di:

- 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.







Guglielmo Cavallo



## Proposte sui tracciati

**1.Ciclovia Adriatica:** all'altezza di Rosa Marina la ciclovia Adriatica si sposta verso l'interno, sovrapponendosi al tracciato della Via Traiana. Poiché lungo la litoranea tra Rosa Marina e Costa Merlata sono presenti segmenti esistenti (Villanova-Costa Merlata), nonché servizi e attrattori, si propone uno sdoppiamento della ciclovia lungo il tratto descritto. Questa scelta permette anche la possibilità di immaginare itinerari circolari.

**2.Contrada San Giovanni:** il tracciato di connessione con la città di Carovigno al momento è segnalato su Contrada San Giovanni. Viene segnalata invece la contrada parallela più a Sud, contrada del Grottone, una via già molto frequentata da ciclisti e podisti. Il tracciato, comunemente chiamato Via Vecchia Ostuni Carovigno, è una strada storica che intercetta alberi millenari, nonché i diversi Santuari allocati sulla stessa altimetria: San Jacopo de Compostela, il Santuario della Madonna della Grata, numerose edicole, Sant'Angelo in Lupulo e infine San Biagio.

**3.Ingresso della Ciclovia Locorotondo-Costa Merlata dalla Via Vecchia di Sant'Antonio:** la via è in forte pendenza e ha sezione stradale ridotta, non particolarmente agevole per il traffico dei velocipedi.

**4.Largo Lanza, Corso Garibaldi, Via Pola:** sono itinerari che permettono di attraversare la città con una pendenza ridotta, in alternativa a Via Roma.

**5.Corso Vittorio Emanuele, Largo Lanza, Corso Mazzini o Via Pola** sono tratti fondamentali anche per la ciclabilità che richiederebbero non solo lo studio della sezione stradale ma anche sistemi come chiusura al traffico, zone 30 o ZTL.

**6.SP20, Contrada Malandrino** al momento è un tratto di strada in trincea.

**7.Tracciato Stazione – Villanova:** viene suggerito il percorso parallelo alla SP20 che attraversa la Zona Industriale, già molto frequentato dai ciclisti che conoscono il territorio. È un tracciato antico, caratterizzato dalla presenza di ulivi secolari e dalla presenza Masseria Palombara Grande, dopo la quale il tracciato si connette alla Via Traiana.

**8.Zona Artigianale:** connessione attraverso tratto della SS16, ormai strada comunale.

**10.La Strada Panoramica (SS16):** può avere un parcheggio di scambio, già esistente, all'intersezione tra SS16 e Via Pola e può prevedere il riuso di un tracciato storico (Strada Antica Sant'Antonio) per la connessione con il quartiere Sant'Antonio.

**11. Connessione centro storico – stazione:** è nel programma delle Opere 2020-2021.

**12. Percorso Foro Boario – mare:** sono le cosiddette strade bianche già ben conosciute dai ciclisti.

**13. Cammino Ellenico:** dalla zona degli Orti di Ostuni si collega fino a Masseria Refrigerio è un altro collegamento strategico dal centro abitato alla costa.





# Infrastrutture puntuali

- 1.Percorsi del Parco Dune Costiere:** la Strada Comunale Morelli, anche detta strada Bianca, si ferma sulla complanare lato monte. Viene segnalato un sottopasso, al momento una strada privata, che sarebbe fondamentale per il superamento della ferrovia e la connessione con gli altri percorsi.
- 2.Stazione:** apertura del sottopasso anche dal lato Nord in modalità ciclopedonale o eventuale possibilità di creare un sovrappasso per le biciclette.
- 3.Velostazione presso la Stazione:** fa parte della programmazione delle Opere 2020-2021, all'interno di un progetto di riqualificazione del piazzale della stazione.
- 4.Ponte del Poveruomo:** pendenza improponibile per la mobilità ciclistica.
- 5.Villanova - Baia di Camerini:** Sono presenti servizi per ciclisti con doccia e spogliatoi.
- 6.Sovrapasso presso Castello Fortilizio Spagnulo:** possibile punto di superamento della Ferrovia. Si collega con la Strada Comunale dello Spagnuolo, adesso in gara di appalto per ristrutturarla dopo i danni causati dal 2016 da un'alluvione. Si può pensare a renderlo un itinerario ciclabile.
- 7.Sottopasso alla statale ss379.**
- 8.Zone di sosta:** lungo la via Vecchia per Carovigno, vicino Largo Oronzo Quaranta o Parcheggio Vitale di proprietà comunale.
- 9.Viale O.Quaranta:** possibile punto di sosta da attrezzare.



## **Alcuni punti di interesse da interconnettere**

- Stazione di Pascarosa, servita dalle Ferrovie Sud Est**
- Stazione di Ostuni (che dista 3 km dal centro urbano)**
- Zona artigianale**
- Marina**
- Parco delle Dune Costiere (Dolmen, Masseria Ottava Grande)**
- Parcheggio del Foro Boario**
- Parcheggio SS16 intersezione con Via Pola**
- Centro storico**
- Aeroporto**





LINK ALLA MAPPA INTERATTIVA

[HTTPS://BIT.LY/2U5VBMZ](https://bit.ly/2U5VBMZ)

### SINTESI SEGNALAZIONI

— SEGNALAZIONE TRACCIATI

📍 SEGNALAZIONI PUNTUALI

— Bozza di rete ciclabile

### Ciclovie PRMC

— Ciclovìa dell'Acquedotto

— Ciclovìa Adriatica

— Costa Merlata Alberobello



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

**Incontro progettato e gestito da Elaborazioni.org Srl**

Gruppo di facilitazione

Elaborazioni.org Srl:

ing. Maurizio Difronzo

ing. Alessandra Aquilino

ing. Germana Pignatelli

arch. Giorgia Floro

ing. Tommaso Passaro

ISFORT Spa:

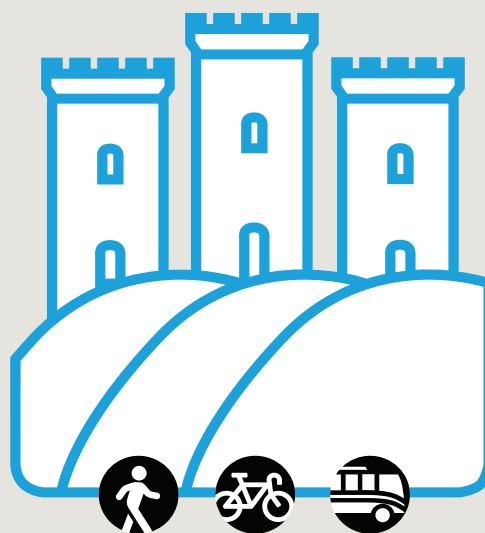
ing. Marina Ferrara

ing. Marcella Marino

**Report redatto da Elaborazioni.org Srl**

**Comunicazione a cura di Elaborazioni.org Srl**

Ideazione grafica: arch. Ivan Iosca



# PUMS

OSTUNI

## CONTATTI

[www.pumsostuni.it](http://www.pumsostuni.it)

[info@pumsostuni.it](mailto:info@pumsostuni.it)

[facebook.com/pumsostuni](https://facebook.com/pumsostuni)