



Comune di
CASSANO DELLE MURGE
Città Metropolitana di Bari



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
RUP

Comune di Cassano delle Murge (CMB)
Davide del Re
Ing. Giuseppe Pagano

Redazione a cura di:



Gruppo di progettazione:

Ing. Maurizio Difronzo - Direttore Tecnico
Ing. Rita Alessandra Aquilino
Ing. Germana Pignatelli - Ing. Vito Porrelli
Arch. Giorgia Floro - Arch. Ivan Cosimo Iosca
Ing. Paola Longo

Timbri ed Approvazioni



ELAB.
LI

LINEE DI INDIRIZZO

REDAZIONE

Luglio 2024

ADOZIONE

APPROVAZIONE

IL GRUPPO INTERDISCIPLINARE DI LAVORO	5
LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PUMS	6
LA CONNESSIONE CON I PIANI SOVRAORDINATI	8
PIANIFICAZIONE COMUNALE E PROGETTUALITÀ	10
Il Piano Urbanistico Generale	10
Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana	11
Il Documento preliminare di PUMS – I Stralcio pedonalità e ciclabilità	12
Il PEBA.....	13
LA PARTECIPAZIONE.....	14
L' ANALISI DEL QUADRO CONOSCITIVO	17
SWOT	20
OBIETTIVI E STRATEGIE	22
LA VISION DEL PUMS DI CASSANO DELLE MURGE	23

IL GRUPPO INTERDISCIPLINARE DI LAVORO

L'amministrazione comunale di Cassano delle Murge, guidata dal Sindaco Ing. Davide DEL RE, ha avviato la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile per dotare la città di uno strumento di pianificazione strategica e coordinamento degli interventi nell'ambito della mobilità sostenibile.

Il percorso vede il suo avvio già nel 2018 con la redazione di un Documento Preliminare di PUMS, ma oggi si rinnova con il coinvolgimento di stakeholders, associazioni, studenti e cittadini tutti, mirando ad una applicazione efficace degli indirizzi forniti dalla pianificazione sovraordinata, come il PUMS di Città Metropolitana o il nuovo PA del PRT.

Un nuovo processo partecipativo recepirà esigenze e proposte, maturando la costruzione condivisa delle scelte.

La proposta di Piano dovrà essere costruita, poi, con il coordinamento di tutti gli uffici dell'amministrazione, che, in modi diversi, ne sono coinvolti e possono prendervi parte.

Il primo step di lavoro è stato, dunque, come previsto dalle LG Nazionali per la redazione dei PUMS, la costituzione del "Gruppo di Lavoro" (di seguito GdL), che ha coinvolto oltre a Sindaco e Vicesindaco, anche l'Arch. Fedele Spinelli Responsabile Unico di Progetto, Ivan Aloisio,

Assessore Ambiente & Turismo, l'arch. Maria Spinelli, il consigliere delegato Francesco Petruzzellis e il Comandante della Polizia Locale Dott. Michele Cannito, di concerto con gli assessori tutti e gli uffici in un'ottica di cooperazione e multidisciplinarietà.

La parte tecnica è stata affidata alla società Elaborazioni S.r.l., coordinata dall' Ing. Maurizio Difronzo, formata dall' Ing. Alessandra Aquilino, Ing. Germana Pignatelli, Ing. Vito Porrelli. Hanno collaborato alla redazione l'Arch. Giorgia Floro, l'Arch. Ivan Iosca, l'Ing. Paola Longo.

Elaborazioni.org, Srl è una Società d'Ingegneria che 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.

LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PUMS

La Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea con specifico riguardo all'elaborazione dei PUMS, ha approvato ed adottato nel 2014 ed aggiornato nel 2019, il documento “*Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*”, con lo scopo di delineare i passi principali per la definizione delle politiche di mobilità che permettano di affrontare le problematiche legate ai trasporti nelle aree urbane in maniera più efficiente, attraverso il coinvolgimento attivo degli stakeholders. Esse definiscono come obiettivo principale del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) il miglioramento della qualità e delle prestazioni ambientali nelle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano, in un complessivo quadro di sostenibilità, assicurando ad ognuno il diritto a

muoversi senza gravare sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità. Le linee guida individuano i principi fondamentali che devono guidare la redazione del PUMS:

Visione di lungo periodo;

Integrazione degli strumenti di Piano;

Sostenibilità sociale, ambientale ed economica delle azioni intraprese;

Approccio partecipativo che porta al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini e degli altri portatori di interesse;

Monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi individuati volto alla ricerca di un miglioramento continuo.



L'Italia ha recepito le Linee Guida europee e, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti n.397 del 4 agosto 2017 definisce le "Linee Guida per la redazione dei PUMS".

Il PUMS viene definito come *"strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una nuova visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza"* ed ha il fine di coordinare su tutto il territorio nazionale la redazione dei Piani. Il documento in particolare individua anche i macro obiettivi, gli obiettivi specifici nonché gli indicatori per la verifica degli stessi.

La Regione Puglia ha approvato con DGR n.193/2018 e modificate con DGR n.1645/2018 le "Linee Guida Regionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile" (PUMS), introducendo approfondimenti e dati afferenti alle specificità del contesto pugliese. Esse dettagliano il processo di redazione, le fasi principali ed indicano l'iter di approvazione. Alle sette strategie contenute nelle linee guida nazionali individua ulteriori strategie

da tenere in considerazione:

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

AREA DI INTERESSE		MACRO - OBIETTIVI
A	Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	Riduzione del tasso di motorizzazione (R)
		Riequilibrio modale della mobilità (M)
		Riduzione della congestione stradale (M)
		Miglioramento della accessibilità di persone e merci (M)
		Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano (M)
		Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (M)
B	Sostenibilità energetica ed ambientale	Contenimento dei consumi energetici (R)
		Miglioramento della qualità dell'aria (M)
		Riduzione dell'inquinamento acustico (M)
C	Sicurezza della mobilità	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture (R)
D	Sostenibilità socio - economica	Miglioramento della qualità della vita (R)
		Miglioramento della inclusione sociale (M)
		Economicità dei trasporti (R)

M = Ministero; R = Regione

LA CONNESSIONE CON I PIANI SOVRAORDINATI

Negli ultimi decenni la mobilità ha assunto un valore non solo come ambito settoriale distinto dagli altri, quanto piuttosto interconnesso ad altre tematiche. Il Green Deal europeo indica il percorso da seguire per concretizzare la trasformazione: tutti i 27 Stati membri hanno assunto l'impegno di rendere l'Unione Europea il primo continente a impatto climatico zero, ambiziosamente entro l'anno 2050. Per raggiungere tale traguardo, gli stessi Stati hanno assunto l'impegno di ridurre le emissioni almeno del 55%, rispetto ai livelli del 1990, entro il 2030.

Lo studio degli strumenti pianificatori e programmatici su diversi livelli, da quello europeo fino a quello locale, consente una prima individuazione degli obiettivi che, in modo diretto o indiretto, sono legati alla pianificazione della mobilità. Questa ricognizione rappresenta infatti una parte della base conoscitiva per la costruzione del Piano. Alcuni strumenti pianificatori e/o legislativi promuovono un tipo di mobilità sostenibile (*Piano Strategico Connettere l'Italia, Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile SNSS, Piano Energetico Ambientale Regionale PEAR, Piano Regionale della Mobilità Ciclistica PRMC*), la promozione della mobilità dolce (*D.lgs. 2/2018, Piano Straordinario della Mobilità Turistica, Piano Regionale dei Trasporti PRT, L.R. 1/2013, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PPTR, Piano Strategico del Turismo 365, PRMC*) Un PUMS infatti promuove l'aumento delle persone che si spostano con mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta, a sfavore dell'automobile. Questo porta ad una riduzione delle emissioni inquinanti, coerentemente con quanto delineato dalla *Direttiva Europea 2008/50/CE*, recepita dal *D.lgs. 155/2010* in coerenza con quanto previsto

dall'*Accordo di Parigi (2015)*, con la *Strategia Europea per una mobilità a basse emissioni (2016)*, con il *Piano Nazionale per l'Energia e il Clima*.

Un ulteriore tema è quello di promuovere modalità alternative a basse emissioni diminuendo negli anni la quota delle auto ad alimentazione tradizionale (*Direttiva 2014/94/UE, Piano Energetico Ambientale Regionale*).

Un PUMS mira anche al miglioramento della sicurezza stradale e alla riduzione dell'incidentalità (*Libro Bianco, Agenda 2030, Piano Nazionale Sicurezza Stradale, PRT*). Altri temi sono il potenziamento della rete ferroviaria europea (*Regolamento 4 n. 1315/2013 rete TEN-T; PRT, Piano Regionale delle Merci e della Logistica*); lo sviluppo dell'intermodalità (*Libro Bianco, Libro verde, Regolamento 4 n. 1315/2013 rete TEN-T, Piano Straordinario della Mobilità Turistica, PRT, Piano Regionale delle Merci e della Logistica, POR 2021 – 2027; PPTR, Piano Strategico del Turismo, PRMC; Biciplan Metropolitano*); la riduzione delle emissioni sonore (*Regolamento UE 540/2014*), l'accessibilità (*Piano strategico Connettere l'Italia, Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, Piano Straordinario della mobilità turistica, PRT, PPTR, Piano Strategico del Turismo Regionale 365, PRMC*).

Infine la partecipazione diventa uno dei temi fondamentali per la costruzione del Piano, infatti è un obiettivo richiamato all'interno di diversi strumenti programmatici (*Libro Bianco, Piani d'azione per la mobilità urbana, Agenda 2030, Piano Strategico Connettere l'Italia, Programmi Operativi Regionali 2021-2027; Piano Regionale della Mobilità Ciclistica*).

Piani e Programmi Europei, Nazionali, Regionali, Metropolitani

Europei (Libro Verde, Libro Bianco, Piani d'Azione per la mobilità urbana, Direttiva Europea 2008/50/CE, Regolamento 4 n.1315/2013 rete TEN-T, Direttiva 2014/94/UE, Regolamento UE 540/2014, Quadro per il Clima e l'Energia, Accordo di Parigi, Green Deal, Strategia europea per una mobilità a basse emissioni, Agenda 2030)

Nazionali: (D. Lgs.155/2010, Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima, Piano Strategico "Connettere l'Italia", Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, Piano Nazionale di Sicurezza Stradale, Piano Nazionale della Logistica, D.lgs. 2/2018, Piano straordinario della mobilità turistica)

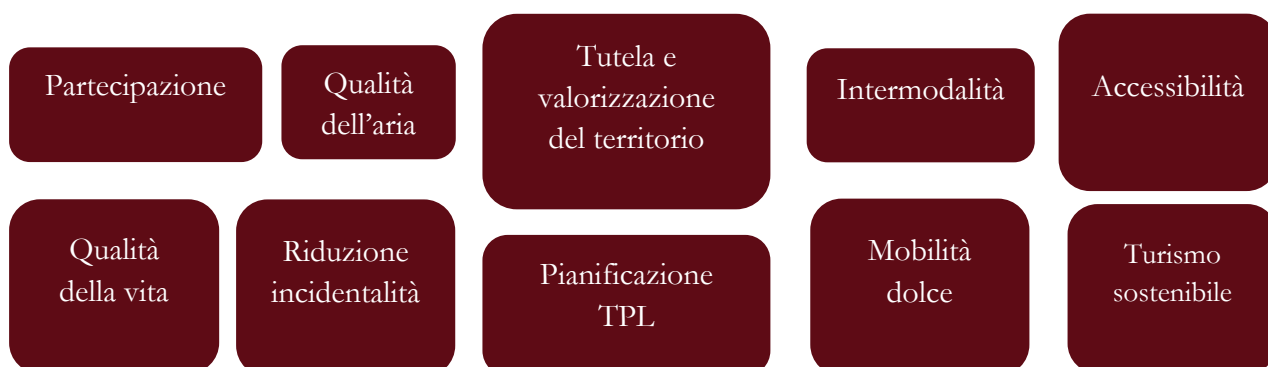
Regionali e metropolitani (Piano Regionale dei Trasporti, Piano Regionale delle Merci e della Logistica, L.R. 1/2013, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, POR 2021– 2027, Piano Energetico Ambientale Regionale, Piano Strategico del Turismo 365, Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, Documento di Valorizzazione dei Tratturi di Puglia, PUMS Città Metropolitana di Bari Biciplan Metropolitano)



Coerenza degli obiettivi

Piano Urbano Mobilità Sostenibile di Cassano delle Murge

Coordinamento strategico su vari aspetti legati alla mobilità



PIANIFICAZIONE COMUNALE E PROGETTUALITÀ

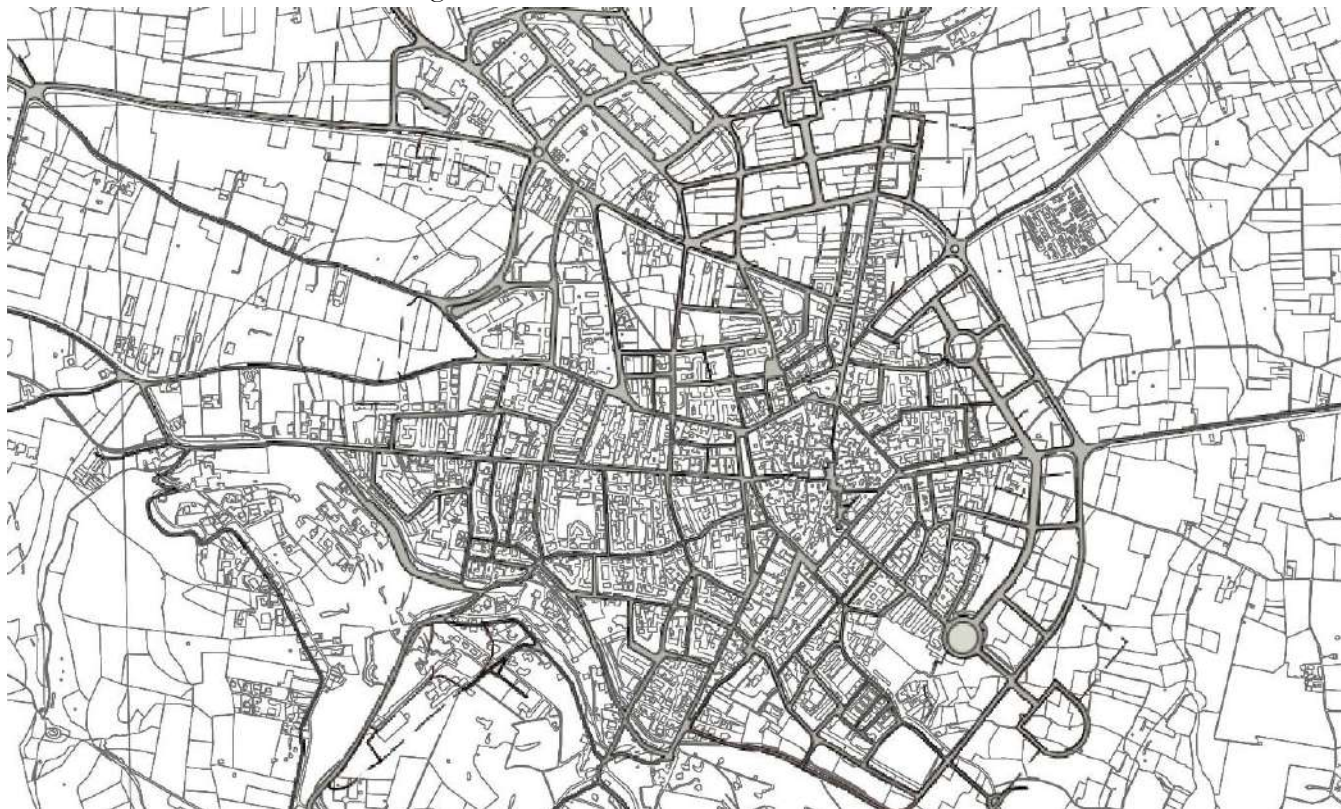
Il Piano Urbanistico Generale

Il Comune di Cassano delle Murge, fino ad oggi, non si è dotato di strumenti di pianificazione della mobilità o dei trasporti, pertanto gli unici strumenti cui fare riferimento nella definizione della strategia e delle azioni da pianificare nell'ambito della mobilità ciclabile e pedonale sono gli strumenti di pianificazione e programmazione attualmente in vigore: il Piano Regolatore Generale e il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana.

Il Piano Regolatore Generale, entrato in vigore nel Giugno 2002 a seguito delle modifiche attuate per l'adeguamento al P.U.T.T. della Regione Puglia e per il rispetto delle prescrizioni regionali sul documento adottato dal Consiglio Comunale

nel 1990, non si esprime in merito al tema della mobilità sostenibile ma propone unicamente soluzioni di nuova viabilità legata all'assenza di connessione prevalentemente in ambito peri- o extra- urbano, come mostrato in figura.

Il PUMS sarà dunque redatto coerentemente con il PRG, analizzandone destinazioni e previsioni di sviluppo viario, andando però ad attuare una prioritizzazione degli interventi in funzione dei nuovi obiettivi di mobilità che la città ha cominciato a costruire.



Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana

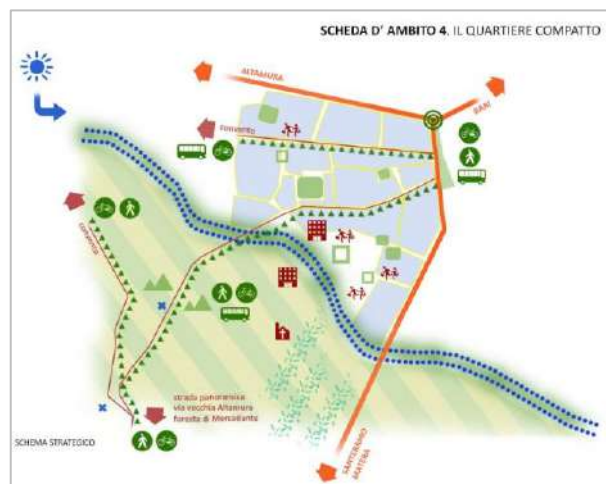
Il DPRU, invece, essendo uno strumento più recente e per natura molto più in linea con le finalità e gli obiettivi di sostenibilità del PUMS, contiene un'analisi dei bisogni dei cittadini cassanesi effettuata durante il processo partecipativo preliminare alla redazione del documento stesso, da cui si evince il bisogno da parte dei cittadini cassanesi di mobilità sostenibile sotto forma di percorsi pedonali e ciclabili attrezzati, mezzi di trasporto pubblico, aree perdonali sicure e la riduzione del traffico veicolare pesante nel centro abitato.



Esso inoltre, ha lo scopo di individuare gli ambiti territoriali che necessitano di interventi di rigenerazione urbana e, per ciascuno di questi definire le strategie e gli obiettivi di rigenerazione.

Gli ambiti individuati sono cinque: i borghi, il nucleo antico, il quartiere “Sacro Cuore”, il quartiere compatto e l'area produttiva e artigianale. Per i borghi, tra le strategie di rigenerazione viene fatto riferimento alla

riqualificazione delle infrastrutture viarie e alla creazione di un sistema di mobilità ciclopedonale, di una “infrastruttura verde” che, oltre a favorire la mobilità dei residenti, incentivi il turismo e il cicloturismo. Per il nucleo antico si suggerisce la limitazione del traffico veicolare privato mediante l'introduzione della ZTL, mentre per la zona “Sacro Cuore”, per il quartiere compatto e per l'area produttiva e artigianale, una delle strategie di rigenerazione è la realizzazione di un sistema di mobilità ciclo-pedonale che garantisca accessibilità e sicurezza, oltre a favorire la mobilità dolce. Per il quartiere compatto inoltre, data la presenza delle scuole, si fa anche riferimento alla razionalizzazione del traffico veicolare durante gli orari di ingresso e uscita dalle scuole e ad iniziative di pedibus. Per tutti gli ambiti infine, si fa riferimento all'implementazione del servizio di trasporto pubblico locale al fine di ridurre il traffico veicolare e, riducendo la congestione del traffico, migliorare le condizioni di sicurezza per pedoni e ciclisti.



Il Documento preliminare di PUMS – I Stralcio pedonalità e ciclabilità

Nel documento preliminare di PUMS sono formulati gli indirizzi per la programmazione degli interventi sulla pedonalità e la ciclabilità.

Esso riporta infatti che le caratteristiche della città di Cassano delle Murge - la sua dimensione, la conformazione monocentrica, la forte presenza della componente naturalistica, la vocazione di residenza turistica stagionale, l'alta percentuale di spostamenti pedonali – ben si prestano ad una transizione verso la visione di una **città “verde”, polo di salubrità, contatto con la natura, alta qualità della vita.**

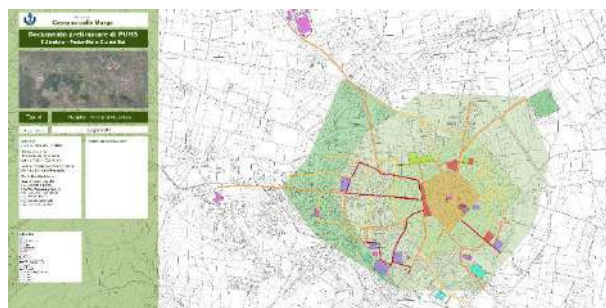
La strada e gli spazi urbani, in questa visione, tornano ad essere pensati a misura di uomo più che di automobile. Nella città compatta pedonalità e ciclabilità divengono le componenti strategiche su cui puntare prioritariamente, anche viste le dimensioni cittadine (la figura mostra come la quasi totalità della città densa si sviluppi in un raggio percorribile a piedi in circa 15 minuti dal centro).

Per i Borghi, la Foresta e, in generale, le residenze nella cerchia esterna, alla ciclabilità va poi affiancato un efficace sistema di Trasporto Pubblico Locale, che concorre allo stesso obiettivo su distanze maggiori.

Le stesse, si prestano ad una più diretta fruizione del paesaggio e della città da parte dei turisti, che accorrono in

città allo scopo di godere di uno dei polmoni verdi più importanti della regione, la Foresta Mercadante.

L'aumento della componente ciclistica e pedonale (ed in generale sostenibile) dello share modale, innesca poi un ciclo virtuoso di riduzione delle emissioni di CO2 e miglioramento della qualità dell'aria, che ulteriormente tutela l'ambiente naturale e motiva la crescita dei visitatori.

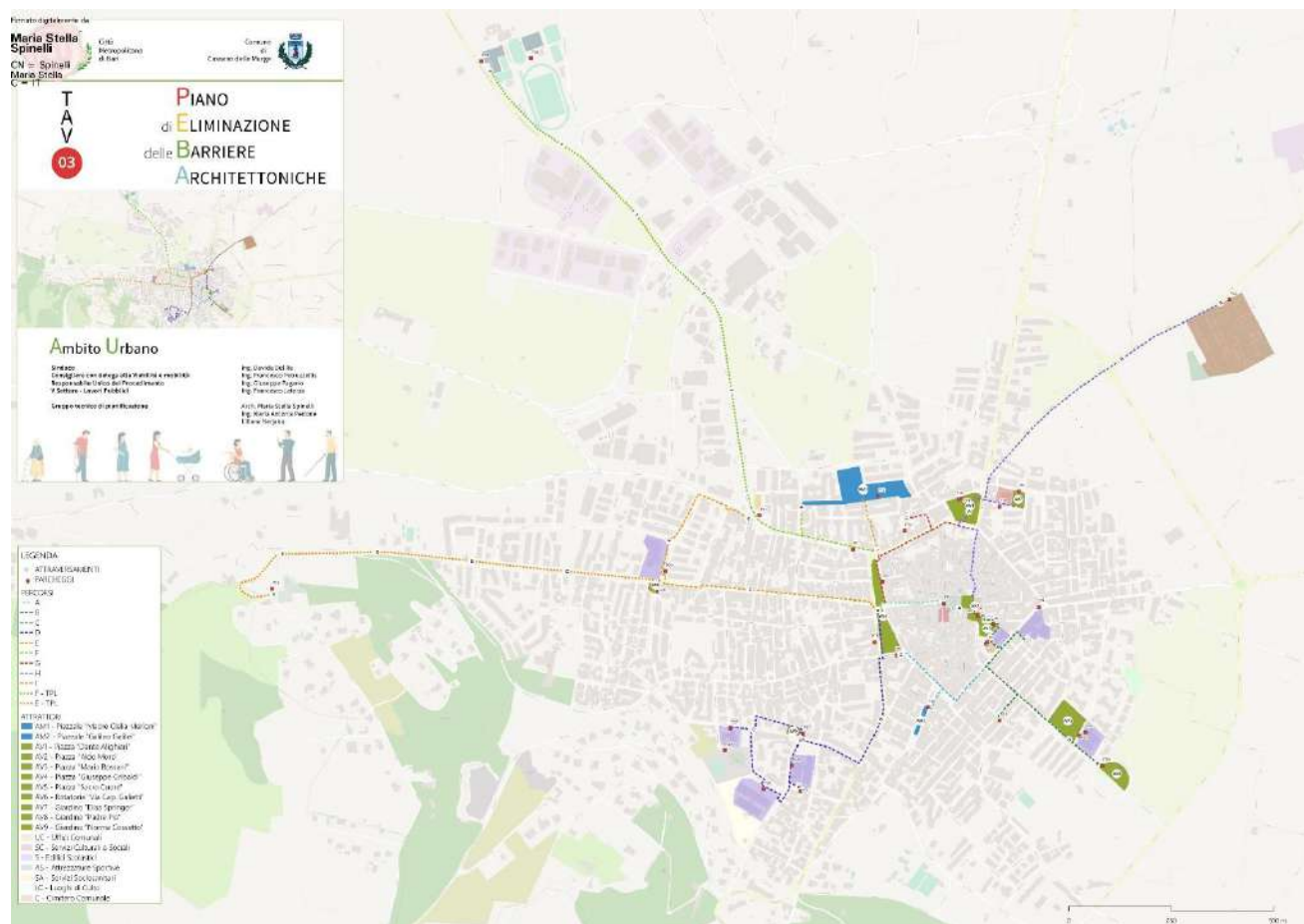


Guardando alla elevata componente di spostamenti pedonali che caratterizza la città di Cassano delle Murge e alla necessità di connettere la periferia dei Borghi con il centro, il Documento preliminare elabora delle proposte che, non solo a breve e medio termine (2 – 5 anni), ma con un orizzonte di riferimento al 2030, guardano al potenziamento delle connessioni pedonali in termini di sicurezza e continuità (il “Piediplan”) e alla creazione di una rete ciclabile sicura (il “Biciplan”).

I1 PEBA

In attuazione degli indirizzi del Documento Preliminare di PUMS il Comune di Cassano delle Murge ha avviato la redazione del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche, oggi consegnato e verso la conclusione del suo iter.

Nell'ambito urbano, il piano individua alcune delle direttrici principali sulla rete del Piediplan e fa una ricognizione puntuale delle barriere architettoniche lungo esse, arrivando a programmare una serie di interventi da attuare già nel breve periodo.



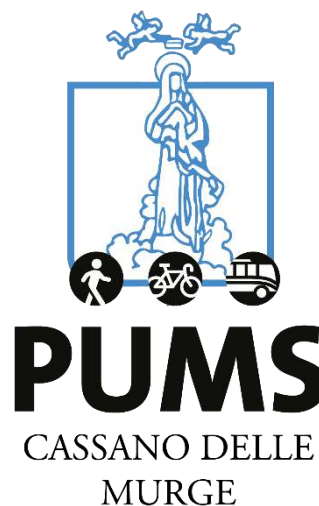
LA PARTECIPAZIONE

Coinvolgere i cittadini nella pianificazione e nell'implementazione delle strategie di mobilità sostenibile, ha il duplice scopo di costruire una visione condivisa e innescare un vero e proprio processo culturale di riconoscimento delle criticità e delle potenzialità del proprio contesto e di proiezione verso il cambiamento.

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile a Cassano delle Murge ha dunque avviato un dialogo strutturato con i diversi stakeholder: l'amministrazione comunale, la Polizia Locale, gli uffici di settore, nonché con le associazioni, i rappresentanti degli istituti scolastici e delle attività commerciali e turistiche, i cittadini interessati dai temi di pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico.

Obiettivo, oltre a raccogliere il bagaglio di conoscenza della città e del suo territorio e ad elaborare le variegate esigenze, è quello di attivare la comunità sul tema e innescare un processo di cittadinanza attiva e controllo sull'implementazione delle azioni che il piano prevederà.

Per il PUMS è stato definito un logo grafico efficace e riconoscibile che reinterpreta lo stemma araldico della città e lo declina, attraverso tre icone, sui temi principali della mobilità sostenibile: pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico. L'acronimo PUMS è scritto con un carattere tipografico in grassetto e senza grazie, che si presta ad essere riconoscibile e leggibile sia in grandi che piccole dimensioni. Infine i colori selezionati richiamano tanto la cromia dello stemma quanto il contesto paesaggistico della città.

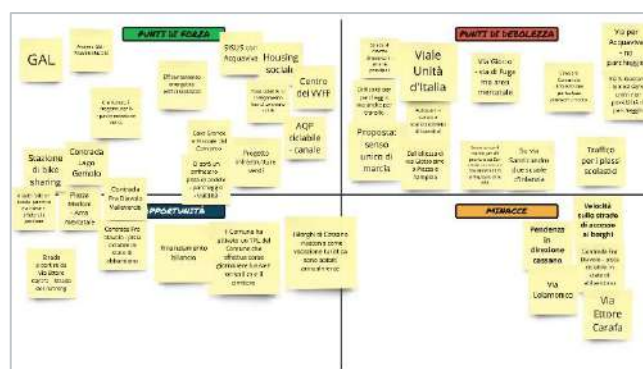


Individuati i diversi stakeholders, sono stati e saranno organizzati differenti incontri, alcuni dei quali svolti online, durante i quali ciascun partecipante ha la possibilità di apportare il proprio contributo.

Ad oggi, ai primi incontri organizzativi del G.d.L., si sono susseguiti quelli con la Maggioranza, con la Polizia Locale e con le associazioni e i cittadini tutti, invitate a partecipare ad un incontro aperto.



Gli output raccolti tramite entrambi gli strumenti vengono elaborati per la costruzione della matrice SWOT (Strenghts – Punti di Forza, Weaknesses – Punti di debolezza, Opportunities – Opportunità e Threats – Minacce), e costituiscono il sapere locale che amplia la base di partenza per l’elaborazione delle linee di indirizzo del Piano.



Alle modalità di spostamento vengono legate anche le diverse criticità che ciascun modo di spostarsi presenta a Cassano delle Murge, nell'ottica di definire quali siano oggi quelle maggiormente ostacolanti per una mobilità sostenibile. Ai cittadini viene infine richiesto di indicare se e a quali condizioni sarebbero disposti a modificare le proprie abitudini per un passaggio a forme più sostenibili.

Per quanto riguarda l'indagine scolastica, all'interno del questionario viene richiesto di indicare non solo l'abitudine di mobilità (e quindi se ci si dirige a scuola in automobile, a piedi o in bici) ma anche la distanza necessaria a raggiungere l'istituto scolastico di riferimento e la motivazione per cui viene scelto un mezzo piuttosto che un altro.

Allo scopo di ampliare la platea dei riscontri, si è scelto di prorogare ulteriormente la scadenza dei questionari.

Nelle prossime fasi di elaborazione della proposta di piano saranno calendarizzati focus group con stakeholder specifici, come associazioni di ciclismo e soggetti attivi per il cammino materano, i rappresentanti commerciali, i residenti dei Borghi, un workshop ed eventuali altri eventi nella forma di esplorazioni urbane collettive.



** This diagram provides an indicative interpretation of the level of participation for each step of the SUMP cycle. It is based on the documented experience on engagement practices, as described in e-smartec reports:

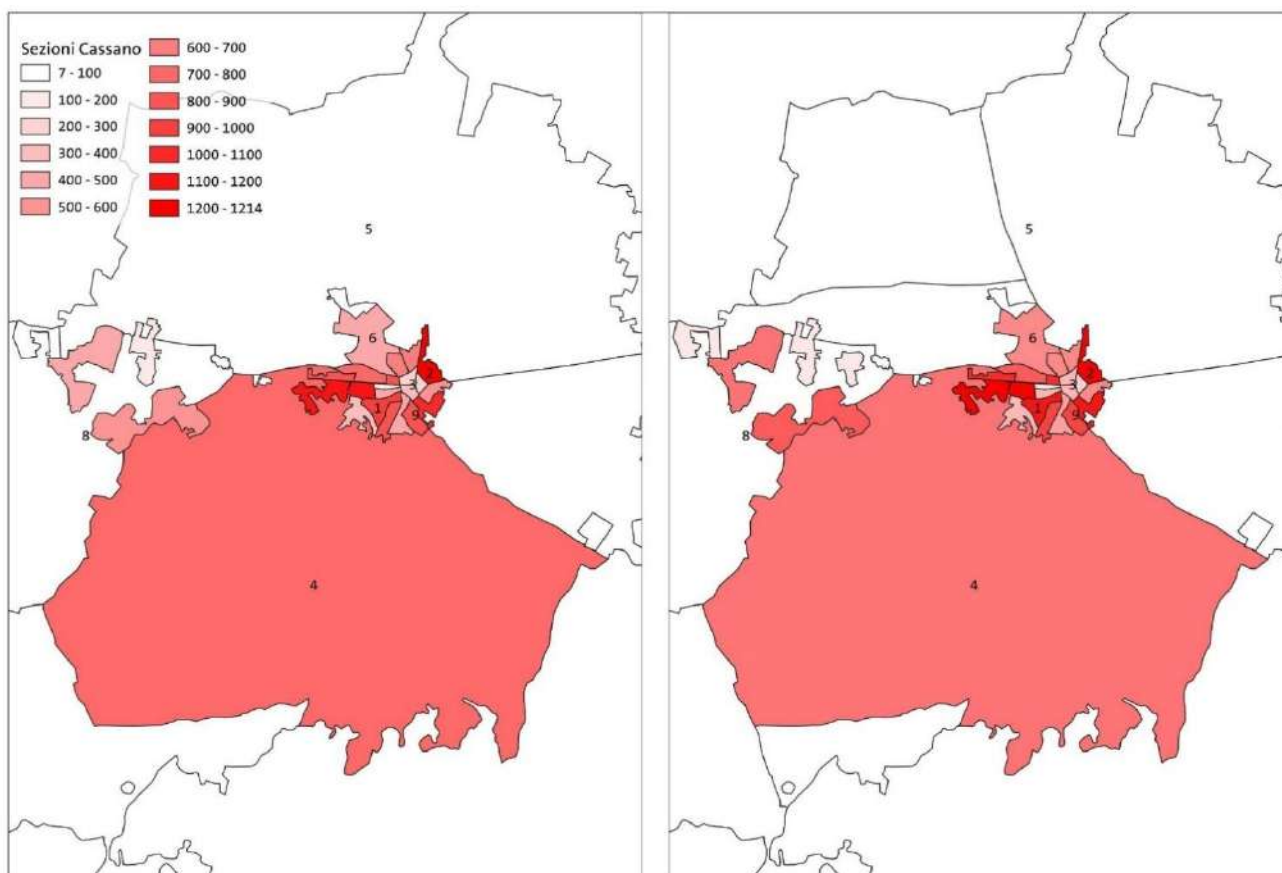
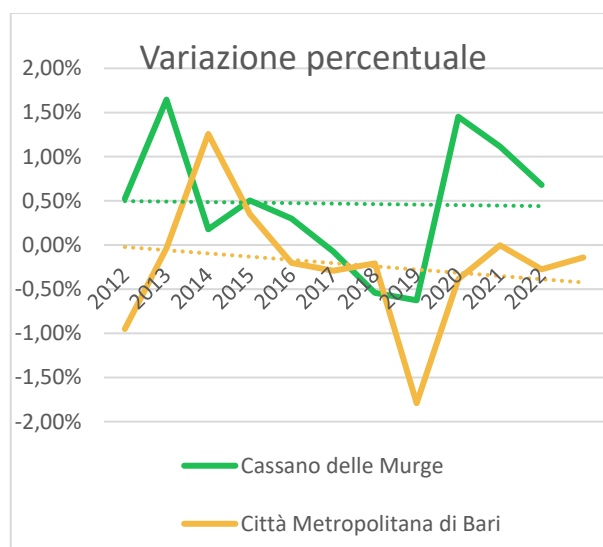
1. CERTH, "e-smartec: State-of-the-art on marketing techniques for citizens' and stakeholders' engagement in e-smartec Regions", March 2020
2. CERTH, "e-smartec: International state-of-the-art on marketing techniques for engagement", April 2020

L' ANALISI DEL QUADRO CONOSCITIVO

Dal punto di vista demografico, il Comune di Cassano delle Murge ha visto un trend di costante crescita della popolazione residente dal 2001 al 2021, anno in cui si è registrato un numero di residenti pari a 14970 abitanti.

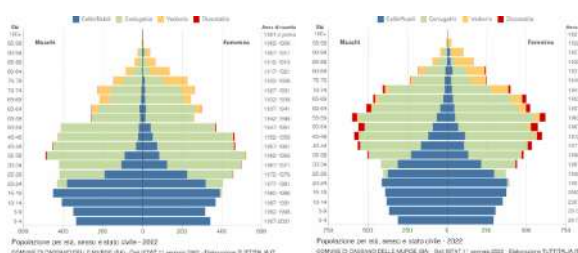
Rispetto ad una variazione media tra 0 e -0,5% degli abitanti registrata dal 2011 (anno del Censimento ISTAT) nella Città Metropolitana di Bari Cassano delle Murge mostra un andamento con variazioni altrettanto piccole ma in positivo, con un lieve decremento negli ultimi anni. Il confronto tra la popolazione del 2011 e quella del 2021 in ciascuna zona, mostra il fenomeno caratteristico a Cassano delle Murge del popolamento dei Borghi che da quartieri di

residenza estiva sono divenuti veri e propri aggregati residenziali tutto l'anno.



L'area dei borghi è indissolubilmente legata alla Foresta Mercadante, polmone verde della zona e riferimento turistico ricreativo per la città e i comuni limitrofi (compreso il capoluogo).

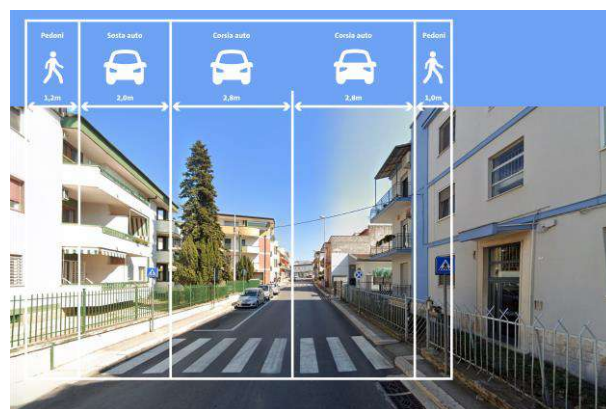
Confrontando le “piramidi dell'età” degli anni 2002, 2011 e 2022, si evince un progressivo assottigliamento della base della piramide, ovvero una riduzione della popolazione under 30.



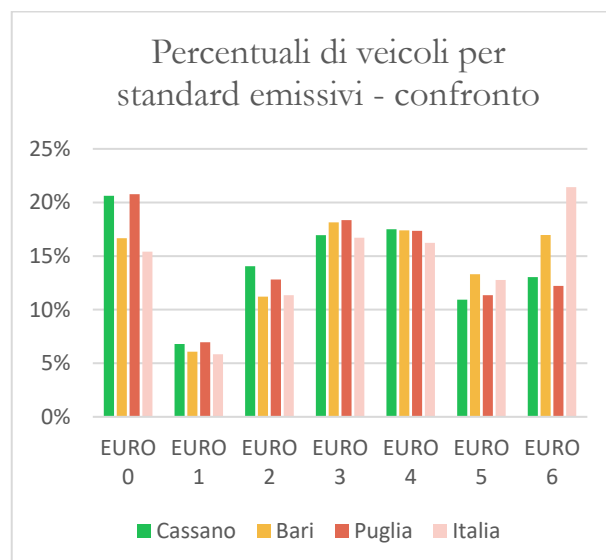
Anche per questo motivo, il comune, che si raccoglie per lo più in un raggio di 10 minuti a piedi dal centro risente di una forte dipendenza dall'auto che genera fenomeni di congestione stradale localizzati presso alcune vie e attrattori, negli orari di punta di queste attività.



Dal canto suo, la rete pedonale presenta numerose carenze e discontinuità che aumentano la percezione delle distanze, rafforzando l'utilizzo del mezzo motorizzato privato.



Il parco veicolare vede un tasso crescente ma un lento rinnovo: è infatti più vecchio della media Metropolitana e Pugliese



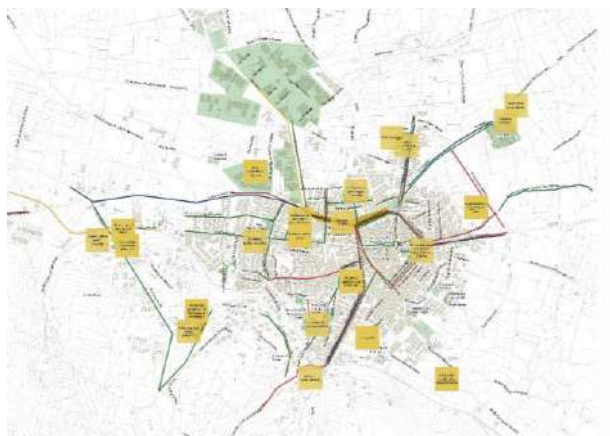
L'eccessivo utilizzo dell'auto privata ha effetti anche sulla qualità dell'aria, sull'inquinamento acustico e sull'elevato tasso di incidentalità stradale. E sottolinea la mancanza di offerta di sosta rispetto alla domanda.

Alcune aree di sosta esistenti, come quella utilizzata per il mercato, sono scarsamente messi a sistema con i punti di interesse, restando inutilizzati.

L'area centrale risulta da questo punto di vista particolarmente critica, insieme ad alcuni assi

principali quali Via Unità d'Italia (in particolare in corrispondenza dell'intorno di via Giotto), Via Convento, Via Indipendenza e Via della Repubblica, viabilità di accesso alla città ma anche luoghi di concentrazione delle attività commerciali di interesse. Altre viabilità particolarmente critiche sono quella attorno a Piazza Moro e ad essa afferenti, Via Cesare Battisti e Via Marconi.

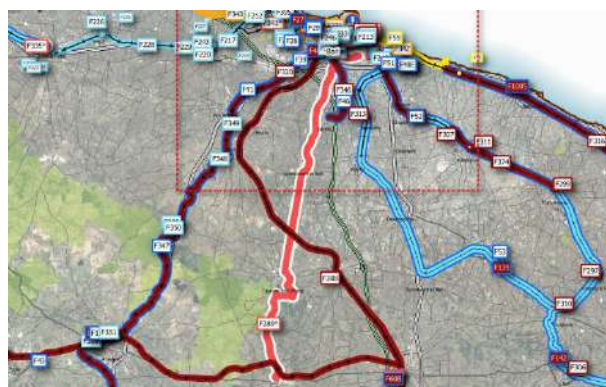
Tali viabilità sono infatti ricorrenti all'interno delle discussioni con gli Stakeholder.



Non è un caso che gli incidenti mortali dal 2012 al 2022 si localizzano sulla via per i Borghi e nei pressi dell'intersezione tra via Unità d'Italia e la Piazza principale dove si registra l'investimento di un pedone.



Se negli spostamenti urbani prevale l'automobile, negli spostamenti extraurbani, per la maggior parte diretti a Bari e Ritorno, il TPL gioca un ruolo fondamentale, tant'è che il PUMS di Città Metropolitana di Bari, ravvedendo una domanda significativamente alta ha proposto un intervento di BRT Santeramo-Bari recepito poi dal Piano attuativo del PRT.



Sempre nello scenario di riferimento rientra il tratto di Ciclovia dell'Acquedotto che dai Borghi arriva in città, per il quale è in corso la progettazione.



SWOT

Le informazioni ottenute dall'analisi del quadro conoscitivo e dal processo partecipativo 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.

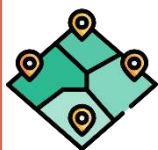
PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
CONTESTO E OFFERTA	CONTESTO E OFFERTA
Concentrazione commerciale su alcune vie e di servizi nell'area centrale	Traffico elevato su alcune direttrici urbane principali
Attivazione della ZTL in particolari periodi e giorni dell'anno	Assenza dei varchi e problematiche di sosta per i residenti
Progetto di rifacimento di un piazzale scolastico per riorganizzare sosta e accesso alle scuole, oltre che riqualificare l'area	Elevata congestione negli orari di entrata ed uscita dalle scuole
	Parcheggi insufficienti nell'area centrale
	Mancanza di un sistema di aree di sosta
Dimensioni cittadine ridotte (esclusa l'area dei Borghi)	Percorsi pedonali poco adeguati per confort, sicurezza, continuità
Finanziamento regionale acquisito per la redazione del PEBA	pedonalizzazioni e regolamentazioni speciali non interconnesse tra loro
Presenza di un Documento preliminare di PUMS con Bicipan e "Piediplan"	Presenza di barriere architettoniche lungo le principali vie urbane
Luoghi di interesse turistico diffusi anche nella campagna raggiungibili da viabilità a basso traffico	Presenza di intersezioni non sicure (in particolare per pedoni e ciclisti)
In realizzazione percorso di collegamento ciclabile in parte rivolto ai borghi	Assenza percorsi ciclabili sicuri nelle aree esterne (in particolare da/verso i borghi)
Passaggio del Cammino Materano	
Passaggio della Ciclovía dell'Acquedotto	

Recente attivazione di un servizio navetta da/verso i borghi	Insufficiente cura delle fermate bus e dei percorsi per raggiungerle
	Difficoltà di reperire informazioni sul trasporto pubblico
ABITUDINI DI MOBILITÀ	ABITUDINI DI MOBILITÀ
Diffuso utilizzo del TPL per gli spostamenti extraurbani (in particolare da e verso Bari)	Utilizzo dell'auto per la maggior parte degli spostamenti
	Tasso di motorizzazione in crescita e superiore alla media nazionale
	Scarso ricorso al trasporto pubblico locale
	I bus extraurbani non possono essere utilizzati per spostarsi all'interno del comune
OPPORTUNITÀ'	MINACCE
Cicloturismo in crescita	Fattori esterni (es. Covid-19) che portano gli utenti a scegliere mezzi privati piuttosto che pubblici
Puglia Regione turisticamente in crescita	
Trend di crescita di cammini e percorsi naturalistici	
Esistenza di finanziamenti (Europei, Nazionali, Regionali) cui poter attingere	Esaurimento dei fondi (Europei, Nazionali, Regionali) per lo sviluppo della mobilità sostenibile
Progetto Regionale di Integrazione Tariffaria	Mancato raggiungimento degli obiettivi di integrazione tariffaria o altre politiche da parte di enti sovralocali
Attenzione a livello europeo per le pianificazioni PUMS	Mancato raggiungimento dei fondi europei e nazionali per iniziative sulla mobilità sostenibile
Previsione di realizzazione del BRT Santeramo/Bari	

OBIETTIVI E STRATEGIE

Dal confronto tra gli obiettivi formulati delle Linee Guida Ministeriali, gli elementi locali significativi del quadro delle conoscenze, le criticità e i punti di forza, sono quindi stati formulati gli obiettivi del PUMS del Comune di Cassano delle Murge. L'elemento determinante nella formulazione è certamente la caratteristica imprescindibile per la città di avere due aree di lavoro con caratteristiche e esigenze differenti: La cittadina e l'area dei Borghi la cui popolazione è

in crescita. Per questo il PUMS individua alcuni obiettivi significativi per l'intero territorio. Dal processo partecipativo e dagli indirizzi della pianificazione vigente, emerge un interesse per il fattore ambientale e per la modifica delle abitudini. Insieme a questo, la riduzione della congestione (in particolare di fronte alle scuole), la riduzione del numero di morti e feriti negli incidenti e il miglioramento della qualità dello spazio stradale.



OBIETTIVI PER L'INTERO TERRITORIO

- Aumentare la componente pedonale e ciclabile degli spostamenti
- Aumentare la sicurezza stradale effettiva e percepita
- Ridurre l'inquinamento acustico e ambientale
- Aumentare la sensibilità e l'informazione sulla mobilità sostenibile



OBIETTIVI PER L'AREA URBANA

- Migliorare la qualità dello spazio stradale urbano
- Restituire spazio pubblico alle persone
- Garantire l'accessibilità a tutti
- Ridurre gli episodi di congestione stradale



OBIETTIVI PER L'AREA EXTRAURBANA E I BORGHI (DI INTERESSE ANCHE AI FINI DELL'ACCESSIBILITÀ TURISTICA)

- Incrementare i servizi di mobilità da/verso i Borghi e la foresta
- Incentivare la fruizione sostenibile del territorio ai fini ricreativi

LA VISION DEL PUMS DI CASSANO DELLE MURGE

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Cassano delle Murge propone la transizione verso una città completamente nuova sotto il profilo della mobilità. I temi al centro della discussione sono:

- la percorribilità pedonale della città
- la sicurezza per i ciclisti (che siano residenti o turisti)
- la riorganizzazione della sezione stradale di alcuni assi
- l'attenzione ai servizi per i borghi
- la qualità urbana dell'area storica
- la tutela dell'ambiente e della qualità della vita in città

Tuttavia, nulla può avvenire se non vi è una attenzione per il comportamento degli utenti

della strada: il coinvolgimento dei cittadini nel PUMS non è dunque solo finalizzato alla costruzione del piano ma, in maniera altrettanto importante, alla creazione di consapevolezza collettiva sull'importanza di ogni singolo nel cambiamento complessivo.

Quali dunque le parole d'ordine per il PUMS di Cassano delle Murge?

- Accessibilità universale
- Tutela e valorizzazione dell'ambiente e della foresta
- Connessione delle aree residenziali esterne
- Qualità della vita

Accessibilità universale

Tutela e valorizzazione dell'ambiente e della foresta

Connessione delle aree residenziali esterne

Qualità della vita