

CITTÀ di
GALATINA



REGIONE
PUGLIA

Piano



P

Urbano



U

della Mobilità



M

Sostenibile



S

2024-2034



FASE B LINEE DI INDIRIZZO

FASE B LINEE DI INDIRIZZO DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)	5
1 INTRODUZIONE	6
1.1 STRUTTURA DEL GRUPPO DI LAVORO	6
1.2 STRUTTURA DEL DOCUMENTO.....	7
1.3 METODOLOGIA	8
1.4 GLI OBIETTIVI MINISTERIALI E REGIONALI DEL PUMS.....	9
1.5 LINEE GUIDA EUROPEE	12
2 RICOSTRUZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO.....	14
3 ANALISI S.W.O.T. VALUTAZIONE DELLO STATO DI FATTO DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ FASE A	16
3.1 ANALISI SWOT	16
4 COME IMMAGINIAMO GALATINA NEL 2034 - LA VISIONE.....	19
5 STRATEGIE DEL PUMS DI GALATINA (2024-2034) UN PROGRAMMA COMPLESSIVO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE.....	21
6 OBIETTIVO DI MODAL SPLIT DEL PUMS.....	24
7 LE PRINCIPALI LINEE DI AZIONE DEL PUMS DEL COMUNE DI GALATINA E I TARGET DI SVILUPPO SOSTENIBILE	25
7.1 RILANCIARE IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL): LA PROGETTAZIONE DI UN NUOVO SERVIZIO.....	26
7.2 LA PIANIFICAZIONE DELLA RETE E DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) E LA PROPOSTA DI PROTOCOLLO D'INTESA CON I SINDACI DELL'AREA URBANA GALATINESE	27
7.3 SICUREZZA E PERFEZIONAMENTO DELLA RETE STRADALE	29
7.4 LA VIVIBILITÀ DEGLI SPAZI PUBBLICI: RIQUALIFICAZIONE URBANA E PROTEZIONE DAL TRAFFICO DEI QUARTIERI - ISOLE AMBIENTALI - SICUREZZA URBANA - PEDONALITÀ	30
7.5 IL SISTEMA DELLA SOSTA	31
7.6 LO SVILUPPO DELLA CICLABILITÀ, IL CICLOTURISMO PER LA VALORIZZAZIONE E DEGLI ATTRATTORI CULTURALI	32
7.7 CITTÀ SMART E HUB DI INNOVAZIONE	33
7.8 VEICOLI CONDIVISI E A BASSE EMISSIONI PER LE PERSONE E PER LE MERCI	35
7.9 PROMUOVERE LA DIFFUSIONE DI NUOVI COMPORTAMENTI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE	35
7.10 GALATINA UNA CITTÀ ACCESSIBILE A TUTTI, SUPERARE LE BARRIERE (PEBA).....	36
7.11 PARCHI, GIARDINI E INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ E PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA	37
8 I TEMPI DI ATTUAZIONE DEL PUMS.....	38
9 IL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI E GLI INDICATORI DI VALUTAZIONE.....	39



FASE B LINEE DI INDIRIZZO

ELENCO TABELLE

TABELLA 1	GRUPPO DI LAVORO PUMS	6
TABELLA 2	LE STRATEGIE DEFINITE DALLE LINEE GUIDA MINISTERIALI E REGIONALI	8
TABELLA 3	OBIETTIVI “MINIMI OBBLIGATORI” DEL DECRETO MINISTERIALE N.396 2019	10
TABELLA 4	OBIETTIVI DELLE LINEE GUIDA REGIONALI	11
TABELLA 5	GLI OBIETTIVI DEL PUMS DEL COMUNE DI GALATINA	15
TABELLA 6	ANALISI SWOT (STRENGTHS, WEAKNESSES, OPPORTUNITIES, THREATS).....	17
TABELLA 7	LA VISIONE DI GALATINA NEL 2034.....	19
TABELLA 8	INDICATORI DI RISULTATO CON ORIZZONTE 2034.....	39
TABELLA 9	OBIETTIVI, INDICATORI E TARGET RELATIVI ALLA DIMENSIONE “SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE”	40
TABELLA 10	OBIETTIVI, INDICATORI E TARGET RELATIVI ALLA DIMENSIONE DELLA “EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ”	40
TABELLA 11	OBIETTIVI, INDICATORI E TARGET RELATIVI ALLA DIMENSIONE “SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE”	40
TABELLA 12	OBIETTIVI, INDICATORI E TARGET RELATIVI ALLA DIMENSIONE “SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA”	41

ELENCO IMMAGINE

IMMAGINE 1	IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE DEL PUMS SECONDO LE LINEE GUIDA EUROPEE.....	13
IMMAGINE 2	L’AREA URBANA DI GALATINA.....	27

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



CITTÀ DI GALATINA
Via Via Umberto I, 40
73013 Galatina (Le)

Sindaco
Dott. Fabio **Vergine**

Assessore Lavori Pubblici
Dott. Carmine **Perrone**

Responsabile del Servizio Opere pubbliche
Demanio e Urbanizzazioni
Mobilità urbana e Trasporti
Manutenzioni-Pubblica Illuminazione
e Responsabile Unico Procedimento (R.U.P.)
Ing. Rocco Alessandro **Verona**

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



REDAZIONE A CURA DI

www.sandrolisiarchitetto.it

sandro.lisi@archiworldpec.it

architetto.sandrolisi@gmail.com

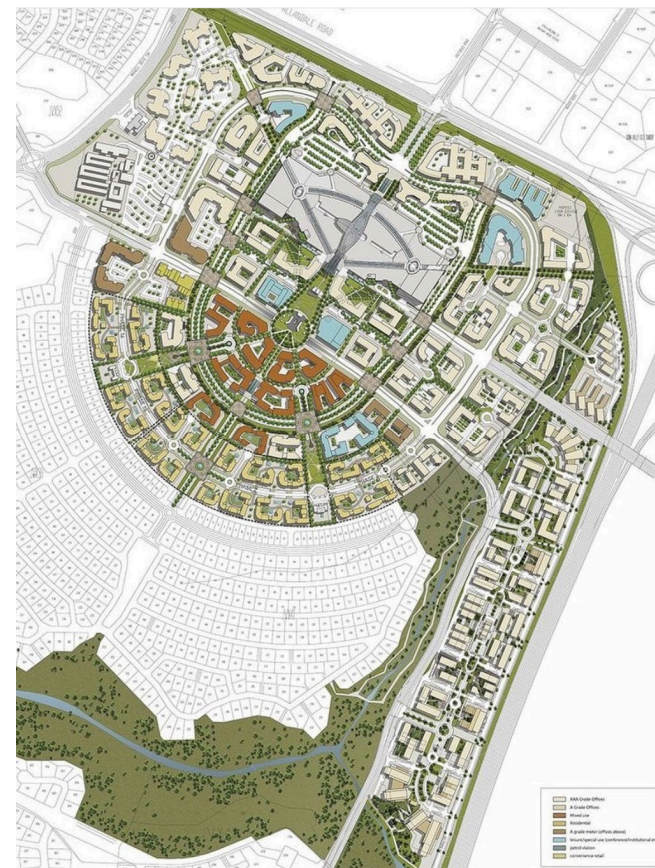
Tel. +39 0832 09.11.58

Fax. +39 0832 09.07.64

Architetto Sandro Lisi
Studio di Architettura

73100 Lecce - Via G. Zanardelli, 33 (Sede)

20123 Milano - Corso Magenta, 56 (Uff.)





FASE B

LINEE DI INDIRIZZO DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

4.1 | STREETS NEAR KEY DESTINATIONS



4.2 | NEIGHBORHOOD STREETS



4.3 | COMMERCIAL AND MIXED-USE STREETS



1 INTRODUZIONE

Il Comune di Galatina ha affidato all'Architetto Sandro Lisi l'incarico per la redazione del **PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI GALATINA**, in virtù della Determinazione n. 1563 del 12.09.2023 del Settore Lavori Pubblici del Comune di Galatina.

1.1 Struttura del gruppo di lavoro

Così come previsto dalle Linee Guida MIT per la redazione dei PUMS (DM 397 4 agosto 2017), è stato costituito un gruppo di lavoro che comprende i rappresentanti dell'Amministrazione Comunale ed il progettista incaricato.

La seguente **TABELLA 1** restituisce la struttura del gruppo di lavoro.

TABELLA 1 GRUPPO DI LAVORO PUMS

ORGANIZZAZIONE	RUOLO	NOMINATIVO
COMUNE DI GALATINA	SINDACO	DOTT. FABIO VERGINE
	ASSESSORE LAVORI PUBBLICI	AVV. CARMINE PERRONE
	ASSESSORE URBANISTICA	ING. GUGLIELMO STASI
	RESP. SETTORE LAVORI PUBBLICI	ING. ALESSANDRO ROCCO VERONA
	RESP. SETTORE URBANISTICA	ARCH. NICOLA MIGLIETTA GEOM. DOMENICO LUCA CARRATTA
	COMANDANTE CORPO POLIZIA MUNICIPALE	DOTT. LUIGI TUNDO
STUDIO ARCHITETTURA LISI	RESPONSABILE DI PROGETTO	ARCHITETTO SANDRO LISI

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



1.2 Struttura del documento

Il presente documento restituisce le Linee di Indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Galatina.

L'attività di seconda fase di redazione del PUMS, a valle della ricostruzione del quadro conoscitivo, è dedicata alla definizione delle Linee di Indirizzo e al disegno degli scenari del PUMS.

Il documento è articolato nelle seguenti parti:

- Restituzione degli esiti del quadro conoscitivo, integrato dall'analisi SWOT (Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats) riferita all'intero sistema della mobilità;
- Definizione di obiettivi attraverso indicatori qualitativi e quantitativi a supporto del sistema di valutazione del PUMS;
- Individuazione delle strategie per la costruzione degli scenari del PUMS.

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



1.3 Metodologia

Il DM 4 agosto 2017 indica la relazione tra obiettivi e strategie e tra queste ultime e la costruzione dello scenario di piano: *“una chiara individuazione degli obiettivi consentirà di delineare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello Scenario di Piano”*.

Più nello specifico, le Linee guida ministeriali indicano che, *“al fine di poter perseguire gli obiettivi individuati dal PUMS risulta necessario **definire le strategie e le relative azioni** che costituiscono la base di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano. Una strategia è costituita da una o più azioni da intraprendere per poter raggiungere uno o più obiettivi e dare quindi risposta a specifiche criticità evidenziate dall’analisi del quadro conoscitivo.”*

Così come già visto per gli **obiettivi**, anche per le **strategie**, le Linee Guida Regionali provvedono ad una loro integrazione, ciò per effetto della necessità di tenere in debita considerazione le peculiarità e la specificità del territorio pugliese, nonché di riequilibrare il peso attribuito alle azioni di carattere infrastrutturale a favore di quelle che promuovono azioni di tipo immateriale e modalità di trasporto a più basso impatto, come quella ciclopedonale e i servizi di mobilità condivisa.

Le strategie definite dalle Linee guida ministeriali e regionali sono riportati in **TABELLA 2**

TABELLA 2 LE STRATEGIE DEFINITE DALLE LINEE GUIDA MINISTERIALI E REGIONALI

STRATEGIE	LINEE GUIDA
INTEGRAZIONE TRA I SISTEMI DI TRASPORTO, CHE COMPREDANO ANCHE SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA, LADDOVE ECONOMICAMENTE E FINANZIARIAMENTE SOSTENIBILI	MINISTERIALI
SVILUPPO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DEL SERVIZIO ED INNALZARE LA VELOCITÀ COMMERCIALE DEI MEZZI DEL TRASPORTO PUBBLICO	MINISTERIALI
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	MINISTERIALI
INTRODUZIONE DI SISTEMI DI MOBILITÀ MOTORIZZATA CONDIVISA, QUALI CAR-SHARING, BIKE-SHARING, VAN-SHARING, CAR-POOLING	MINISTERIALI
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 2014 SULLA REALIZZAZIONE DI UNA INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	MINISTERIALI
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	MINISTERIALI
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	MINISTERIALI
SVILUPPO STRATEGICO DEI SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO	REGIONALI
SVILUPPO DELLE TECNICHE DI MOBILITY MANAGEMENT	REGIONALI
COINVOLGIMENTO ATTIVO DEL MONDO DELLA SCUOLA	REGIONALI
DIFFUSIONE DI SISTEMI E SOLUZIONI A SERVIZIO DEGLI UTENTI A MOBILITÀ RIDOTTA	REGIONALI
SVILUPPO DI SOLUZIONI DI TRASPORTO PER LA MOBILITÀ TURISTICA	REGIONALI
DEFINIZIONE DELLE POLITICHE GESTIONALI DELLA SOSTA E DELLA CIRCOLAZIONE	REGIONALI
DEFINIZIONE DELLE POLITICHE DI MOBILITÀ PER LE AREE INTERNE E I PICCOLI CENTRI	REGIONALI

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



1.4 Gli obiettivi Ministeriali e Regionali del PUMS

Punto di partenza per la redazione del PUMS è il quadro definito dalle Linee guida ministeriali per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397, aggiornato dal DM 28 agosto 2019, n.396), Regionali (DGR 193/2018 in parte modificate dalla deliberazione della Giunta Regionale n. 1645 del 20 settembre 2018) che integra quanto riportato nelle Linee guida europee, la cui seconda edizione è stata presentata in occasione della Conferenza europea CIVITAS tenutasi a Graz (Austria) dal 2 al 4 ottobre 2019¹.

Tali riferimenti forniscono indicazioni alla redazione del Piano pur essendo necessario un loro adattamento al contesto e alla dimensione demografica dei due comuni, anche al fine di rendere coerente ed efficace l'intero processo di pianificazione.

Ogni macro-obiettivo è associato a un set di obiettivi specifici rappresentati a loro volta da indicatori utili, sia nella valutazione dello stato di fatto del sistema dei trasporti, che nella fase di valutazione ex ante degli scenari di Piano, che ancora in quella successiva di monitoraggio, ovvero di valutazione ex post del Piano.

La **TABELLA 3** sintetizza i macro-obiettivi (obiettivi minimi Ministeriali) indicati nel Decreto Ministeriale N. 396/2019.

¹ <https://www.pumsgalatina.it/commissione-europea>

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

TABELLA 3 OBIETTIVI “MINIMI OBBLIGATORI” DEL DECRETO MINISTERIALE N.396 2019

DIMENSIONE DELLA SOSTENIBILITÀ		MACRO-OBIETTIVI
1	EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ	<p>A1. Miglioramento del TPL</p> <p>A2. Riequilibrio modale della mobilità</p> <p>A3. Riduzione della congestione</p> <p>A4. Miglioramento dell’accessibilità di persone e merci</p> <p>A5. 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)</p> <p>A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano</p>
2	SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE	<p>B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi</p> <p>B2. Miglioramento della qualità dell’aria</p> <p>B3. Riduzione dell’inquinamento acustico</p>
3	SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE	<p>C1. Riduzione dell’incidentalità stradale</p> <p>C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti</p> <p>C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti</p> <p>C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)</p>
4	SOSTENIBILITÀ SOCIO- ECONOMICA	<p>D1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)</p> <p>D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza</p> <p>D3. Aumento del tasso di occupazione</p> <p>D4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)</p>

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

Un secondo insieme di obiettivi deriva dalle Linee Guida della Regione Puglia per la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), così come approvate dalla DGR n. 193 del 20 febbraio 2018 e poi in parte modificate dalla deliberazione della Giunta Regionale n. 1645 del 20 settembre 2018.

La Regione, nella definizione dei propri obiettivi, ha quindi recepito alcuni obiettivi ministeriali per poi affiancarli ad altri obiettivi propri ovvero: Riduzione tasso di motorizzazione; Contenimento dei consumi energetici; Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture; Miglioramento della qualità della vita; Economicità dei trasporti.

Di seguito gli obiettivi identificati dalle Linee guida regionali. **TABELLA 4**

TABELLA 4 OBIETTIVI DELLE LINEE GUIDA REGIONALI

AREE DI INTERESSE		MACRO-OBIETTIVI
1	EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ	A1. Riduzione tasso di motorizzazione (R) A2. Riequilibrio modale della mobilità (M) A3. Riduzione della congestione stradale (M) A4. Miglioramento della accessibilità di persone e merci (M) A5. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano (M) A6. 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) (M)
2	SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE	B1. Contenimento dei consumi energetici (R) B2. Miglioramento della qualità dell'aria (M) B3. Riduzione dell'inquinamento acustico (M)
3	SICUREZZA DELLA MOBILITÀ	C1. Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture (R)
4	SOSTENIBILITÀ SOCIO- ECONOMICA	D1. Miglioramento della qualità della vita (R) D2. Miglioramento della inclusione sociale (M) D3. Economicità dei trasporti (R)

M=Ministero | R=Regione

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

1.5 Linee guida europee

Gli otto principi del PUMS (vedere paragrafo 3 e 4 della relazione FASE A) sulle informazioni delle linee guida europee, si basano su 4 fasi e 12 passaggi principali che definiscono l'intero ciclo di vita di un PUMS.

I passaggi non sono meramente sequenziali e alcuni di essi si svolgono in parallelo o si riadattano durante il processo di Piano.

Il presente documento restituisce i risultati relativi allo sviluppo della strategia del Piano (seconda fase, attività 4, 5 e 6) **IMMAGINE 1**.

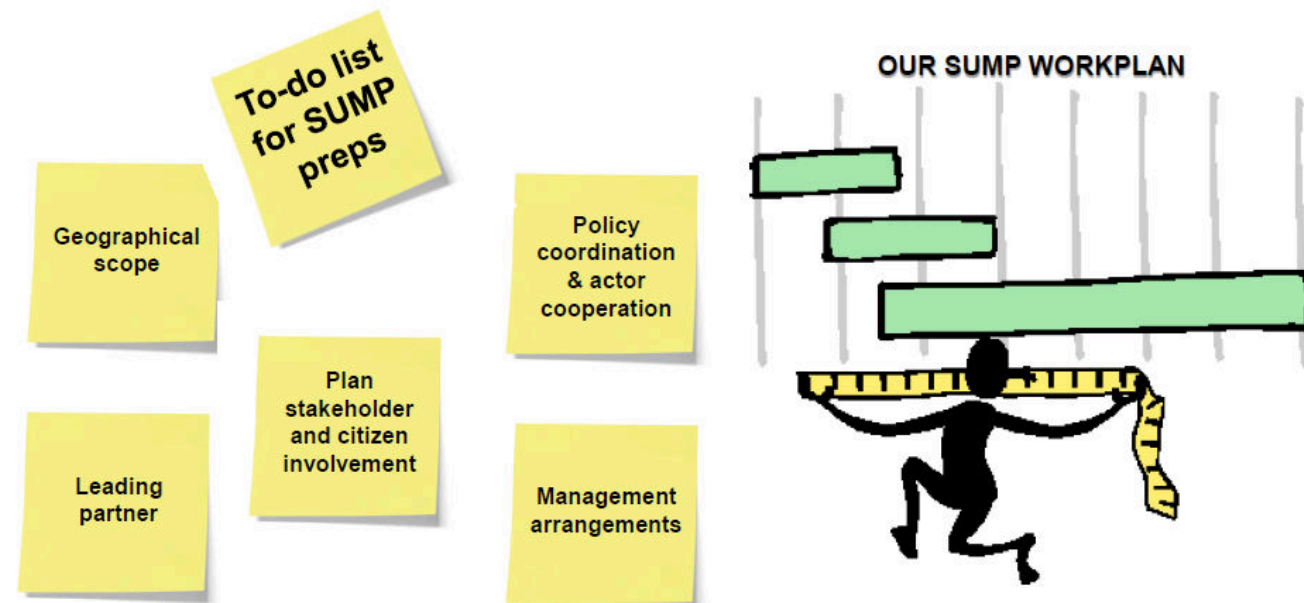
- ✓ Costruire e valutare congiuntamente gli scenari
- ✓ Sviluppare le strategie congiuntamente con le parti interessate
- ✓ Definire il set di target e indicatori

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

IMMAGINE 1 IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE DEL PUMS SECONDO LE LINEE GUIDA EUROPEE



FASE B LINEE DI INDIRIZZO



2 Ricostruzione del quadro conoscitivo

La ricostruzione del quadro conoscitivo consente di definire gli obiettivi specifici del PUMS del Comune di Galatina, così come riportati nella successiva Tabella 5.

Rispetto agli obiettivi indicati nelle Linee Guida Ministeriali (17 minimi ed obbligatori), sono previste alcune specificazioni, è il caso dell'obiettivo sul "Miglioramento del TPL", da ampliare in modo da considerare anche la razionalizzazione dell'offerta attraverso l'introduzione di servizi innovativi o del "Miglioramento dell'accessibilità di persone" a cui è stata aggiunta la necessità di operare facendo particolare riferimento agli utenti deboli (anziani, bambini, disabili).

Sono poi inseriti ulteriori obiettivi, alcuni derivanti dalle Linee Guida della Regione Puglia (ad esempio la "Riduzione tasso di motorizzazione"), altri derivanti dalle attività di analisi del territorio: "Ricorso alla mobilità elettrica", "Sviluppo della rete di mobilità attiva (ciclabile e pedonale)" "Promozione di una nuova cultura per la mobilità sostenibile" ed "Efficientare il sistema della logistica distributiva".

Nel complesso i macro-obiettivi del PUMS di Galatina sono 21.

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

TABELLA 5 GLI OBIETTIVI DEL PUMS DEL COMUNE DI GALATINA

DIMENSIONE DELLA SOSTENIBILITÀ		MACRO-OBIETTIVI
1	EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ	<p>A1. Miglioramento dei servizi del TPL extraurbano, anche attraverso l'introduzione di reti e servizi innovativi urbani e di area Urbana come il BRT ed interlocuzione con Regione Puglia e la Provincia di Lecce per l'ottenimento di ulteriori servizi minimi</p> <p>A2. Riequilibrio modale verso la mobilità attiva</p> <p>A3. Riduzione della congestione</p> <p>A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone, con particolare riferimento agli utenti deboli (anziani, bambini, disabili)</p> <p>A5. 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, culturali, turistici)</p> <p>A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano in particolare dei centri storici e in prossimità delle scuole</p> <p>A7. Riduzione del tasso di motorizzazione</p> <p>A8. Sviluppo della mobilità elettrica</p> <p>A9. Sviluppo della rete di mobilità attiva</p> <p>A10. Promozione di una nuova cultura per la mobilità sostenibile</p>
2	SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE	<p>B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali</p> <p>B2. Miglioramento della qualità dell'aria</p> <p>B3. Riduzione dell'inquinamento acustico</p>
3	SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE	<p>C1. Riduzione dell'incidentalità stradale</p> <p>C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti</p> <p>C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti</p> <p>C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)</p>
4	SOSTENIBILITÀ SOCIOECONOMICA	<p>D1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità universale fisico-ergonomica)</p> <p>D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza</p> <p>D3. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)</p> <p>D4. Crescita dell'attrattività turistica</p>

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



3 ANALISI S.W.O.T. VALUTAZIONE DELLO STATO DI FATTO DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ FASE A

Questo capitolo restituisce **una prima valutazione dello stato attuale della mobilità urbana** nel Comune di Galatina, utile alla definizione delle linee di indirizzo (obiettivi e strategie) e degli scenari futuri del PUMS.

3.1 Analisi swot

L'analisi SWOT, indicata spesso anche come matrice SWOT, è uno degli strumenti principali della pianificazione strategica utile ad individuare i punti di forza ed i punti di debolezza, le opportunità e le minacce di un progetto, necessarie a definire le linee guida e gli obiettivi che interessano il sistema di mobilità nel suo complesso e lo stesso processo di sviluppo e implementazione del PUMS.

L'analisi SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) evidenzia:

- I punti di **Forza e Debolezza** riguardano principalmente le caratteristiche del sistema della mobilità (infrastrutture, servizi), le politiche locali nonché l'organizzazione, le risorse umane e le capacità interne delle due amministrazioni comunali;
- Le **Opportunità e le Minacce** derivano, al contrario, da elementi strutturali di carattere territoriale, socioeconomico e in generale da elementi esterni che possono influenzare il processo di piano ma con meno potere da parte dei policy maker di alleviarne o accelerarne gli effetti.

La **TABELLA 6** ci fornisce le indicazioni in ordine ai fabbisogni della realtà locale e di conseguenza ci consente di orientare le successive strategie del PUMS.

S strengths Punti di forza Fattori interni positivi che si possono rafforzare e strutturare	W weaknesses Punti di debolezza Fattori interni negativi che è necessario affrontare e superare
O opportunities Opportunità Fattori esterni positivi non influenzabili ma vantaggiosi	T threats Minacce Fattori esterni negativi non influenzabili e da contrastare

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

TABELLA 6 ANALISI SWOT (STRENGTHS, WEAKNESSES, OPPORTUNITIES, THREATS)

	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
ATTRATTIVITÀ	<ul style="list-style-type: none"> ➤ F1. Nuovo Sistema di Governance territoriale in relazione alla definizione dell'Area Urbana di Galatina come centro maggiore caratterizzato da una forte domanda di mobilità intercomunale tra i comuni di: Aradeo Corigliano D'Otranto Cutrofiano Neviano Seclì Sogliano Cavour Soleto Sternatia Zollino ➤ F2. Notevole aumento delle presenze turistiche, anche per la sua collocazione baricentrica nel territorio grazie alla quale viene definito "l'ombelico del Salento". ➤ F3. Un impegno chiaro e concreto verso i temi della mobilità urbana sostenibile da parte dell'Amministrazione Comunale di Galatina, sostanziato all'interno di alcuni interventi di riqualificazione urbana piani strategici (DPRU); ➤ F4. Presenza di importanti attrattori culturali e edifici storici ➤ F5. Forte impegno dell'amministrazione comunale nella diffusione di politiche per la qualità dell'abitare e nella promozione di progetti di rigenerazione urbana ➤ F6. Alto sviluppo turistico, sia in termini di offerta che di domanda ➤ F7. Alta attrattività del Centro storico ➤ F8. Presenza di una ZTL e/o Area Pedonale nel centro storico 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ D1. Alto tasso di disoccupazione ➤ D2. Tessuto insediativo storico compatto e ridotta sezione della rete stradale 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ O1. Ruolo di città attrattiva per il contesto storico paesaggistico ➤ O2. Progressivo recupero architettonico e nascita di nuove attività ricettive ➤ O3. Sfruttamento a fini turistici del patrimonio storico-artistico e naturalistico ➤ O4. Possibilità di intercettare forme di cicloturismo ➤ O5. Strumenti di pianificazione urbanistica in corso di redazione ➤ O6. Presenza sufficiente di servizi essenziali (scuole, servizi sanitari) e luoghi per lo svago e la cultura facilmente raggiungibili a piedi e in bicicletta ➤ O7. Assenza di traffico veicolare di attraversamento 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ M1. Mancanza di un sistema di promozione turistica efficace ➤ M2. Risorse finanziarie comunali limitate per finanziare interventi sul sistema della mobilità
AMBIENTE, SALUTE E SICUREZZA	<ul style="list-style-type: none"> ➤ F9. I dati degli inquinanti evidenziano una buona qualità dell'aria ➤ F10. Presenza dell'Ospedale Civile di Santa Caterina Novella 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ D3. Percezione di insicurezza tra i cittadini ➤ D4. Elevata congestione su alcune arterie stradali a ridosso del Centro storico ➤ D5. Alto tasso di motorizzazione (numero di mezzi/1000 abitanti) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ O8. Clima temperato, precipitazioni moderate e morfologia pianeggiante possono ampiamente favorire il ricorso alla mobilità ciclistica e pedonale. ➤ O9. Centro abitativo particolarmente compatto 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ M3. Diminuzione ed invecchiamento della popolazione ➤ M4. Carezza di centri aggregazione sociale - criticità in materia di inclusione sociale e di sicurezza ➤ M5. Scarsa propensione dei cittadini al cambio modale
RETE STRADALE E TRASPORTO PRIVATO	<ul style="list-style-type: none"> ➤ F11 Rete viaria capillare 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ D6. Struttura radiale della rete stradale con la presenza di elevato traffico di attraversamento del centro storico ➤ D7. Deterioramento della rete viaria stradale urbana ed extra-urbana ➤ D8. Elevati livelli di congestione e commistione dei diversi flussi sulla rete urbana ➤ D9. Utilizzo dell'auto per la maggior parte degli 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ O10. Riqualificazione della rete stradale urbana e messa in sicurezza 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ M6. Consolidato uso dell'auto anche sulle brevi distanze (spostamenti interni) e scarsa propensione alla mobilità pedonale. ➤ M7. Tasso di motorizzazione in aumento, a ritmi più elevati della media provinciale regionale. ➤ M8. Uso improprio del mezzo

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

		<ul style="list-style-type: none"> ➤ spostamenti ➤ D10. Gestione della sosta insufficiente per disincentivare l'utilizzo delle auto per spostamenti inferiori a 10 minuti a piedi ➤ D11. Assenza di parcheggi di interscambio 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ motorizzato privato all'interno del centro urbano
ACCESSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> ➤ F12 (Accessibilità interzonale) La struttura urbana del Comune, grazie alla sua caratteristica di città fortemente compatta e urbanizzata, è in grado di garantire una buona accessibilità ai servizi primari ➤ F13. Presenza del sistema di sosta a pagamento 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ D12 Eccessiva presenza di ostacoli sui marciapiedi a scapito della pedonalità ➤ D13 Eccessiva presenza di barriere architettoniche 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ O11. Sostanziale compattezza del nucleo abitato con scarso peso delle residenze disperse. ➤ O12. Creazione della "città dei 15 minuti" data la conformazione pianeggiante del territorio e le caratteristiche di città fortemente compatta ➤ O13. Definizione di nuovi Centri di mobilità ➤ O14. Redazione del Piano di eliminazione delle barriere architettoniche PEBA 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ M09. Resistenza nell'introduzione di aree di restrizione al traffico privato da parte di alcune categorie economiche
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)		<ul style="list-style-type: none"> ➤ D14. QUOTA MODALE: scarso utilizzo dei mezzi pubblici ➤ D15. SERVIZI: bassa frequenza delle corse, bassa qualità del servizio (comfort, puntualità, etc.) ➤ D16 Servizio di TPL organizzato solo a copertura della domanda scolastica 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ O15. Riorganizzazione dei servizi di trasporto alle reali esigenze di mobilità dei cittadini di Galatina e della sua Area Urbana 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ M10. Bassa propensione all'utilizzo del TPL, sia per gli spostamenti per studio, sia e soprattutto per motivi di lavoro
PEDONALITÀ	<ul style="list-style-type: none"> ➤ F14 Potenzialità di programma e attuare interventi di riqualificazione e chiusura di ZTL e/ Area pedonale nei centri storici 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ D17.Scarsa manutenzione dei marciapiedi, anche in termini di illuminazione ➤ D18. Scarsa sicurezza degli attraversamenti pedonali e degli incroci 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ O16. Introduzione delle Zone30 che consentiranno la circolazione in sicurezza dei pedoni e dei ciclisti laddove non è possibile realizzare piste ciclabili o ciclopedonali ➤ O17. Definizione di nuove aree pedonali ➤ O18. Individuazione delle figure dei Mobility Manager e definizione degli Spostamenti Casa-Scuola e Casa-Lavoro 	
CICLABILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> ➤ F15. Presenza nel territorio di itinerari ciclabili e prossima realizzazione di nuovi itinerarie e percorsi salute. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ D19. Insufficienza di percorsi e piste ciclabili ➤ D20. Insufficienza di punti di sosta (rastrelliere) dove parcheggiare in sicurezza la bicicletta ➤ D21. Scarsa sicurezza degli attraversamenti pedonali e degli incroci 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ O19. Centro abitato compatto ➤ O20. Previsione di nuove strutture attrezzate per la sosta delle biciclette 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ M11. Mancata pratica nell'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani

4 COME IMMAGINIAMO GALATINA NEL 2034 - LA VISIONE

Il lavoro sin qui svolto ha consentito di definire quelli che sono i valori fondanti per lo sviluppo del territorio di Galatina e di delineare la vision per la Galatina del 2034 come segue:

1. un ambiente di attrazione culturale che si distingua per la qualità degli spazi urbani e del paesaggio;
2. un ambiente che favorisca lo sviluppo sostenibile di ogni ambito territoriale;
3. un ambiente sociale coeso che abbracci l'inclusione, l'accessibilità e la condivisione.

Pertanto, crediamo fortemente che pianificare e progettare il sistema di mobilità non significhi soltanto rendere più efficiente il "trasporto" bensì contribuire a creare una città migliore e più bella.

Nel 2034 immaginiamo Galatina come un luogo ideale dove vivere, lavorare, soggiornare, crescere i figli e dove il benessere economico si coniuga con la qualità della vita ed il rispetto dell'ambiente.

Vogliamo Galatina come spazio di innovazione sostenibile reso possibile da una rinnovata intesa tra cittadini, imprese ed istituzioni pubbliche che, insieme, collaborano in maniera aperta e intelligente per risolvere le sfide del presente e guardando al futuro.

Grazie al recepimento degli indirizzi europei, nazionali e regionali abbiamo definito le principali ambizioni che sono in linea con i 4 macro-obiettivi o "ambiti d'interesse" del PUMS :

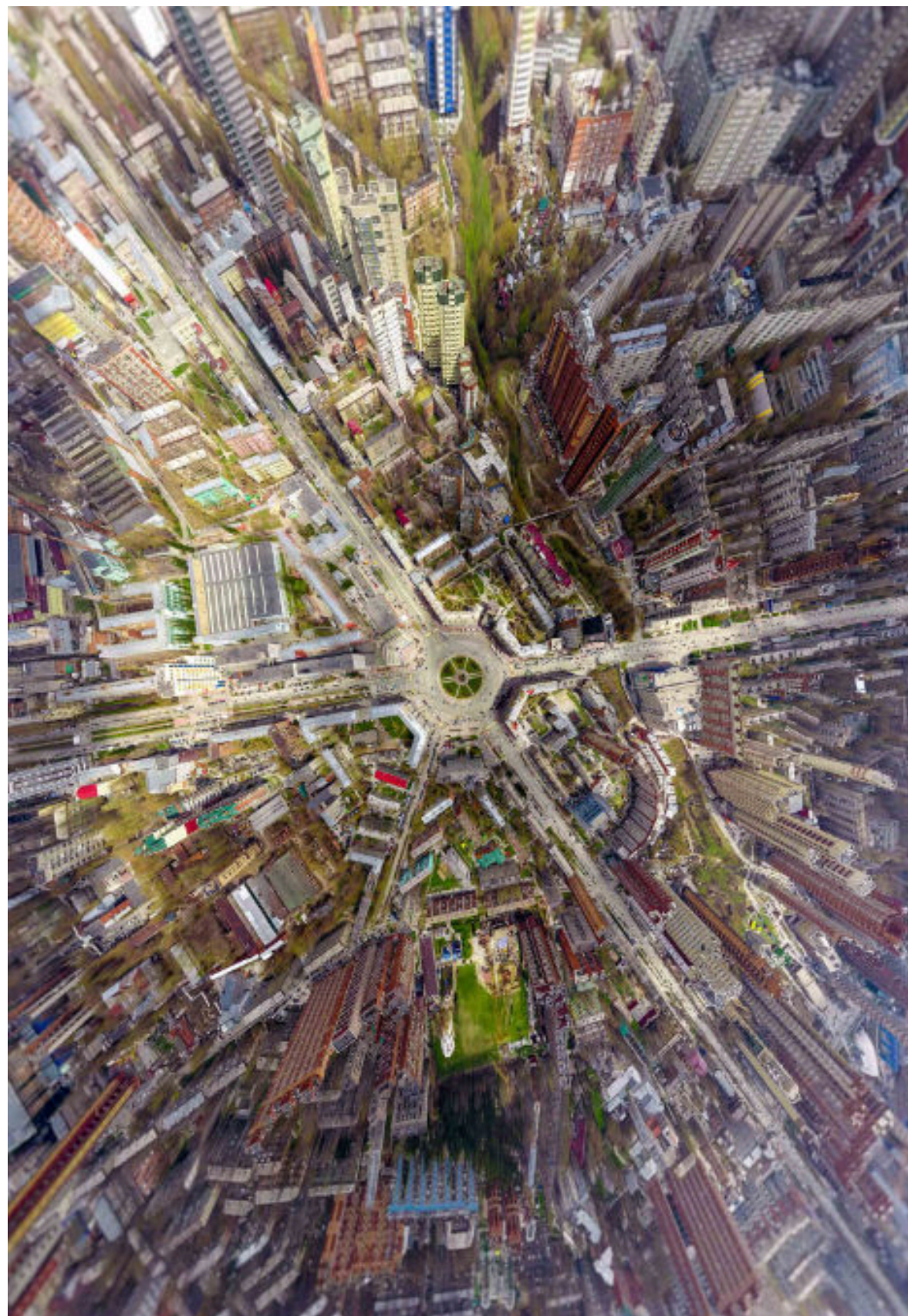
TABELLA 7 LA VISIONE DI GALATINA NEL 2034

AREE DI INTERESSE	MACRO-OBIETTIVI
1 EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ	Galatina riconosce l'importanza di trovare il giusto bilanciamento tra accessibilità e vivibilità . Un'elevata accessibilità territoriale è fondamentale per la vitalità economica, l'inclusione sociale e l'attrattività. Tuttavia, politiche scarsamente attente a bilanciare la domanda di mobilità che risulta dall'accessibilità possono altresì impattare negativamente sulla qualità della vita dei residenti diminuendo l'attrattività della città. Con il PUMS, la città di Galatina ambisce a garantire adeguati livelli di accessibilità multimodale che siano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale, salute pubblica, inclusività e salubrità dell'aria.
2 SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE	Con il PUMS, la città di Galatina rinnova il proprio impegno per la tutela del clima e dell'ambiente sostenendo scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture. Galatina prende atto delle sfide poste dal cambiamento climatico e della responsabilità che



FASE B LINEE DI INDIRIZZO

		<p>l'essere umano ha nei confronti di tale processo globale. Il sistema di mobilità rappresenta uno delle principali fonti di gas serra e le politiche di mobilità possono fare molto per limitare l'impronta ecologica, favorire una transizione energetica e preparare la città e i suoi abitanti ad un futuro resiliente ai cambiamenti climatici.</p>
3	SICUREZZA DELLA MOBILITÀ	<p>Entro il 2034 vogliamo costruire una città dove il sistema di mobilità non solo garantisca elevate condizioni di sicurezza e minore inquinamento ma dove l'organizzazione stessa degli spazi e delle destinazioni promuova forme di "mobilità attive" a tutela della salute pubblica. La salute è un diritto fondamentale dell'essere umano e la sua tutela è un dovere delle istituzioni. La mobilità e l'organizzazione degli spazi è responsabile di numerosi impatti sulla nostra salute che spaziano dagli incidenti, all'inquinamento dell'aria e acustico con elevati costi sociali subiti da tutti.</p>
4	SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA	<p>La città di Galatina mira, entro il 2034, ad eliminare le barriere e gli ostacoli all'accessibilità e a generare impatti sociali positivi a lungo termine. Le politiche di mobilità possono giocare un ruolo importante nel limitare la povertà di trasporto e nel ridurre le barriere fisiche, digitali, economiche, ergonomiche e psicologiche che ostacolano l'incontro tra domanda e offerta di opportunità e servizi. Entro il 2034, vogliamo costruire una Galatina dove il sistema di mobilità è universalmente accessibile e rappresenti un volano per una crescita sostenibile inclusiva.</p>



5 STRATEGIE DEL PUMS DI GALATINA (2024-2034) UN PROGRAMMA COMPLESSIVO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

La sfida fondamentale per il futuro di Galatina è rappresentata dal conseguimento di una **coesione territoriale** tale da offrire una buona qualità della vita, assicurare un livello di salute ambientale adeguato, garantire un contesto sociale e istituzionale attivo e attento alle trasformazioni.

La questione della mobilità sostenibile appare ancora più gravosa ed evidente se correlata alla possibilità di allocare Galatina come una **città d'arte** e quindi come un territorio definito **Attrattore Culturale**.

La nostra città deve divenire un luogo nel quale vivere e lavorare sia meno difficile e faticoso.

Questo obiettivo si può raggiungere solo introducendo una chiara strategia di sviluppo di **Governance Territoriale** come dimostrato dai più recenti studi sulle strategie di sviluppo.

Il tema della città del futuro² deve essere affrontato non solo su scala cittadina ma anche su scala sub-provinciale e di **area urbana "Galatinese"**³.

Il **concetto di area urbana** è un concetto urbanistico che consente di individuare l'ambito-ambiente della città nel nostro tempo, ossia lo spazio-tempo di una convivenza materiale e civile, configurabile con una identità culturale urbana più larga di quelle municipali e metropolitane. Area urbana è l'ambito di città e campagne storiche integrabile in un medesimo ambiente urbano-rurale, funzionalmente e nell'immagine, tale da funzionare come un'unica città, ovunque e dovunque garantita da un uso omogeneo della città stessa.

Strutturalmente, il modello per l'individuazione dell'area urbana, si fonda **sull'accessibilità trasportistica di tipo urbano**: è lo spazio delle relazioni trasportistiche praticabili mediante il sistema intermodale di trasporto nel tempo assoluto urbano, ossia il territorio attraversabile da ogni suo luogo ad ogni suo altro luogo, con spostamenti che si concludono in un arco di tempo che si attesta **intorno ad un'ora per ciascuna direzione, tra andata e ritorno**.

Sentirci pienamente parte di una grande area diventa quindi la condizione indispensabile per affrontare problemi e opportunità di Galatina, considerata nella giusta scala.

Tutto questo senza perdere mai di vista la **sostenibilità ambientale** degli interventi, considerando l'ambiente e la salute come beni comuni irrinunciabili.

I più recenti studi sulle strategie di sviluppo, nella situazione economica e demografica attuale e nel contesto di **concorrenza tra sistemi di città**, ormai consolidato in Europa, sono centrati sul concetto di **"massa critica"**.

La massa critica è l'insieme di popolazione, attività e servizi che consente all'economia di una città (o città di città) di **competere**: più grande è la massa critica, più facile diventa la competizione sul

² The Future of Cities le Città sono il "luogo" chiave in cui costruire un futuro più sostenibile: le Città hanno un ruolo centrale per il raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030, in quanto possono sommare al proprio interno la grande maggioranza delle sfide sociali ed economiche del nostro tempo e del tempo futuro, ma sono altrettanto in grado di attrarre talenti, investimenti, potenziale di innovazione e quindi fungere da attrattori per territori più vasti con cui condividono reti logistiche, di relazione, servizi.

³ Comuni di: **Aradeo, Corigliano d'Otranto, Cutrofiano, Neviano, Seclì, Sogliano Cavour, Soletto, Sternatia e Zollino**



FASE B LINEE DI INDIRIZZO

piano nazionale ed internazionale.

Le città che non possiedono la massa demografica della metropoli tendono a raggiungere la massa critica organizzandosi in aggregazioni policentriche o di “**area urbana**”.

La strategia di **governance territoriale** che si intende porre in atto, non può quindi prescindere da tutte quelle azioni che tendono a favorire quel processo virtuoso in grado di riorganizzare tutte le risorse territoriali, storiche, culturali e produttive, **in una visione di città policentrica**.

Un **sistema urbano policentrico** vive e cresce nella misura in cui i livelli di **accessibilità** al suo interno sono alti e tutto il complesso meccanismo di funzionamento del sistema si basa sulla possibilità di comunicare, fra i singoli insediamenti, con tempi di percorrenza di livello urbano.

Ampliare l’accessibilità, creando **nuovi legami tra insediamenti o aumentando le reti, i servizi di trasporto e la frequenza di comunicazione**, significa istituire nuove e concrete opportunità di **#sviluppo economico**.

Affinché si possa realizzare il programma di mandato bisogna attuare una **strategia** di sviluppo basata su una **“governance territoriale” in grado di garantire quella coesione territoriale senza la quale ogni intervento necessario e programmato rischia di essere vanificato**.

Una strategia di governance così articolata e complessa, dove guardare contemporaneamente agli obiettivi della **sostenibilità territoriale, ambientale, infrastrutturale ed economica**, deve quindi assolutamente essere impostata sulla **condivisione partecipata** delle strategie tra le istituzioni e i diversi processi di pianificazione, senza imposizioni o subalternità istituzionali e decisionali, per riuscire a esprimere al meglio un modello di **concertazione e consenso condiviso delle scelte**.

Bisogna quindi muoversi su due livelli:

- **il primo**, per definire una programmazione di competenza comunale da cui far derivare la quantificazione degli investimenti, delle risorse e dei tempi di realizzazione;
- **il secondo**, per avviare un’intensa attività di coordinamento strategico con altre istituzioni ed in particolare, con la Regione Puglia, in modo da rendere coerenti gli interventi comunali con quelli di valenza Regionale e Comunitaria.

Siamo quindi più che consapevoli che i complessi temi della **Mobilità Sostenibile** ed i relativi programmi di attuazione, dovranno avere come riferimento territoriale per Galatina la cosiddetta **Area Urbana Galatinese**.

Questo rappresenta il punto **Culturale** del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e l’area Urbana Galatinese. Ampliare l’orizzonte all’area Urbana Galatinese significa prendere coscienza dei problemi da **risolvere fuori dai confini amministrativi comunali** e questo genera un enorme impatto sulla mobilità della città.

Al Comune spetta il compito di coordinare le strategie di Area Urbana con la Provincia e con la Regione, con uno spirito di cooperazione istituzionale.

La città di Galatina si può sviluppare ampliando e perfezionando l’accessibilità trasportistica, consentendo spostamenti facili e in modo multimodale (a piedi e in bicicletta e con i mezzi pubblici); ciò rappresenta il nuovo **Paradigma di Galatina Smart Mobilty**.

Galatina Smart Mobility consentirà di fornire nuovi servizi ai cittadini attraverso un approccio integrato che preveda una città intelligente in cui la mobilità urbana, privata e pubblica, si integri e si implementi al fine di diventare sostenibile, migliorando la qualità della vita dei cittadini.

Il PUMS di Galatina vuole **garantire alle persone di spostarsi liberamente in modo rapido, efficiente e sostenibile, attraverso lo sviluppo della Cultura di una Città Vivibile**: Galatina deve diventare una città in cui tutti possano contare su un sistema di trasporti **multimodale** esteso, intelligente e integrato. Qui le diverse opzioni di mobilità non sono **“rivali”** tra loro bensì concorrenti con lo scopo di poter raggiungere l’obiettivo comune che è il miglioramento della vita dei Galatinesi.

Vivibilità, significa innanzitutto meno traffico. Un obiettivo che può essere raggiunto non attraverso iniziative spot e interventi emergenziali, ma solo con strategie di lungo termine e attraverso un approccio che tenga conto delle esigenze di tutte le persone e di tutte le parti della città e non solo del centro.

L’organizzazione della viabilità urbana deve **Favorire la Mobilità, non ostacolarla**. Il traffico va fluidificato, non rallentato attraverso regole oscure e impossibili da rispettare. L’attivazione di piste ciclabili è un fatto positivo, ma esse devono servire a incrementare la circolazione delle bici, non semplicemente le statistiche sui chilometri di piste ciclabili in città. Le piste ciclabili devono essere integrate e distinte dalle altre corsie stradali e pedonali.

Lavoriamo per una città in cui utilizzare la propria auto non sia vietato; una città **in cui tutte le infrastrutture e i servizi per la mobilità siano le tessere di uno stesso puzzle: quello di una Galatina in cui spostarsi non sia solo efficiente, ma anche piacevole**.

Pertanto, le strategie per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Galatina (PUMS) saranno definite in base ad una chiara visione di **governance territoriale** individuate s seguenti **capisaldi**:

1. dall’esito dell’attività di analisi del quadro conoscitivo;
2. della condivisione con la comunità locale e gli stakeholder così come individuato dal processo partecipativo;
3. dai riferimenti alle indicazioni del livello nazionale e regionale e dalla la coerenza con gli strumenti di pianificazione.

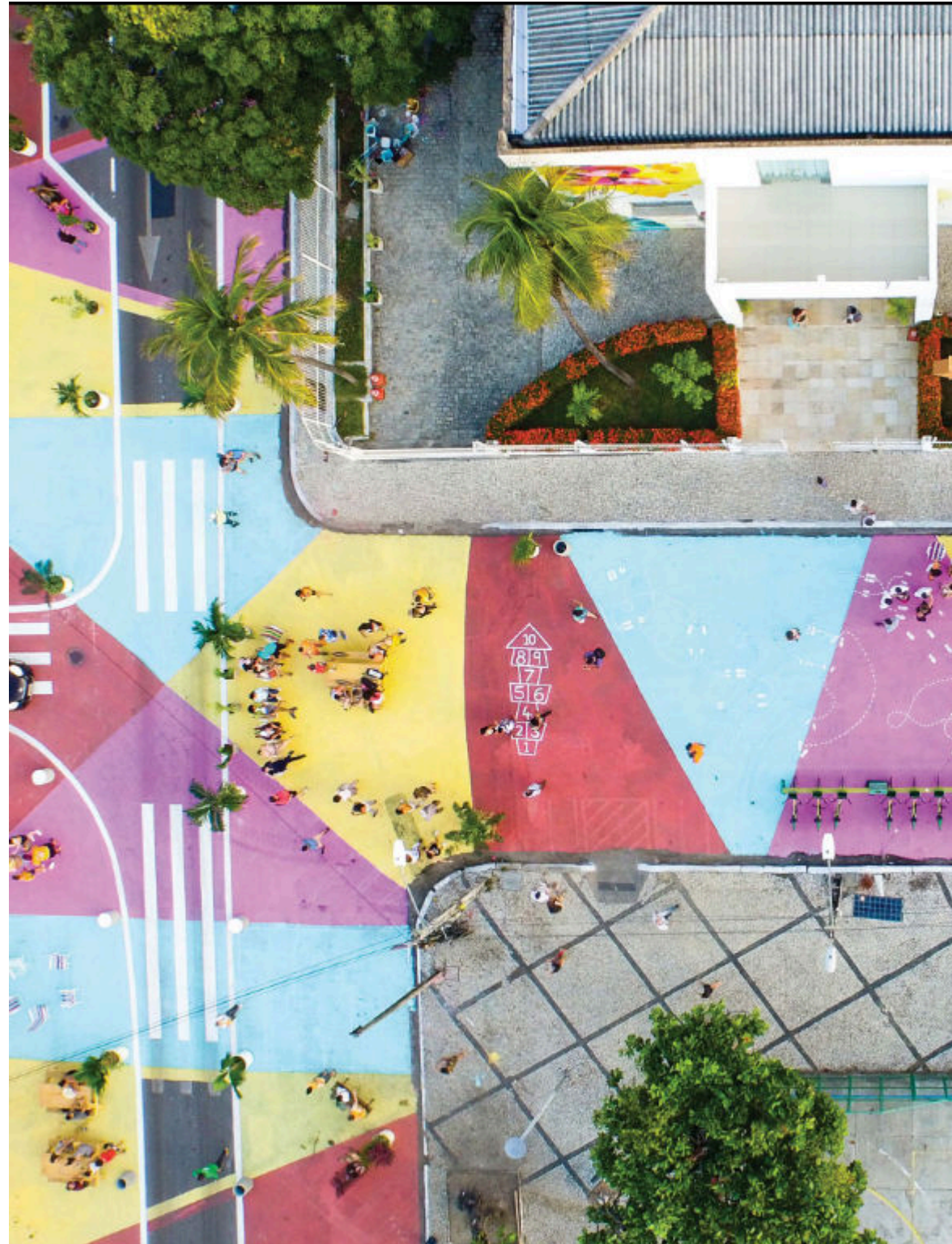
Le strategie del PUMS qui di seguito individuate guideranno, nella fase successiva, la costruzione degli scenari di Piano:

1. **il sistema urbano policentrico Salentino** come strategia di governance territoriale è da considerarsi come risorsa e come monumento: **Risorsa** perché l’organizzazione urbanistica policentrica è una ricchezza in sé ed è fattore di ulteriore sviluppo; **Monumento** è l’ambiente ed il paesaggio, con la sua immagine di grande scala, prodotto di grandi culture-civiltà succedutesi, ancora suscettibile di perfezionamenti e di evoluzione, ma punto di riferimento anche culturale di ogni successiva costruzione e che l’aerea urbana leccese ne costituisce la sua articolazione più evidente;
2. lo sviluppo della **mobilità attiva** pedonale e ciclabile, facendo leva sulle distanze ridotte tra tutti i punti della città compatta, con l’obiettivo di promuovere la **“città dei 15 minuti”** e di individuare interventi e azioni utili a garantire la libertà a tutti i cittadini di soddisfare direttamente dalle proprie abitazioni le necessità quotidiane di spostamento a piedi o in bicicletta in sicurezza con adeguati percorsi ciclopedonali, con particolare riguardo agli utenti a mobilità ridotta, ai bambini ed agli over 65;

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

3. l'attuazione del **Piano per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)** dove il sistema di mobilità sia universalmente accessibile e rappresenti un volano per una crescita sostenibile inclusiva;
4. l'attuazione del **Piano Comunale di Mobilità Ciclistica (PCMC)** con la realizzazione di una rete ciclabile diffusa e integrata anche tra le città e la campagna finalizzata allo sviluppo turistico.
5. **l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto** in particolare con le aree d'interscambio finalizzate ad agevolare l'adozione di scelte multimodali per esempio (gomma-piede) da parte di cittadini e city users e di definire le politiche gestionali della sosta e della circolazione;
6. lo sviluppo delle tecniche di **Mobility Management** (campagne indirizzate a modificare le abitudini dei cittadini sui propri spostamenti) con un forte coinvolgimento del mondo della scuola;
7. **sicurezza stradale** e valorizzazione di interventi infrastrutturali puntuali e mirati a completare ed adeguare il sistema della rete stradale in logica gerarchica.

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



6 OBIETTIVO DI MODAL SPLIT DEL PUMS

Considerata l'intera strategia del PUMS, si è scelto di adottare come "indicatore di sintesi" la quota modale delle diverse modalità di trasporto (prendendo a riferimento i dati sul Pendolarismo del Censimento Istat 2011, cf. Quadro Conoscitivo) e definire, per ciascuna tipologia di spostamento, il valore obiettivo atteso nel Lungo Periodo dal PUMS.

Per la definizione degli obiettivi modali illustrati nella successiva Tabella è stata adottata la seguente metodologia:

1. Incremento fino al 20% della quota modale per i modi di trasporto più sostenibili (piedi, bici, bus e treno) per ciascun tipo di spostamento;
2. Conseguente determinazione del numero di spostamenti aggiuntivi "attesi" sui modi sostenibili;
3. Gli spostamenti di cui al punto precedente dovranno essere acquisiti dai modi più inquinanti (auto e moto), pertanto si determinano gli Spostamenti su Auto da trasferire sui modi sostenibili e se ne determina la relativa quota modale obiettivo (nel Lungo Periodo/Scenario PUMS).



7 LE PRINCIPALI LINEE DI AZIONE DEL PUMS DEL COMUNE DI GALATINA E I TARGET DI SVILUPPO SOSTENIBILE

Gli indirizzi sui quali si svilupperà il PUMS, anticipati dalle strategie sui possibili interventi derivanti dalla **definizione dello Scenario di Piano del PUMS** stesso, sono rivolte a rispondere agli obiettivi individuati in fase di analisi e alle esigenze di mobilità dei cittadini.

La trasposizione delle **strategie** in linee di **azioni** potrà basarsi su alcuni interventi di seguito riportati, che già in questa fase possono definirsi prioritari, in accordo con il processo di partecipazione sullo Scenario di Piano:

- il **riordino e la definizione delle reti e dei servizi del Trasporto pubblico locale** extraurbano, di area urbana ed urbano, attuando il passaggio dall'attuale livello servizio appena sufficiente a soddisfare la domanda di tipo "scolastico" ad un livello di servizio di tipo "urbano" (cadenzato e memonico);
- la **riqualificazione del tessuto urbano** e la restituzione alla fruizione dei diversi utenti tramite la sottrazione di spazio pubblico alle auto a vantaggio di nuove aree pedonali e aree verdi, nonché alla realizzazione degli itinerari di piste ciclabili, esplicitando una visione più chiara delle funzioni stradali di livello quartiere e locale, anche tramite la caratterizzazione delle porte di accesso della città e delle zone a traffico calmierato;
- l'introduzione di **strade scolastiche** per la messa in sicurezza degli accessi ai plessi scolastici;
- l'istituzione di **Zone30**, ovvero aree circoscritte delimitate dai principali assi di viabilità dotate dei principali servizi di quartiere e interessate da una circolazione prevalentemente di raggio locale, all'interno delle quali le strade sono pensate come spazio di relazione tra una pluralità di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti) e di funzioni e la velocità degli automezzi viene ridotta a 30 km/h;
- l'attuazione di politiche di **mobility management** per la diffusione di buone pratiche di mobilità sostenibile, anche e soprattutto con il coinvolgimento delle scuole presenti nella Città;
- le azioni sul sistema dei trasporti in grado di dare degli indirizzi per la gestione dei flussi di logistica urbana attraverso la **regolamentazione delle piazzuole di carico e scarico** delle merci.

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

7.1 Rilanciare il trasporto pubblico locale (TPL): la progettazione di un nuovo servizio

Tra le priorità di intervento individuate dal PUMS vi è il miglioramento delle prestazioni del trasporto collettivo a servizio di Galatina, così da offrire un'alternativa competitiva all'utilizzo dell'auto privata, anche per spostamenti diversi da quelli casa-scuola e casa-lavoro per i cittadini, i city users e i turisti.

Le azioni del PUMS nell'ambito del trasporto pubblico a Galatina saranno delineate sulla base degli obiettivi specifici e delle criticità individuate dall'analisi dello stato attuale, fissando quale target prioritario l'incremento fino al 10% della quota modale sul TPL per gli spostamenti che interessano la città (interni o di scambio).

Tali azioni riguardano principalmente l'incremento dell'efficacia e quindi dell'attrattività del sistema di trasporto collettivo ed il conseguente riequilibrio delle scelte modali della domanda di trasporto tra individuale e collettivo, con il fine ultimo di ridurre la congestione stradale. Le azioni hanno dunque l'obiettivo di ottenere una rete di trasporti ancor più integrata funzionalmente e che consenta di sopperire alle esigenze di mobilità della cittadinanza nel rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale attraverso:

- l'efficientamento delle reti e dell'intermodalità tra servizi ferroviari, TPL extraurbano ed urbano su gomma, per garantire la continuità dello spostamento con tempi e modalità sostenibili e competitivi per l'utenza (riprogettando l'assetto della rete, aumentando la frequenza e le ore di servizio, introducendo forme di trasporto a richiesta);
- lo sviluppo di una mobilità collettiva "sostenibile", che rispetti gli obiettivi ambientali di miglioramento della qualità dell'aria, tramite il rinnovo del parco bus ed in particolare la dismissione dei veicoli diesel e la loro sostituzione con vetture ad alimentazione alternativa e meno inquinante (metano ed elettrico);

Un aspetto indispensabile per migliorare l'utilizzo del sistema del trasporto pubblico è la riconoscibilità e la diffusione delle informazioni sui servizi disponibili, sugli orari, sui percorsi, sull'intermodalità, ecc. Importante sottolineare che quest'ultimo aspetto non richiede investimenti rilevanti e aiuta notevolmente a migliorare l'accessibilità al trasporto collettivo, utilizzando le risorse già disponibili sul territorio.

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

IMMAGINE 2 L'AREA URBANA DI GALATINA



7.2 La Pianificazione della rete e dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) e la proposta di protocollo d'intesa con i sindaci dell'area urbana Galatinese

PROTOCOLLO DI INTESA TRA IL COMUNE DI GALATINA, LA PROVINCIA DI LECCE E I COMUNI DI ARADEO, CORIGLIANO D'OTRANTO, CUTROFIANO, NEVIANO, SECLÌ, SOGLIANO CAVOUR, SOLETO, STERNATIA E ZOLLINO

Premesso:

- ✓ che la città di Galatina è interessata da un elevato livello di scambio pendolare con i comuni della sua corona urbana per il funzionamento del sistema locale del lavoro e per l'accessibilità al sistema dei servizi del capoluogo nonché in relazione al processo di decentramento di funzioni urbane di rango (commerciali, di servizi etc.) negli stessi comuni della corona urbana più immediatamente prossima alla città;
- ✓ che la conseguente domanda di mobilità si trasforma pressoché integralmente in spostamenti motorizzati su mezzo privato anche per l'attuale organizzazione del TPL che è, per la sua componente urbana limitata dai confini amministrativi (che non corrispondono più alla estensione naturale dell'area urbana effettiva) mentre in quella extra-urbana è caratterizzata da una offerta che per frequenza, orari e modalità di esercizio è del tutto inadeguata ad attrarre e servire quote significative della domanda;
- ✓ che i flussi di traffico automobilistici così generati rappresentano una criticità evidente per le condizioni di sostenibilità della mobilità urbana in termini di emissioni inquinanti come pure di occupazione di spazi urbani di qualità per la circolazione e per la sosta;
- ✓ che tali condizioni sono evidenziate nell'ambito della formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);
- ✓ che dal percorso partecipativo intrapreso nell'ambito del progetto PUMS è emersa una chiara convergenza degli attori istituzionali e sociali coinvolti nell'affermare il carattere assolutamente prioritario degli obiettivi mirati a "Facilitare gli spostamenti con i mezzi pubblici tanto alla scala urbana che di area vasta" e di "migliorare la governance del sistema di mobilità";
- ✓ che i Comuni di Aradeo, Corigliano d'Otranto, Cutrofiano, Neviano, Seclì, Sogliano Cavour, Soletto, Sternatia e Zollino partecipi della realtà territoriale della corona urbana galatinese, hanno manifestato l'intenzione di condividere una comune strategia per la mobilità urbana sostenibile dell'area urbana estesa della città di Galatina;
- ✓ che tutti i soggetti intervenuti hanno condiviso nel corso della circostanza più sopra richiamata l'opportunità di sottoscrivere il presente protocollo per testimoniare il proprio sostegno e impegno per la realizzazione del progetto di istituzione del servizio di trasporto sub-urbano intraprendendo tutte le azioni a tal fine necessarie tanto nei confronti della Regione Puglia che del Governo centrale;

Tutto ciò considerato e premesso, in attuazione delle deliberazioni a tal fine assunte nell'ambito dei propri organi competenti, assumono sottoscrivendo il presente protocollo i seguenti orientamenti e impegni:

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

1. La realizzazione di un servizio di trasporto pubblico locale di carattere sub-urbano che colleghi i principali insediamenti residenziali e di servizio presenti nei comuni della corona urbana della città di Galatina con il centro città e i suoi nodi di mobilità urbana, con frequenze, orari, e condizioni di esercizio omologhi a quelli del TPL urbano e con una stretta integrazione a questo per quanto attiene percorsi, livelli di servizio, di accessibilità, informazione comfort; è condiviso come obiettivo prioritario da parte di tutti i sottoscrittori per l'affermazione di una efficace strategia di mobilità urbana sostenibile.
2. Il coinvolgimento degli *stakeholders* già interessati dal PUMS nella messa a punto e condivisione dei caratteri e delle modalità per l'esercizio di tale servizio viene riconosciuto dai sottoscrittori come opportuno e necessario a realizzare una più efficace *governance* del progetto e come percorso di qualità per il suo riconoscimento e condivisione a livello nazionale e regionale.
3. Il riconoscimento da parte della Regione Puglia dell'area urbana estesa di Galatina e dell'esigenza di un suo specifico servizio in termini di TPL nell'ambito di una più estesa e generale azione di coordinamento tra i diversi vettori e le diverse modalità di trasporto favorendone l'integrazione e ricercando le migliori condizioni di sostenibilità ambientale e sociale è condizione fondamentale per il successo dell'iniziativa e a tal fine tutti i sottoscrittori si impegnano ad esercitare congiuntamente tutte le azioni promozionali e di supporto al progetto stesso che si prospetteranno come utili ed opportune.
4. Lo sviluppo del Progetto in coerenza con le prospettive, le finalità e la filosofia operativa del PUMS, rappresentandone lo stesso, un fondamentale momento attuativo. In considerazione di ciò, i sottoscrittori del protocollo si impegnano ad assumere, anche nell'occasione e attraverso i canali di comunicazione istituzionale del PUMS le azioni promozionali e di supporto perché esso venga assunto nella programmazione nazionale, avendo specifico riguardo alla riprogrammazione finale delle dotazioni finanziarie dei fondi strutturali europei relativi al periodo di programmazione 2024-2034.

Galatina, lì

Letto, confermato e sottoscritto.

Comune di Galatina

Provincia di Lecce

Comune di Aradeo

Comune di Corigliano d'Otranto

Comune di Cutrofiano

Comune di Neviano

Comune di Seclì

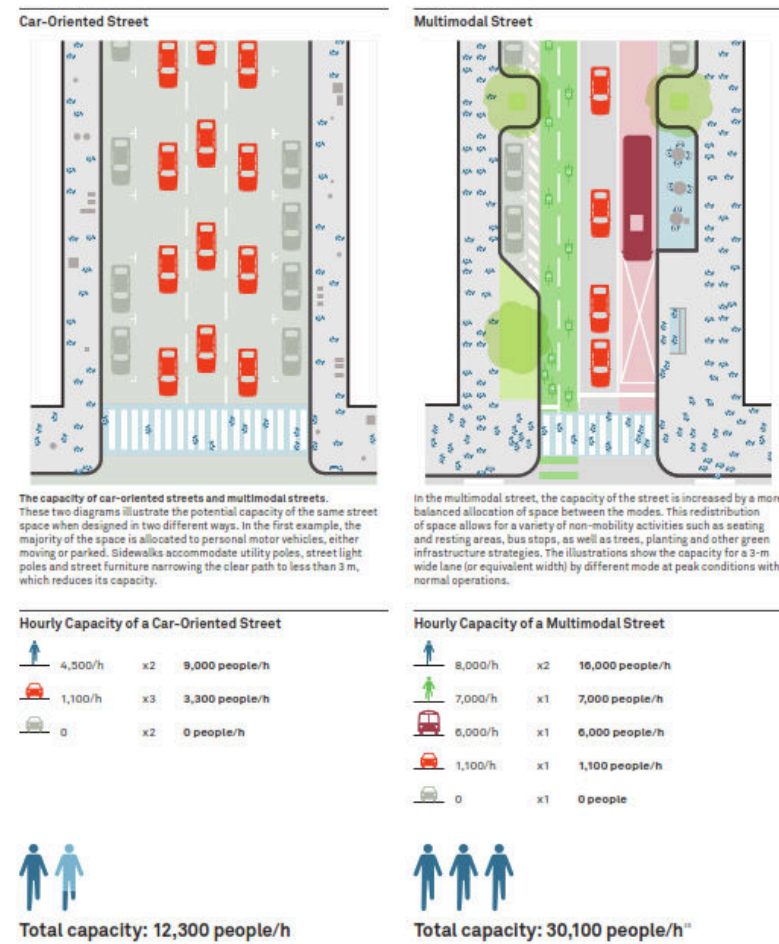
Comune di Sogliano Cavour

Comune di Soleto

Comune di Sternatia

Comune di Zollino

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



7.3 Sicurezza e Perfezionamento della Rete Stradale

Saranno attuate tutte le azioni necessarie per costruire una consapevole e diffusa **cultura della sicurezza stradale** attraverso un costante monitoraggio degli incidenti, la valutazione delle cause e l’inserimento dei singoli incidenti in un data base, oltre, naturalmente, alle attività di educazione, prevenzione e repressione dei comportamenti irregolari. Un tema specifico riguarda le nuove generazioni, che vanno abituate a muoversi in città mediante forme di mobilità alternativa all’auto.

Occorre mettere a punto e attuare un piano per la mobilità scolastica, che punti alla protezione delle fasce deboli dai rischi di incidente e dall’esposizione agli agenti inquinanti. Serve pertanto avviare esperienze di **Pedibus**, di accompagnamento dei bambini a scuola in bicicletta e dei corsi per la sicurezza stradale per bambini e ragazzi.

Inoltre, questa azione dovrà stabilire in primis quali infrastrutture sono necessarie per ottimizzare il sistema della mobilità stradale, evitando il più possibile il consumo di suolo. Si dovrà puntare al completamento delle connessioni mancanti e all’innalzamento della qualità delle arterie stradali esistenti, in particolare lungo la rete stradale principale.

Attività fondamentali riguardano la messa in sicurezza della rete stradale attraverso una corretta progettazione e l’utilizzo di tecnologie per il controllo del traffico in modo di favorire una miglior convivenza tra tutti gli utenti della strada in uno spazio pubblico condiviso e la risoluzione di tutti i punti di conflitto (“punti neri”), al fine di perseguire una sensibile riduzione dell’incidentalità ed il rispetto delle norme del Codice della Strada.

La moderazione della velocità sul territorio cittadino è riconosciuta come elemento indispensabile per rendere compatibili i diversi usi dello spazio pubblico da parte degli utenti della strada (pedoni, ciclisti, automobilisti, trasporto collettivo).

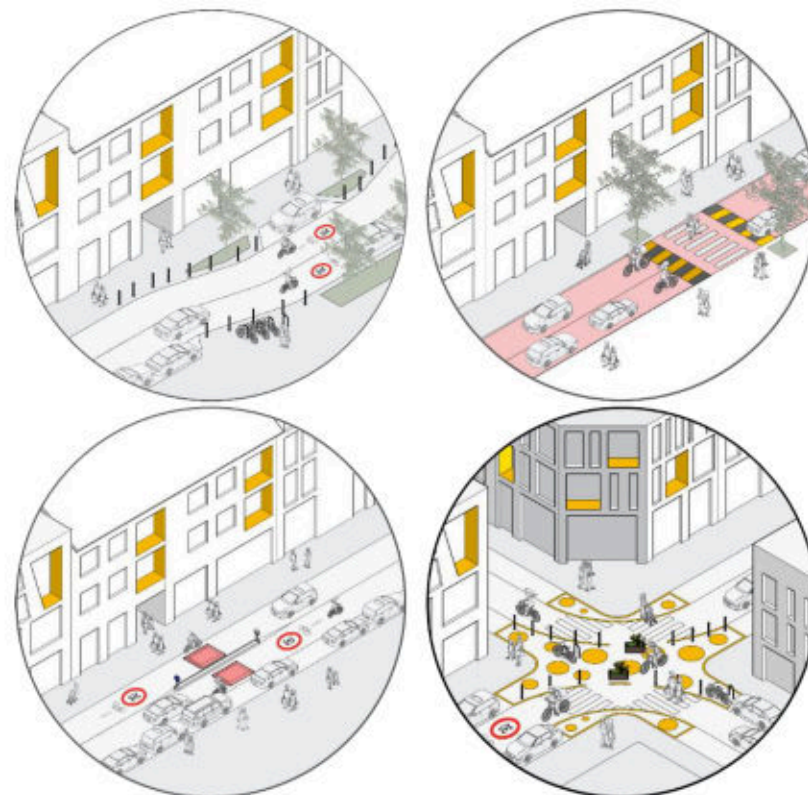
L’approccio comprende tecniche di moderazione del traffico e uso condiviso dello spazio stradale (piattaforma unica) basate sulla riprogettazione fisica e funzionale degli spazi disponibili.

L’azione include anche forme di regolazione della circolazione stradale che favoriscano la protezione e il decongestionamento delle aree centrali e di quelle sensibili (aree residenziali, arterie commerciali, aree di pregio culturale e ambientale) da attuarsi attraverso la creazione di itinerari obbligatori, limitazioni del traffico e sensi unici contrapposti che ne impediscano l’attraversamento (isole ambientali).

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



Figura 104 - Esempi teorici di traffic calming (moderazione del traffico) – Fonte: NACTO



Esempi d'interventi di moderazione del traffico.

7.4 La vivibilità degli spazi pubblici: riqualificazione urbana e protezione dal traffico dei quartieri - isole ambientali - sicurezza urbana - pedonalità

La scelta sarà quella di **sviluppare/ampliare** in termini di **disegno urbano** come occasione di **rigenerazione urbana** la rete di Aree Pedonali, ZTL e l'introduzione delle Zone 30 km/h; ridurre l'impatto negativo del traffico lungo assi commerciali per garantirne una maggiore fruizione e valorizzazione degli spazi.

La scelta di campo da fare per i prossimi anni è la **priorità ai pedoni**. Le zone 30 e le piste ciclabili funzionano quando sono accompagnate da investimenti e qualità progettuali. Restituire il valore dell'identità locale e della cura dello **Spazio Pubblico come Bene Comune** realizzando interventi, a partire dai quartieri periferici, dove sia privilegiato l'uso **Pedonale e Ciclabile** delle vie, dove gli spostamenti autoveicolari avvengano solo a bassa velocità, dove la maggiore quantità possibile degli spazi sia recuperata e attrezzata per una maggiore fruibilità.

La sicurezza degli utenti più deboli (pedoni e ciclisti nel caso specifico), dove non può essere garantita attraverso una fisica separazione dei flussi rispetto al traffico veicolare, può essere notevolmente migliorata attraverso l'istituzione di uno spazio stradale condiviso dove la velocità massima delle auto rimanga costantemente sotto una soglia utile a garantire, in caso di incidente stradale, che le conseguenze dell'incidente stesso non sia il ferimento grave del ciclista/pedone o addirittura la sua morte.

Ciò comporterà principalmente la ridefinizione dello spazio stradale oggi troppo sbilanciato in favore della mobilità motorizzata e quindi il ridisegno degli spazi pubblici attraverso l'istituzione di **Zone30**, ovvero la previsione di strade urbane il cui limite di velocità è di 30 km/h.

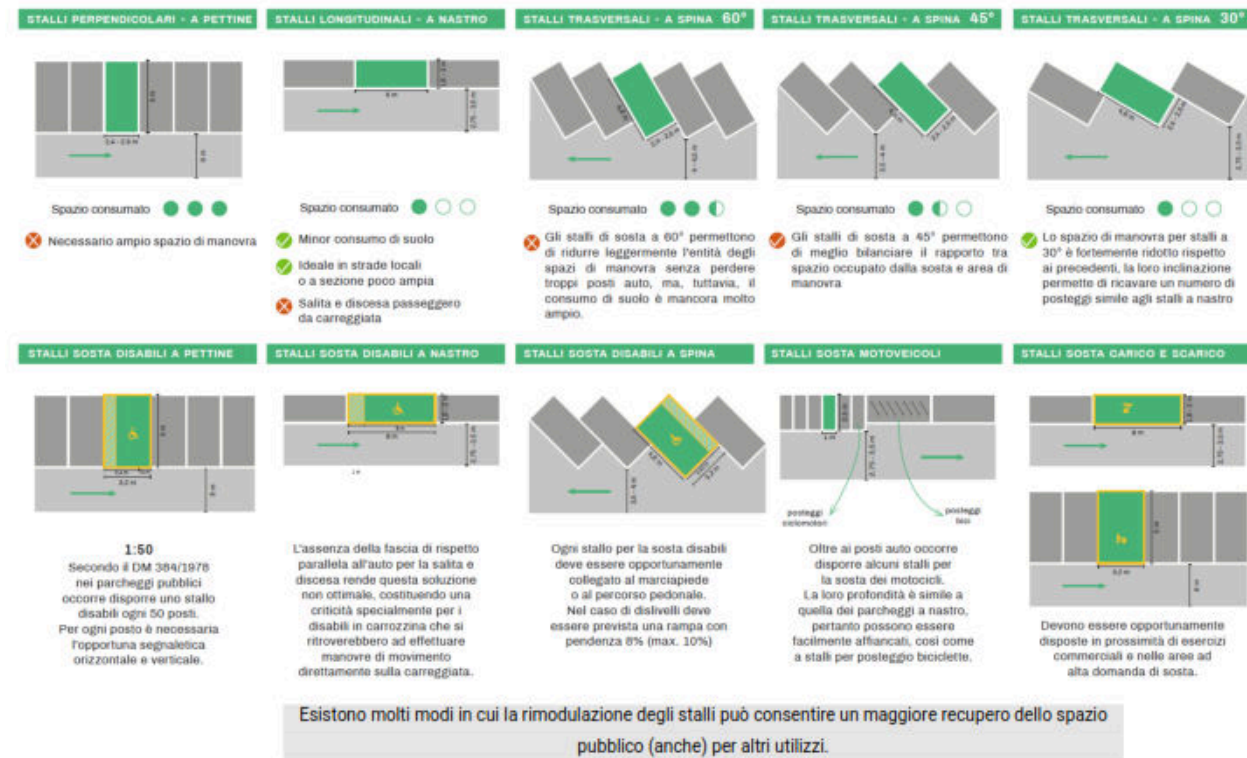
Si prefigurerà una struttura della città caratterizzata dall'istituzione di "Isole Ambientali" (definizione maggiormente usata in ambito urbanistico e meno trasportistico), i cui confini sono delimitati non solo dalla viabilità principale ma anche da una capillare rete di piste ciclabili e dall'organizzazione di un sistema circolatorio secondo il quale i veicoli escono in prossimità da dove sono entrati.

Bisognerà assumere come criterio guida la riqualificazione e realizzazione di marciapiedi e camminamenti liberi (ad esempio nelle strade con piattaforma unica) aventi sempre dimensioni minime accettabili e conformi alla normativa di riferimento in modo da eliminare le barriere architettoniche e il miglioramento dello spazio pubblico attraverso l'illuminazione pubblica, l'arredo urbano (presenza di panchine e spazi per la socialità), l'inserimento di essenze arboree e spazi d'ombra.

Le misure saranno individuate nell'ambito urbano e comprenderanno le piazze e gli spazi per la socialità, le aree intorno alle scuole, le zone residenziali e le aree utilizzate per lo svago.

La strategia si pone come obiettivo specifico anche la pedonalizzazione dei centri storici e la realizzazione di una rete di percorsi cicloturistici nelle campagne.

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



7.5 Il sistema della sosta

Il tema della sosta dovrà essere affrontato attraverso azioni mirate al fine di superare il modello tradizionale prevalente basato sulla sosta a raso diffusa lungo tutte le arterie stradali, ma si dovrà proseguire nella realizzazione di aree di parcheggio fuori dalla sede stradale attrezzate e controllate.

Questa politica dovrà essere accompagnata da una parallela azione di riduzione della sosta a raso su strada ed eliminazione della sosta nelle aree a maggior pregio (centri storici, contesti naturalistici) e lungo tutti i tratti viari e le intersezioni soggette a fenomeni di congestione.

Occorrerà conseguire una maggiore efficienza della sosta regolamentata già disponibile e aumentare il controllo e il sanzionamento della sosta irregolare.

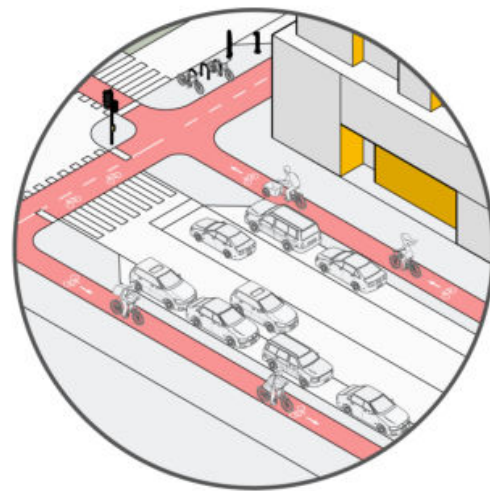
Si dovrà incentivare la realizzazione di aree di parcheggio attrezzate da parte dei soggetti privati, collocati in aree idonee e collegati alle aree centrali.

Fanno parte di questa strategia anche le azioni volte a interrompere la continuità lineare della sosta a raso, ad esempio mediante l'eliminazione degli stalli per l'ampliamento dei marciapiedi, concessione agevolata di spazi per dehors e inserimento su tutte le arterie stradali di cicloposteggi per la sosta breve o lunga (rastrelliere ad archetto e bike garage).

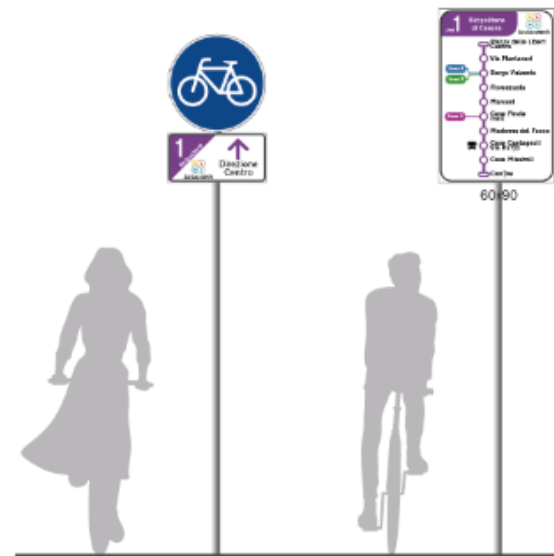
L'azione è integrata con quelle riferite a pedonalità e ciclabilità.

Misure fondamentali riguardano anche la segnaletica di indirizzamento e le campagne comunicazione volte a promuovere i benefici di una organizzazione più razionale della sosta e disincentivare la ricerca di parcheggio in esatta corrispondenza con gli ingressi delle abitazioni e degli esercizi commerciali.

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



L'impiego di asfalto rosso facilita la riconoscibilità della pista o percorso ciclabile aumentandone anche la sicurezza.



7.6 Lo sviluppo della ciclabilità, il cicloturismo per la valorizzazione e degli attrattori culturali

La bicicletta potrà essere lo strumento principe della mobilità cittadina, come già accade in altre città europee. Si può sviluppare la **Ciclabilità** attraverso diverse linee di azione: migliorare la sicurezza partendo dalla coabitazione tra auto e bici nei quartieri a velocità ridotta; realizzare percorsi ciclabili, con adeguata pavimentazione, negli assi di penetrazione e nei percorsi di collegamento; creare infrastrutture per la sosta (velostazioni per l'interscambio modale).

Occorre anche rendere più facile il trasporto delle bici sui mezzi pubblici, incentivare l'uso della bici per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, stimolare la bikenomics e la logistica ciclabile.

Si tratta di fare della **Ciclabilità** l'orizzonte di riferimento per tutte le progettualità locali, attorno a cui attivare le risorse progettuali ed economiche non solo delle istituzioni locali, ma anche delle associazioni locali.

L'azione mira anche a promuovere la conoscenza e la valorizzazione del territorio attraverso l'individuazione di **Itinerari Paesaggistico-Culturali** da percorrere in bicicletta, all'interno dei quali compaiono i borghi, gli edifici storici, le architetture-paesaggio del Territorio Galatinese.

La strategia si fonderà su una **interazione tra paesaggio-culturale** e una rete di percorsi per la mobilità dolce, interconnessi con gli itinerari Regionali/Nazionali opportunamente studiata, dotata di adeguate attrezzature, servizi e operatori, che colleghi e renda fruibili i beni paesaggistici, ambientali e culturali di un territorio. Questo genera una puntuale conoscenza dell'ambiente che ci circonda, permettendoci di riappropriarcene grazie alla compresenza sia di risorse che di servizi ricettivi ed offerte turistiche.

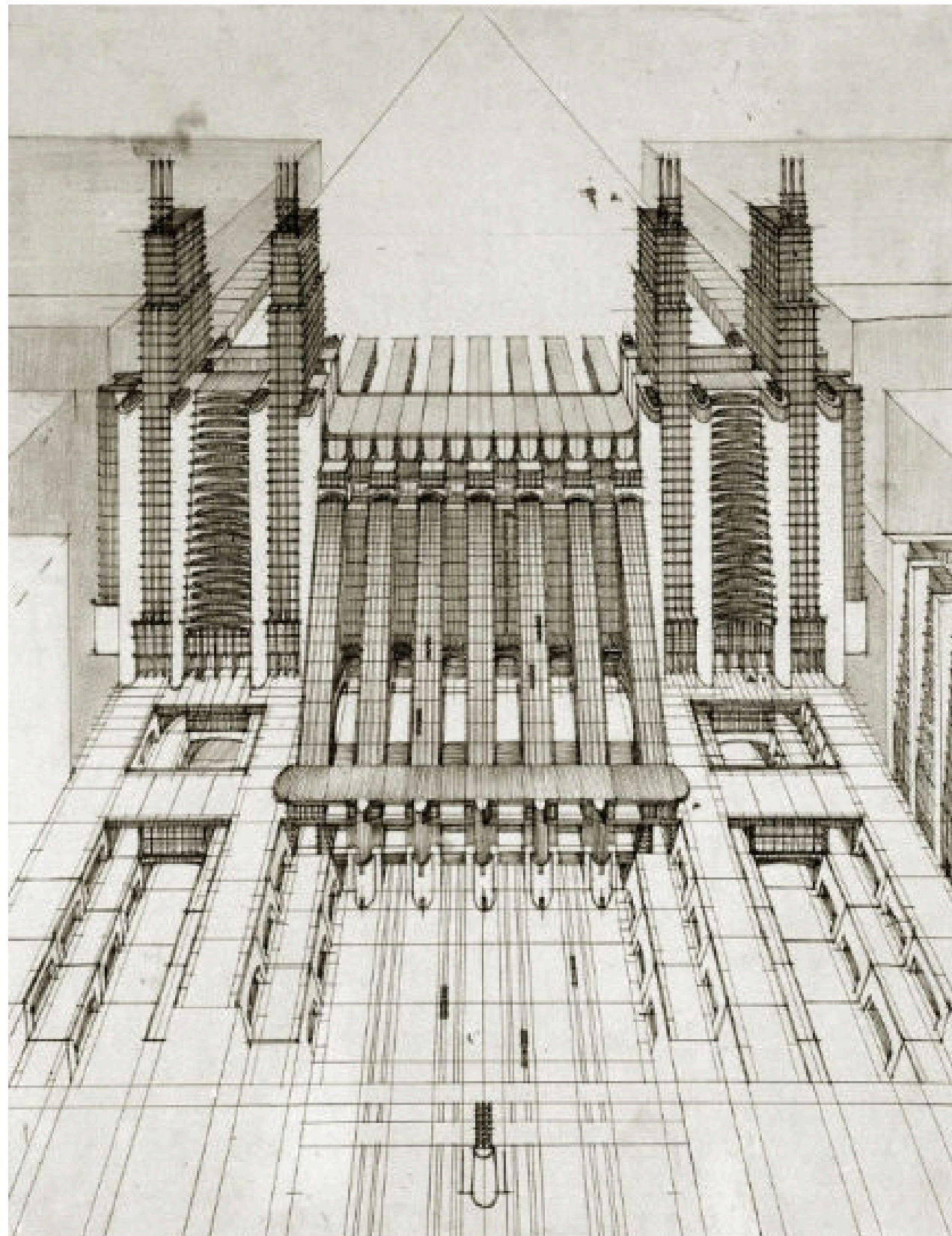
Altro obiettivo dell'azione di mandato sarà quello di creare le basi per incentivare la **mobilità ciclabile** per gli spostamenti quotidiani al fine di ridurre l'uso delle automobili, migliorando così le condizioni viabilistiche nelle aree pubbliche e conseguentemente la qualità dell'aria che respiriamo. Incentivare l'uso della bicicletta significa anche migliorare le nostre condizioni di vita sotto diversi aspetti: pensiamo per esempio al benessere fisico che si ottiene grazie all'esercizio della "pedalata" e ai consistenti risparmi economici che si avrebbero utilizzando più frequentemente la bicicletta in luogo dell'automobile.

Una prima componente riguarda il miglioramento delle condizioni di percorribilità ciclistica nel centro urbano (realizzazione di piste ciclabili – in sede protetta e su corsia ciclabile – corsie ciclabili, strade e itinerari ciclabili) e di connessione tra i vari punti di interesse e le ciclovie di carattere sovralocale come **previsto dal Piano Comunale della Mobilità Ciclistica⁴**.

Gli interventi prioritari dovranno riguardare anche la realizzazione dei tratti di collegamento con la Ciclovia dei Tre Mari.

La rete ciclabile urbana ed extraurbana si dovrà integrare con la rete dei sentieri al fine di definire una completa rete di mobilità attiva (inclusa la relativa segnaletica di indirizzamento) a supporto delle attività turistiche e culturali.

⁴ Adottato con Delibera di Giunta Comunale N. 457 del 15.12.2023



7.7 Città Smart e hub di innovazione

Questo modello, volutamente, riporta a due concetti di città molto integrati e sinergici: la **Città Intelligente**, cioè il luogo in cui tecnologie digitali e tecnologie emergenti sono strumenti alla base per migliorare i servizi, garantire una migliore interazione e partecipazione dei cittadini, aumentare la produttività, gestire le sfide ambientali e della sostenibilità; e la **Città Hub di Innovazione**, con cui ci riferiamo non solo alla grande città attrattore di opportunità, talenti, risorse, ma anche a città medie e piccole che possono stimolare creatività e innovazione anche sociale, culturale, dei modelli e stili di vita.

Una Smart city è un luogo in cui le reti e i servizi tradizionali sono resi più efficienti con l'uso di soluzioni digitali a vantaggio dei suoi abitanti e delle sue imprese:

- ✓ Sfrutta le tecnologie digitali ed emergenti e le integra con strumenti di co-design e di collaborazione con i cittadini per un migliore utilizzo delle risorse e minori emissioni;
- ✓ Consente la realizzazione di reti di trasporto urbano più intelligenti, approvvigionamento idrico aggiornato e strutture per lo smaltimento dei rifiuti e modi più efficienti per illuminare e riscaldare gli edifici;
- ✓ Mette a disposizione un'amministrazione cittadina più interattiva e reattiva, spazi pubblici più sicuri per soddisfare le esigenze di una popolazione che invecchia.

Una **città Hub di innovazione** è quella che si riconosce luogo al centro di reti fisiche, logistiche e sociali, di messa a disposizione di servizi per un territorio ben più ampio e come tale può agire da concentratore sia di necessità, sia di risorse economiche, tecnologiche, di competenze e, di conseguenza, di soluzioni innovative.

Prioritaria sarà l'Integrazione dei **servizi Smart con i Comuni dell'area Urbana Galatinese** per fare massa critica e per estendere le buone pratiche oltre i confini amministrativi; questo rappresenta un'ottima occasione per consolidare la rete di tutti gli stakeholder rilevanti, spingendo sulla diffusione della cultura della collaborazione interistituzionale ma anche sociale.

Grazie alla larga diffusione dell'Internet of Things (IOT, ossia "Internet delle cose"), con cui è possibile connettere tra loro le infrastrutture, i veicoli e i servizi per la mobilità, è infatti possibile garantire agli utenti un accesso agevole alla mobilità sostenibile, incoraggiandone il cambiamento in termini di abitudini di mobilità e contribuendo così alla riduzione del numero di veicoli privati motorizzati impiegati negli spostamenti.

Il PUMS è il livello di pianificazione più adatto per definire le azioni in merito alla Smart Mobility per favorirne lo sviluppo come elemento fondante del sistema di mobilità all'orizzonte temporale 2034.

Per rendere attuabili queste azioni è necessario definire non tanto le tecnologie o le tipologie di servizio, bensì un insieme di regole e principi fondamentali su cui incardinare le trasformazioni che la mobilità sperimenterà grazie alle nuove tecnologie, ovvero:

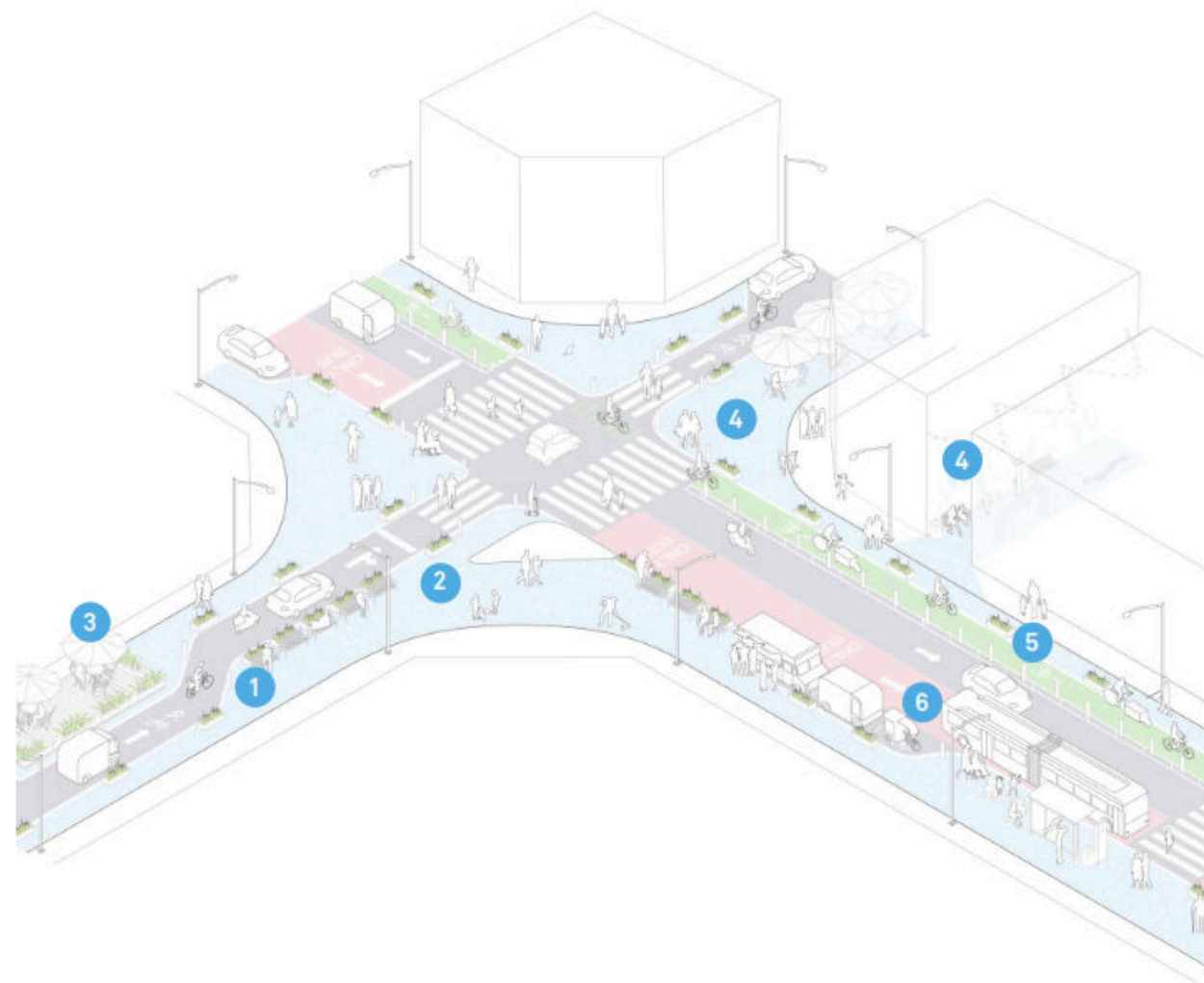
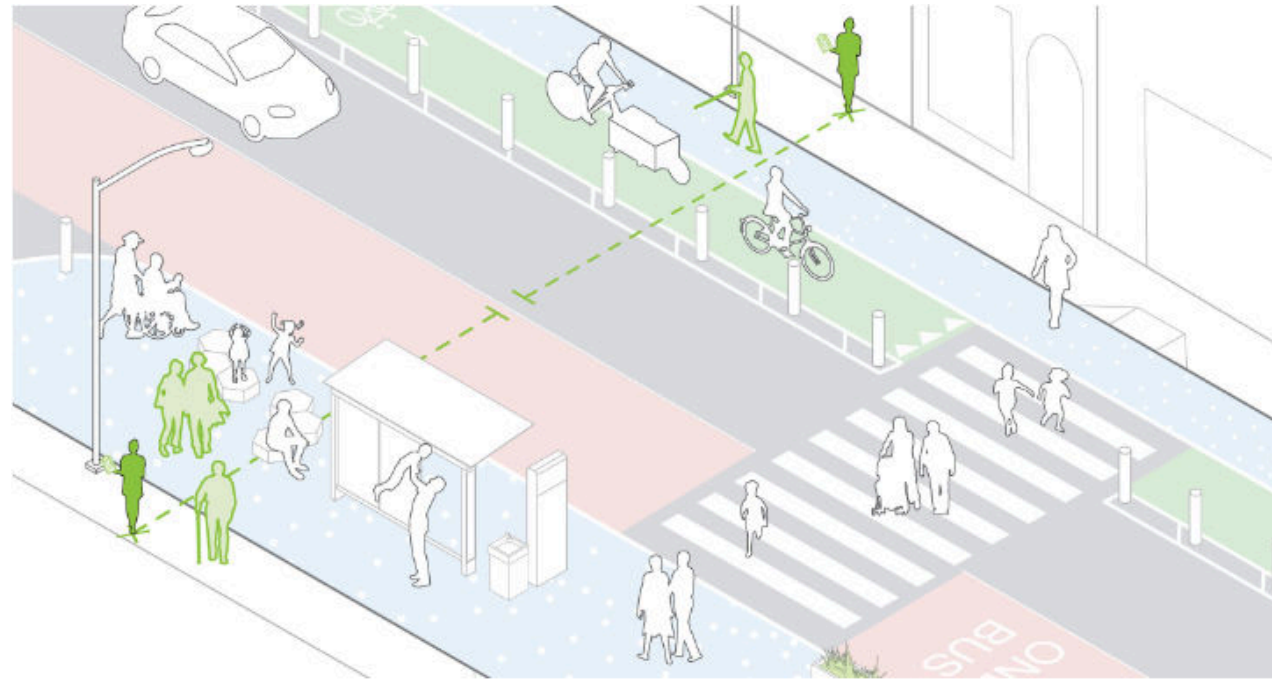
- ✓ evitare ostacoli, monopoli e lo sviluppo di sistemi chiusi;
- ✓ assicurare l'accesso al mercato della mobilità a tutti gli operatori;
- ✓ lavorare con architetture aperte e sicure ed interfacce standard;
- ✓ favorire la cooperazione tra vari attori per lo scambio di dati;

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

- ✓ sfruttare le opportunità offerte da questo tipo di servizi per migliorare i servizi di trasporto e raggiungere gli obiettivi del PUMS;
- ✓ fornire alcuni iniziali investimenti qualora necessari all'avvio del sistema;
- ✓ collaborare con i privati per lo sviluppo di modelli di business innovativi.

Le azioni che il PUMS indica per lo sviluppo della **Smart Mobility** alla scala del territorio comunale di Galatina sono descritte nel dettaglio nei paragrafi successivi che riguardano la diffusione del fenomeno della Sharing Mobility, Mobility Management spingendo i cittadini verso la condivisione dei veicoli e dei tragitti così da ridurre progressivamente il ricorso al mezzo di trasporto privato e da favorire una sostanziale trasformazione delle abitudini di mobilità.

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



7.8 Veicoli condivisi e a basse emissioni per le persone e per le merci

Questa azione riguarda misure volte a favorire la riduzione del tasso di motorizzazione attraverso l'introduzione di sistemi e di formule di condivisione e uso razionale di auto, scooter, veicoli utilitari (van, minibus), bici, cargo bici e dispositivi di micro-mobilità elettrica.

Ciò potrà essere perseguito sia attraverso collaborazioni con operatori privati per l'offerta di servizi commerciali, che attraverso la creazione di forme di condivisione su piccola scala, ad esempio car club e associazioni di quartiere per la condivisione di piccole flotte, inclusi veicoli della flotta pubblica.

Rientrano in questa strategia anche le azioni in favore della mobilità elettrica, inclusa la realizzazione di stazioni e punti di ricarica, l'utilizzo di bici e cargo bici a pedalata assistita e la progressiva sostituzione con veicoli elettrici di tutta la flotta comunale.

7.9 Promuovere la diffusione di nuovi comportamenti di mobilità sostenibile

Stili di mobilità sostenibili possono essere promossi anche attraverso politiche di Mobility management, ovvero azioni rivolte a produrre un reale cambiamento culturale e a definire le strategie più funzionali non solo di natura impositiva ma anche di natura persuasiva per creare, attraverso interventi formativi ed informativi articolati in «piani di comunicazione», la consapevolezza del problema e quindi indurre ad un cambiamento nella scelta modale.

Si potrebbe prevedere l'istituzione dell'Ufficio del Mobility Manager le cui finalità sarebbero quelle di:

- ✓ promuovere azioni di divulgazione, formazione e di indirizzo presso gli enti presenti sul territorio;
- ✓ assistere le scuole nella redazione del Piani di Spostamento Casa-Scuola (PSCS);
- ✓ fornire supporto tecnico per la definizione dei criteri e delle modalità per l'erogazione di contributi ed incentivi diretti ai progetti di mobilità sostenibile;
- ✓ promuovere gli spostamenti in bicicletta anche per recarsi al lavoro;
- ✓ monitorare gli effetti delle misure attuate in termini di impatto ambientale e decongestione del traffico veicolare;
- ✓ promuovere la diffusione di sistemi e mezzi di trasporto a basso impatto ambientale.

Il PUMS potrebbe rivolgere particolare attenzione alle scuole di ogni ordine e grado presenti sul territorio, promuovendo la diffusione delle figure dei Mobility Manager scolastici, la realizzazione dei PSCS, il finanziamento di progetti di formazione sulla sicurezza stradale (sulla mobilità sostenibile in termini generali). Inoltre, la promozione della diffusione di nuove Zone scolastiche che, in continuità con la linea di indirizzo "migliorare la sicurezza, l'accessibilità e la vivibilità degli spazi pubblici", consentirebbero di raggiungere diversi benefici, tra cui:

- ✓ la creazione di un ambiente sicuro e maggiore sviluppo nell'autonomia dei bambini;
- ✓ l'incentivazione della mobilità attiva e della socializzazione;
- ✓ un minore inquinamento davanti alle scuole;
- ✓ la promozione della salute dei bambini; la
- ✓ riduzione dei tassi di incidentalità.

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

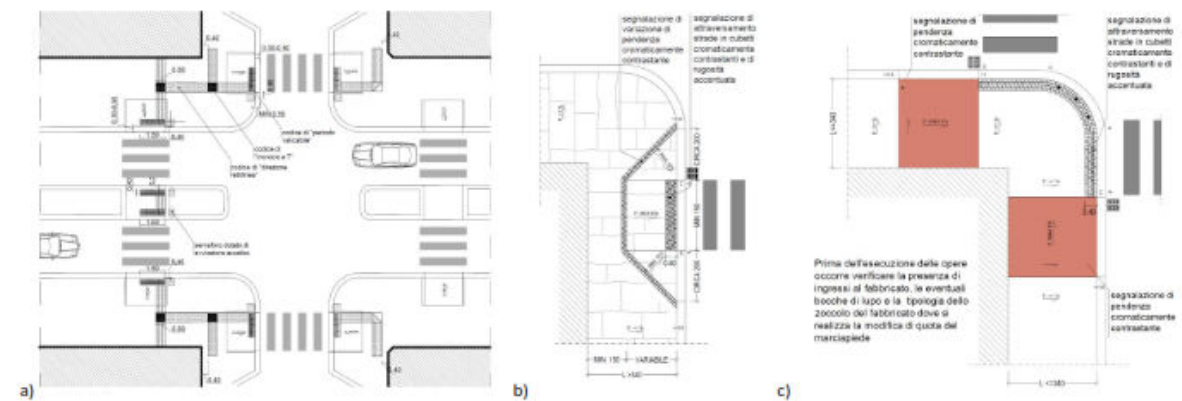


7.10 Galatina una città accessibile a tutti, superare le barriere (PEBA)

Le azioni del PUMS in tema di barriere aspirano a costruire una **Galatina Città Inclusiva**, migliorando le condizioni di mobilità urbana per tutti e garantendo la compatibilità tra i vari modi di spostamento attraverso l'abbattimento delle barriere architettoniche e la progettazione di spazi e arredi urbani, nonché attraverso l'adattamento di tutti i servizi di trasporto pubblico individuale e collettivo, per renderlo a misura di ogni persona a partire dai bambini.

Il principio **dell'accessibilità universale** (consentire a chiunque di andare ovunque) deve trovare applicazione compiuta. In ogni fase della pianificazione urbana si deve rispettare l'autonomia delle persone, perché tutti devono potersi spostare senza bisogno di aiuto. Le persone, tutte, devono poter fare le stesse esperienze, andare negli stessi luoghi, godere della stessa socialità: ogni barriera può costituire un impedimento alla possibilità degli individui di sentirsi prossimi agli spazi, fisici e virtuali, della propria città.

Gli interventi e le azioni del PUMS dovranno essere definiti nel rispetto e in piena continuità con quanto già definito dal Piano Urbanistico Generale (PUG), così come adeguato a seguito dell'approvazione del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), con cui il PUMS potrà condividere oltre che alcuni interventi anche alcune tavole tecniche, a dimostrazione della profonda integrazione tra gli strumenti di pianificazione.





7.11 Parchi, giardini e infrastrutture per la mobilità e per migliorare la qualità dell'aria

Le **Aree Verdi Urbane** rappresentano una risorsa fondamentale per la sostenibilità e la qualità della vita in città. Oltre alle note funzioni estetiche e ricreative, esse contribuiscono a mitigare l'inquinamento delle varie matrici ambientali (aria, acqua, suolo), migliorano il microclima delle città e mantengono la biodiversità.

Tuttavia, ad oggi, tali funzioni e benefici risultano scarsamente **integrate** nelle politiche di gestione degli spazi aperti e nella pianificazione urbanistica locale.

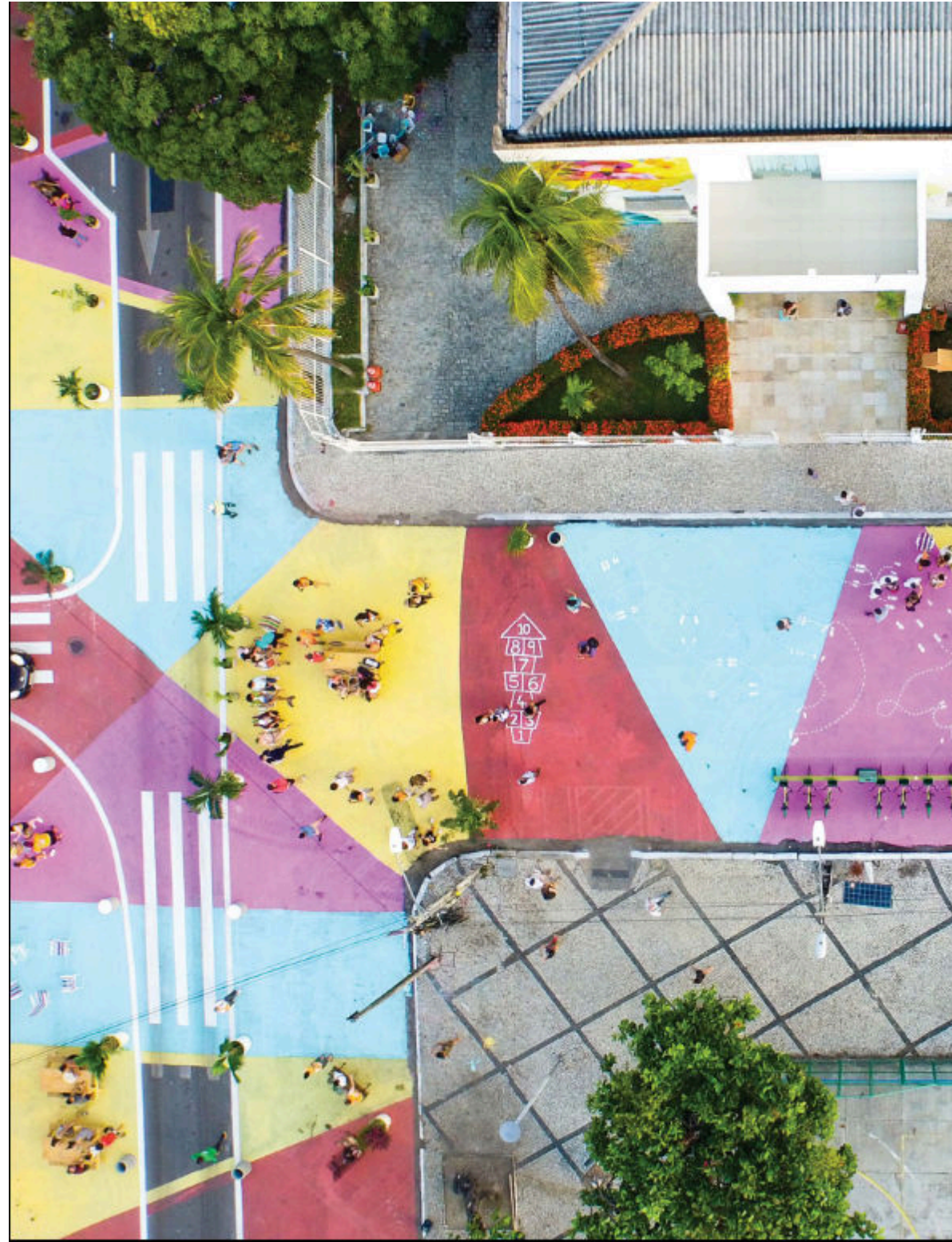
Si deve elaborare un programma capace di integrare i servizi ambientali delle aree verdi e degli spazi aperti urbani nel rapporto tra **infrastrutture per la mobilità e paesaggi e territori attraversati**.

Si vuole integrare il sistema del verde con le infrastrutture per la mobilità come quella ciclo-pedonale che possa unire "parti di città. **Questi itinerari ciclo-pedonali dovranno essere connessi con quelli esistenti al fine di generare idealmente un unico parco lineare e interconnesso lungo tutte le aree.**

Gli interventi e le politiche utili all'implementazione delle linee di indirizzo indicate nei paragrafi precedenti, tutte rivolte alla promozione della mobilità dolce (spostamenti a piedi e in bici) e all'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale, consentiranno anche di ottenere benefici indiretti nella riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico e di emissione di climalteranti, nonché di miglioramento dei livelli di inquinamento acustico.

Allo stesso tempo il PUMS, per raggiungere tali scopi, potrà:

- ✓ definire interventi di riconversione del parco mezzi comunale verso veicoli elettrici (ad esempio gli scuolabus);
- ✓ promuovere politiche di incentivazione verso i privati per la riduzione dei tassi di motorizzazione e la sostituzione di veicoli con motori termici con veicoli elettrici;
- ✓ promuovere la diffusione e l'installazione, sia a bordo strada che in ambienti privati, di nuove colonnine di ricarica elettrica per le automobili.



8 I TEMPI DI ATTUAZIONE DEL PUMS

Le azioni si immaginano svolte in contemporanea così da poterne considerare la composizione degli effetti sul sistema di mobilità nel suo complesso, per cui, al fine di garantire un uso razionale delle risorse, si sono individuate **tre fasi** con orizzonte temporale al 2034: **Breve periodo** (2-3 anni), **Medio Periodo** (5-6 anni), **Lungo periodo** (10-11 anni), rispettivamente indicate nel PUMS, per ciascuna azione, dal livello di priorità Alto, Medio o Basso.

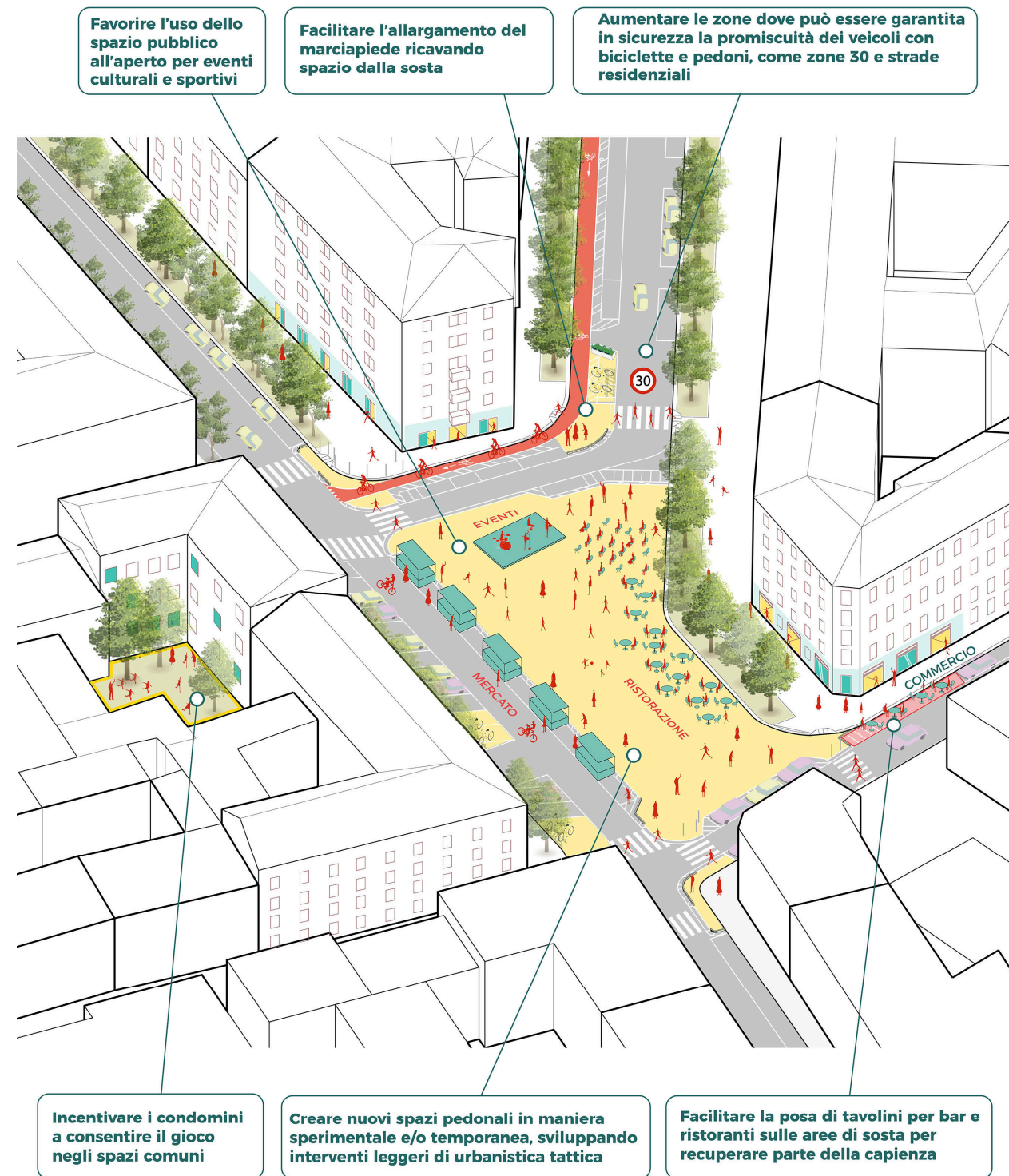
Considerando gli strumenti di programmazione in mano alle Amministrazioni Comunali, i livelli di attuazione descritti possono essere schematizzati come di seguito:

1. **Breve Periodo (fino al 2026) Priorità Alta** Opere già finanziate o inserite nell'elenco Annuale delle opere pubbliche;
2. **Medio Periodo (fino al 2029) Priorità Media** Inserimento nel Programma Triennale delle opere pubbliche;
3. **Lungo Periodo (fino al 2034) Priorità Basso** Avvio di studi di fattibilità tecnico-economica finalizzati all'inserimento nei Programmi Triennali delle opere pubbliche successivi.

Infatti, nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche, cui ciascun Comune è obbligato, valutate le esigenze e i bisogni della cittadinanza e del territorio, l'amministrazione determina le opere da realizzare, con indicazione delle priorità, delle modalità di finanziamento e dei tempi di realizzazione.

L'elenco annuale, invece, in funzione del Bilancio dell'ente, include quelle opere che l'Amministrazione Comunale intende realizzare nel corso dell'anno con specifico riferimento alle risorse previste per ciascuna opera. In questa maniera il Piano lavora ad una costruzione graduale ed organica della Vision finale.

FASE B LINEE DI INDIRIZZO



9 IL SISTEMA DEGLI OBIETTIVI E GLI INDICATORI DI VALUTAZIONE

Il confronto con gli stakeholder e l'ascolto dei cittadini sarà compiuto sulla base di una griglia di obiettivi ristretta rispetto a quella proposta dal Ministero nelle proprie Linee guida per la redazione dei PUMS. Ciò allo scopo di semplificare la comunicazione e di definire gli obiettivi specifici a cui occorre affiancare alcuni indicatori per la loro valutazione, nonché i relativi target da raggiungere attraverso gli interventi del PUMS.

Per ogni obiettivo si procede all'individuazione degli indicatori, partendo anche in questo caso dalle Linee guida Ministeriali e Regionali, ipotizzando per ogni obiettivo tre tipologie di indicatori: un primo **indicatore di contesto** (rivolto a sintetizzare il quadro generale entro cui il PUMS si è mosso), un secondo **indicatore di realizzazione** (rivolto a misurare l'effettivo stato di avanzamento delle attività legate all'obiettivo) ed un terzo **indicatore di risultato** (necessario per valutare l'effettivo raggiungimento dello stesso obiettivo).

Di seguito si riportano gli **indicatori di risultato con orizzonte 2034**, mentre all'interno del Piano di monitoraggio verranno incluse anche le altre tipologie di indicatori in relazione agli scenari 2026-2034.

TABELLA 8 INDICATORI DI RISULTATO CON ORIZZONTE 2034

SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE	EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ	SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE	SOSTENIBILITÀ SOCIO ECONOMICA
--	---	-----------------------------------	-------------------------------

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

TABELLA 9 OBIETTIVI, INDICATORI E TARGET RELATIVI ALLA DIMENSIONE “SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE”

SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE	
Macro-obiettivi	Indicatore
B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali	Automobili con classe ambientale più ecologica o elettriche (% sul totale)
B2. Miglioramento della qualità dell'aria	Livelli di PM2 e PM5
B3. Riduzione dell'inquinamento acustico	Automobili e moto/scooter elettriche (% sul totale)

TABELLA 10 OBIETTIVI, INDICATORI E TARGET RELATIVI ALLA DIMENSIONE DELLA “EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ”

EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ	
Macro-obiettivi	Indicatore
A1. Miglioramento e razionalizzazione del TPL extraurbano anche attraverso l'introduzione di reti e servizi innovativi di area Urbana come il BRT ed interlocazione con Regione Puglia e la Provincia di Lecce	Aumento dei passeggeri trasportati (numero)
A2. Riequilibrio modale della mobilità verso la mobilità attiva	Spostamenti con mezzi collettivi o in mobilità dolce (% sul totale)
A3. Riduzione della congestione	Velocità media nelle ore di punta sulla viabilità (km/h)
A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone, con particolare riferimento agli utenti deboli (anziani, bambini, disabili)	Persone che vivono nel raggio di 200m da una fermata del TPL, da una pista ciclabile o Zona30 (%)
A5. 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)	Piani di sviluppo urbanistico che prevedono sistemi di mobilità dolce (numero)
A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano	Piani settoriali relativi a progetti di mobilità in cui è presente anche il progetto di qualità urbana/ambientale/paesaggistica
A7. Riduzione tasso di motorizzazione	Tasso di motorizzazione (numero di auto ogni 1.000 residenti)
A8. Sviluppo della mobilità elettrica	Spostamenti realizzati con mezzi di trasporto elettrici (% sul totale)
A9. Sviluppo della rete di mobilità attiva	Spostamenti con mezzi di mobilità dolce (% sul totale)
A10. Promozione di una nuova cultura per la mobilità sostenibile	Spostamenti per motivo di studio/lavoro con mezzi collettivi o in mobilità dolce (% sul totale)

TABELLA 11 OBIETTIVI, INDICATORI E TARGET RELATIVI ALLA DIMENSIONE “SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE”

SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE	
Macro-obiettivi	Indicatore
C1. Riduzione dell'incidentalità stradale	Tasso di incidentalità stradale (numero di incidenti ogni 100 abitanti)
C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	Indice di mortalità stradale (morti ogni 100 incidenti)
C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	Riduzione del costo sociale pro capite degli incidenti stradali (%)
C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli (feriti ogni 100 abitanti per fasce d'età predefinite)

FASE B LINEE DI INDIRIZZO

TABELLA 12 OBIETTIVI, INDICATORI E TARGET RELATIVI ALLA DIMENSIONE “SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA”

SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA	
Macro-obiettivi	Indicatore
D1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità universale fisico-ergonomica)	Livello di soddisfazione della mobilità delle categorie deboli
D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Livello di soddisfazione della mobilità
D3. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	Costi medi annui di utilizzo dell'auto (euro procapite)
D4. Crescita dell'attrattività turistica	Presenze presso le strutture ricettive (numero)
D5. Efficientare il sistema della logistica distributiva	Accessi mezzi commerciali elettrici o non motorizzati nella ZTL