Comune di
CASSANO DELLE MURGE
Città Metropolitana di Bari



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

PUMS

(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	Comune di Cassano delle Murge (CMB)
SINDACO	Davide del Re
RUP	Arch. Fedele Spinelli

Redazione a cura di:

elaborazioni s.r.l.

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. Angelo Notaristefano

Timbri ed Approvazioni

ORDINE DEGLI INGEGNERI PROVINCIA DI BARI - INGEGNERE MAURIZIO DIFRONZO - SEZ. A - 8360 CIVILE E AMBIENTALE

ElaborAzioni S.r.l.
Via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI
C.F. - P. IVA 06674880726

FASE	PROPOSTA DI PIANO
ELAB. **TAV P1**	**STRATEGIA DI PIANO**
REDAZIONE	DICEMBRE 2024
REVISIONE	

RIFERIMENTO RELAZIONE:
CAP 2.4 ELEMENTI CARATTERIZZANTI E STRATEGIA DI MOBILITÀ

OBIETTIVI E PRIORITÀ PER LA MOBILITÀ

La costruzione degli obiettivi è stata il frutto della combinazione delle evidenze delle analisi con i risultati del processo partecipativo. Le considerazioni emerse sono state guardate alla luce degli obiettivi espressi dalle linee guida nazionali, verso cui i cittadini hanno espresso un giudizio di importanza.

Quali tra i seguenti obiettivi ritiene prioritari per il PUMS ?



Dal processo partecipativo e dagli indirizzi della pianificazione vigente, emerge un interesse per il fattore ambientale e per la modifica delle abitudini di mobilità.
La riduzione della congestione (in particolare di fronte alle scuole) è significativa solo in particolari punti della città, mentre sono di grande interesse la riduzione del numero di morti e feriti negli incidenti e il miglioramento della qualità dello spazio stradale.
L'elemento determinante nella formulazione degli obiettivi specifici, infine, è la caratteristica della città di avere due aree di residenza con caratteristiche e esigenze differenti: la cittadina e l'area dei Borghi la cui popolazione è in crescita. Per questo il PUMS declina gli obiettivi per area di interesse o per l'intero territorio.


INCONTRO PARTECIPATIVO DEL 19 GIUGNO 2024


INCONTRO PARTECIPATIVO DEL 9 OTTOBRE 2024

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

ELEMENTI CARATTERIZZANTI E STRATEGIA DI MOBILITÀ

Rispetto agli obiettivi proposti, la strategia per il PUMS di Cassano delle Murge si è declinata rispetto a ciascun territorio, considerando le peculiarità territoriali di Area Urbana e Borghi.

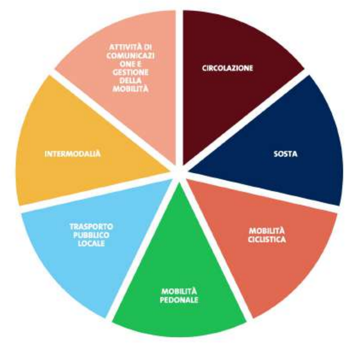
AREA URBANA

ELEMENTO	CARATTERISTICHE	CRITICITÀ
Centro Storico	Punto di interesse particolare per attrattori e turismo	Ridotte sezioni stradali con doppi sensi Conflitto tra sosta (molto richiesta) e altre funzioni della strada
Via Vittorio Emanuele III e Vittorio Veneto	Viabilità principale con concentrazione di attività commerciali e interesse ricreativo	Elevata Incidentalità Traffico intenso in molte ore della giornata Conflitto tra veicoli ed utenze deboli
Viabilità di penetrazione	Viabilità principale con concentrazione di attività commerciali Sezioni ridotte rispetto ai flussi Spesso, doppio senso di circolazione	Traffico sostenuto Episodi di congestione dovuti alle auto in sosta nonostante le sezioni ridotte Assenza di spazi per la sosta da destinare alle attività Incidentalità significativa
Istituti scolastici	Attrattore di domanda elevata e concentrata nel tempo	Congestione localizzata nel tempo e nello spazio Conflitto tra veicoli ed utenze deboli

BORGHI

ELEMENTO	CARATTERISTICHE	CRITICITÀ
Viabilità di connessione Borghi-Città	Presenza di una strada provinciale Domanda quotidiana degli abitanti dei borghi per recarsi in città che si sovrappone agli spostamenti extraurbani Altre viabilità comunque poco percorribili a piedi o in bici	Scarsa o assente sicurezza per pedoni e ciclisti Incidentalità elevata nelle intersezioni
Ingressi e Fermate del TPL	Punti pericolosi e spesso non adeguatamente segnalati	Elevata Incidentalità Assenza di informazioni e comfort di attesa
Foresta	Punto di interesse Turistico Ricreativo	Raggiungibile solo in auto Punti di interesse localizzati con scarsa gestione della sosta

In tali contesti, il PUMS agisce declinando localmente interventi classificabili in diversi ambiti di azione.



Il processo di definizione delle azioni è stato quindi fortemente calato sul contesto locale, arrivando alla definizione di una rosa già selezionata e vicina alle esigenze emerse dalla partecipazione. Oltre alle evidenze del processo partecipativo, la scelta delle azioni è stata frutto delle azioni già in campo, della coerenza con i Piani Sovraordinati e dell'efficacia valutata rispetto all'obiettivo anche sulla base del modello descritto al paragrafo 2.5 della Relazione di Piano.
Le alternative per la definizione dello scenario di piano, dunque, più che variare nel loro risultato finale complessivo, hanno visto un confronto nella loro priorità di attuazione.

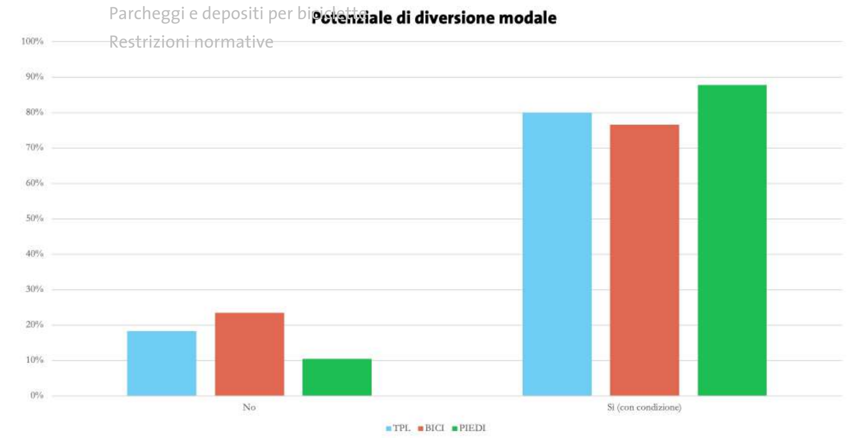
Lo scenario di piano scelto tra quelli possibili, è descritto dalla seguente scala di priorità:

1. Cycle networks, Accident Remedial, Pedestrian areas & routes, School travel plans, Cycle & pedestrian safety
2. Traffic calming measures
3. Barrier-free mobility
4. Promotional activities
5. Cycle parking & storage
6. Regulatory restrictions

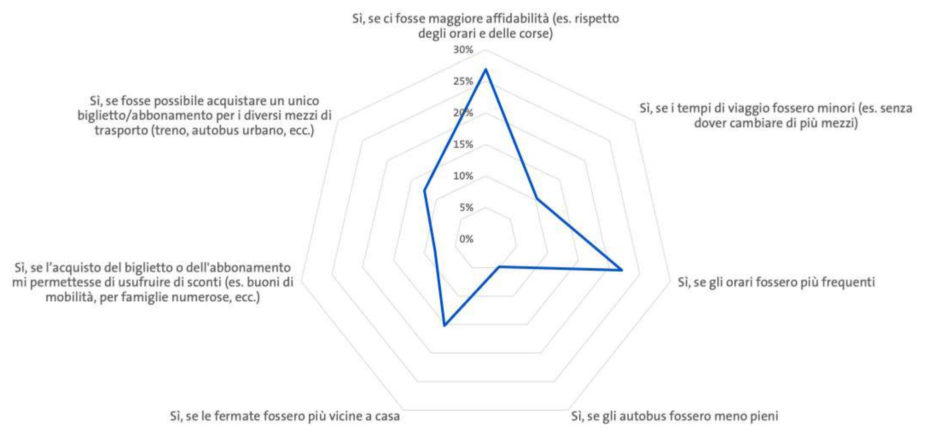
Tali valutazioni sono state confermate dall'analisi delle risposte ai questionari nella sezione relativa alla propensione al cambiamento, in cui la modalità prevalente come alternativa per chi oggi si sposta in auto è la pedonalità. Il TPL è l'alternativa e viene di fatto già utilizzato dai borghi sebbene può essere potenziato. Meno persone propendono all'uso della bici.

Reti ciclabili, Risanamento incidenti, Aree e percorsi pedonali, Piani di viaggio scolastici, Sicurezza ciclistica e pedonale
Misure di moderazione del traffico
Mobilità senza barriere
Attività promozionali
Parcheggi e depositi per biciclette
Restrizioni normative

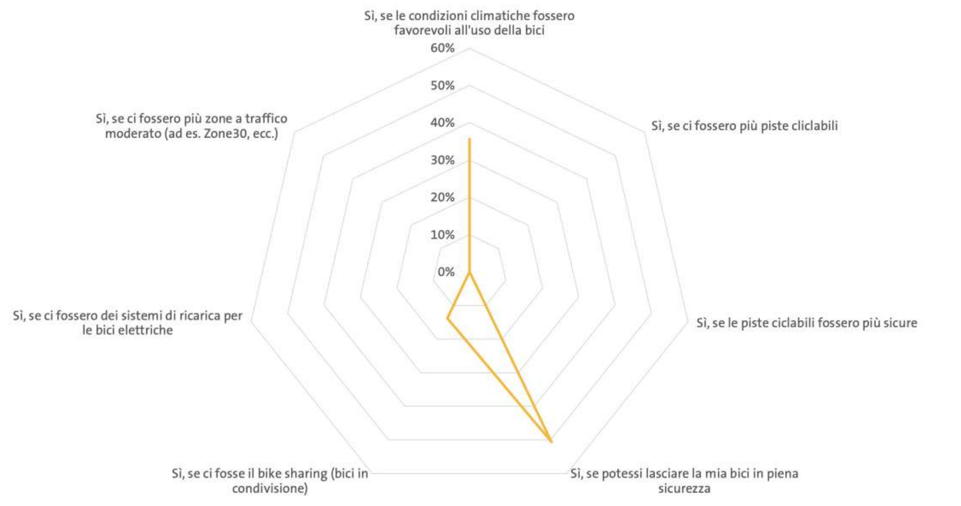
Potenziale di diversione modale



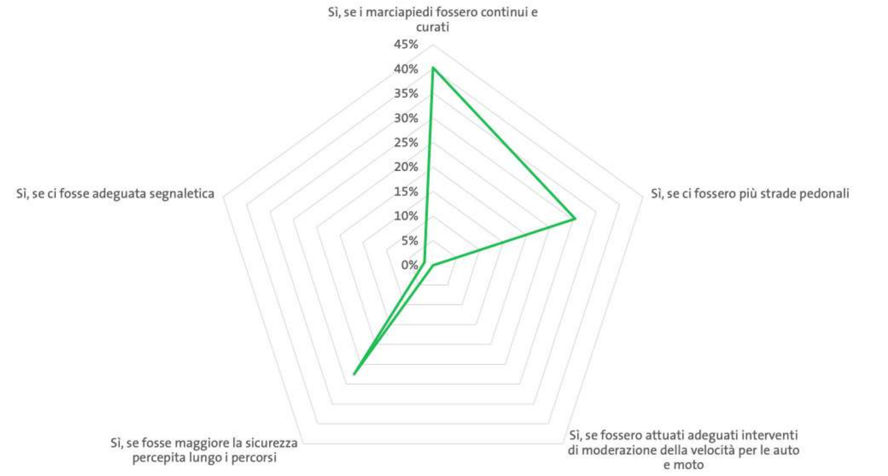
Relativamente alle motivazioni di scelta del TPL, approfondendo la disponibilità al cambiamento delle persone che si sono espresse, le condizioni più frequenti per il verificarsi del cambiamento sono maggiore affidabilità e frequenza, seguita da una maggiore accessibilità delle fermate, oltre al biglietto integrato per il passaggio al bus extraurbano.



Per la diversione verso la bicicletta appare fondamentale il tema della sicurezza dei mezzi parcheggiati, da considerare nella costruzione delle infrastrutture per la ciclabilità. Probabilmente dunque l'attivazione della velostazione realizzata e non ancora utilizzata, potrebbe portare già da subito benefici in questo senso.

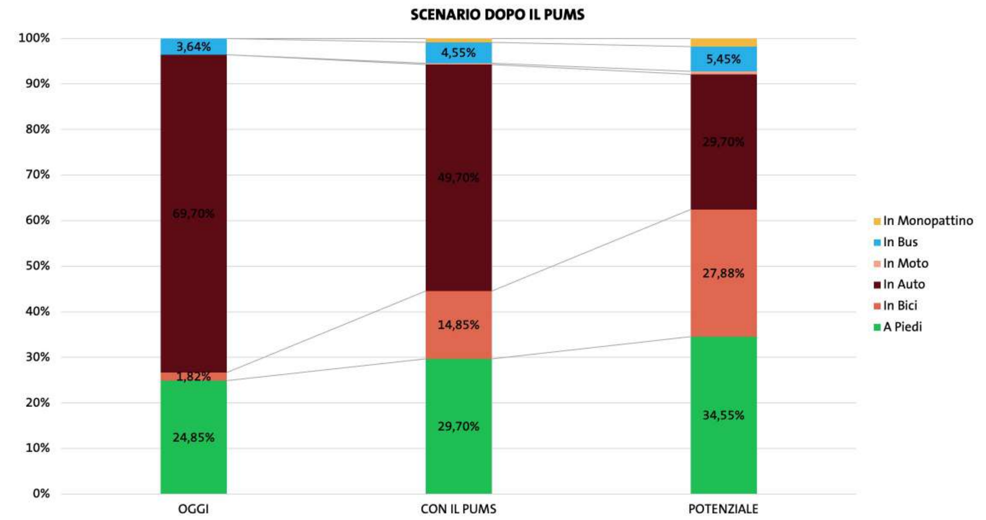


Sulla pedonalità infine si registra la maggiore disponibilità al cambiamento, viste le dimensioni cittadine. Continuità e sicurezza dei percorsi e relazioni sono gli aspetti su cui puntare per ottenere tale spostamento modale.



Interrogando quindi i cittadini sul mezzo desiderato al verificarsi delle condizioni favorevoli espresse, il potenziale di diversione modale è quello descritto dal grafico in basso, di cui si è stimato un risultato intermedio.

SCENARIO DOPO IL PUMS



La previsione descritta, a vantaggio di sicurezza, non annovera gli spostamenti di tipo ricreativo e occasionale che possono condurre ad ulteriori miglioramenti delle performance in quanto vi è già oggi una maggiore propensione all'uso di mobilità alternativa.
Questi risultati, pur molto incoraggianti, mostrano come, per l'ottenimento di una maggiore riduzione dell'uso del mezzo privato a favore di sistemi di trasporto più sostenibili, gli interventi infrastrutturali dovranno essere accompagnati nel lungo periodo da politiche incisive e coerenti di orientamento della domanda (regolamentazione della sosta, ampliamento ZTL e delle zone 30, sharing mobility, etc.).
Il tema dell'accessibilità universale è trasversale e rappresenta un cardine dalla sostenibilità dei trasporti: è infatti imprescindibile per poter avere un coinvolgimento attivo di tutti gli utenti nella vita quotidiana e nella ricerca dello sviluppo e della sostenibilità di un territorio.
Interventi sulla circolazione saranno particolarmente utili quando incidono sulla sicurezza e sulla deviazione del traffico di attraversamento.
Sulla base di queste considerazioni e della visione delineata, in linea con le strategie previste dalle linee guida nazionali e regionali e le priorità emerse dal processo partecipativo, il PUMS compone le azioni riportate in tabella per macrocategorie (Pedonalità e sicurezza degli utenti deboli; Sosta e regolamentazione del traffico; Ciclabilità sicura e intermodalità; Trasporto Pubblico Locale; Attività di comunicazione e gestione della mobilità), priorità e sviluppo temporale.

AZIONI DI PIANO, PRIORITÀ E SVILUPPO TEMPORALE

CATEGORIA	Sintesi Azioni	Breve	Medio	Lungo
Circolazione	Estensione e nuova regolamentazione della ZTL del Centro Storico	Definizione del Regolamento con coinvolgimento degli stakeholder	Monitoraggio ed eventuali modifiche al regolamento	
	Istituzione Zona 30 attorno al centro	Introduzione del limite di 30 km/h sulla viabilità locale	Realizzazione degli interventi puntuali per la riduzione della velocità in accesso delle automobili e l'aumento della sicurezza pedonale	Realizzazione degli interventi puntuali per la riduzione della velocità di transito delle automobili e l'aumento della sicurezza pedonale
	Interventi puntuali per la messa in sicurezza di punti critici (Urbani ed extraurbani)	Intersezioni e punti ad alta priorità	Intersezioni e punti a media priorità	Intersezioni e punti a bassa priorità
	Riorganizzazione della viabilità di accesso alla città	PUT per l'approfondimento dello studio della viabilità		
		Introduzione del senso unico su viale unità d'Italia e riorganizzazione della sezione stradale (con modifiche della viabilità attorno)	Introduzione del senso unico di marcia su Via Cap. Galietti e riorganizzazione della sezione con introduzione della sosta	
		Via Bari: estensione del doppio senso fino a Via Pepe e completamento di Via 24 Maggio come da PRG fino alal rotatoria		
Sosta	Istituzione del divieto di parcheggio nel centro storico con controllo elettronico degli accessi	Definizione delle aree di sosta per i residenti interne e limitrofe alla ZTL, definizione delle categorie ammesse	Monitoraggio ed eventuali modifiche al regolamento	
	Riorganizzazione della sosta attorno al centro	Introduzione dei sensi unici nell'area tra via Cap. Galietti e Via Acquaviva	Introduzione dei sensi unici nell'area attorno a Via Convento e Via della Repubblica e valutazione della sosta	Parcheggio di scambio presso la stazione del BRT
	ParK&Walk di Via Toti e Via Cap. Galietti	Via Toti: organizzazione del parcheggio e percorso pedonale fino al centro	Via Cap. Galietti: organizzazione del parcheggio e percorso pedonale fino al centro	
Mobilità Ciclistica	Realizzazione di una Rete ciclabile continua e interconnessa	Realizzazione degli interventi previsti per la rete ad alta priorità	Realizzazione degli interventi previsti per la rete a media priorità	Realizzazione degli interventi previsti per la rete a bassa priorità
	Progettazione e realizzazione della segnaletica informativa per i ciclisti	Progettazione di un sistema grafico integrato e segnalamento lungo la rete ad alta priorità	Segnalamento lungo la rete a media priorità	Segnalamento lungo la rete a bassa priorità
	Messa in sicurezza dei percorsi ciclabili extraurbani	Interventi nelle intersezioni della viabilità extraurbana con ciclovie esistenti e ad alta priorità	Interventi nelle intersezioni della viabilità extraurbana con ciclovie a media priorità	Interventi nelle intersezioni della viabilità extraurbana con ciclovie a bassa priorità
	Realizzazione di cicloposteggi e(bike box nel parcheggio di via Toti e su pazza dante)	Cicloposteggi presso scuole, municipio, Foresta Mercadante e Park&Walk di Via Toti	Bikebox per i ParK&Walk	Velostazione presso la stazione del BRT
Mobilità Pedonale	Messa in sicurezza della rete pedonale principale affinchè sia continua e interconnessa	Realizzazione degli interventi previsti per la rete pedonale prioritaria e interventi di moderazione rinforzata ad alta priorità	Realizzazione degli interventi previsti per la rete pedonale prioritaria e interventi di moderazione rinforzata a media priorità	Realizzazione degli interventi previsti per la rete pedonale prioritaria a bassa priorità
	Introduzione shared space sulla viabilità locale di piccola sezione		graduale miglioramento dello spazio pubblico sulla viabilità locale	graduale miglioramento dello spazio pubblico sulla viabilità locale
Mobilità Scolastica	Zone scolastiche e miglioramento della sicurezza e della qualità dello spazio pubblico nei pressi delle Scuole	Interventi nell'area delle Scuole Secondarie	Interventi scuola Primaria via Sturzo e Via Gramsci	Interventi altre scuole
	Aumento dell'accessibilità sostenibile (istituto superiore)	connessione pedonale confortevole e sicura con la fermata TPL e interventi lungo Via Ponchielli	Attivazione di corse "scolastiche" del TPL sulla base della frequenza;Realizzazione del collegamento ciclabile con altre zone della città	
	Campagne/iniziative per la mobilità scolastica sostenibile (Piedibus, Bicibus, Mobility Manager Scolastici..)	Individuazione e formazione dei Mobility Manager Scolastici	Iniziative per la mobilità scolastica sostenibile (Piedibus, Bicibus)	Altre Campagne
TPL	Riprogettazione delle fermate (riconoscibilità e informazione) e aumento dell'accessibilità al TPL per i passeggeri di ridotta mobilità realizzando interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate	Miglioramento della qualità delle fermate presso i Borghi	Miglioramento della qualità delle fermate su Piazza Dante e in Via Colamonico (con spostamento angolo via Pellerano)	Miglioramento fermate
	Monitoraggio del Servizio e Adeguamento del Piano di esercizio del Trasporto pubblico urbano	Monitoraggio di Saliti e discesi e questionari all'utenza	Individuazione di fondi per aumentare la frequenza e per le corse scolastiche	Riorganizzazione del Piano di Esercizio per il raggiungimento della stazione del BRT
	Servizi di infomobilità	Migliorare accesso all'informazione e ticketing da remoto		
	Promozione dell'intermodalità (Accessibilità dei nodi)		Armonizzazione del TPL urbano con corse extraurbane e interconnessione in fermate chaive	Creazione Fermata di Scambio con BRT
	Costante rinnovo del parco mezzi			Sostituzione del mezzo
Attività di comunicazione e gestione della mobilità	Promozione di eventi per sensibilizzare la popolazione alla mobilità sostenibile			
	Implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing			

