

CITTÀ di
GALATINA



REGIONE
PUGLIA

Piano



P

Urbano



U

della Mobilità



M

Sostenibile



S

2025-2035



SINTESI NON TECNICA

1	PROCESSO DI FORMAZIONE DEL PIANO	4
2	IL PROCESSO PARTECIPATIVO	5
2.1	Il metodo della pianificazione condivisa	5
2.2	Il Processo di partecipazione	5
2.3	Consultazioni	5
2.4	L'avvio del percorso partecipativo	6
2.5	Comunicazione	8
2.6	Coinvolgimento della popolazione: il sondaggio online	8
2.7	Soggetti coinvolti	9
2.8	Elenco stakeholder del Comune di Galatina	9
3	IL CONTESTO DI RIFERIMENTO E IL CONCETTO DI AREA URBANA	12
3.1	Criteri per la definizione dell'area urbana di galatina	12
3.2	Fattori che influenzano la domanda di mobilità nell'area urbana di galatina	12
3.3	Struttura dell'area urbana di galatina	12
3.4	l'attuale struttura insediativa dell'area urbana di galatina	15
3.5	La dinamica insediativa dell'area urbana di Galatina nel settantennio dal 1951 al 2021	15
3.6	La dinamica insediativa dei comuni dell'area urbana di galatina nel settantennio dal 1951 al 2021	16
3.7	Le caratteristiche demografiche e la dinamica insediativa di galatina dal 1951 al 2021	17
3.8	La mobilità sistematica delle persone ISTAT 2011	17
3.9	La rappresentazione della domanda di mobilità attraverso le linee di desiderio	18
3.10	Analisi della domanda di mobilità - indagine dell'agenzia regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio (asset) 2019	22
3.11	Spostamenti per Origine/Destinazione di Galatina, Lecce, Area Urbana di Galatina e Resto della Puglia per modo di trasporto Auto, TPL ferro, TPL Gomma e altro (Bici+Piedi+Ciclomotore)	22
4	ANALISI S.W.O.T. VALUTAZIONE DELLO STATO DI FATTO DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	23
5	STRATEGIA, OBIETTIVI E AZIONI DEL PUMS DI GALATINA (2025-2035) UN PROGRAMMA COMPLESSIVO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE	26
6	LE LINEE DI AZIONE DEL PUMS DEL COMUNE DI GALATINA E I TARGET DI SVILUPPO SOSTENIBILE	28
6.1	Descrizione delle azioni del PUMS	29
6.2	Rilanciare il trasporto pubblico locale (TPL): la progettazione di un nuovo servizio	30
6.3	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	31
6.4	Sicurezza e Perfezionamento della Rete Stradale	33
6.5	La vivibilità degli spazi pubblici: riqualificazione urbana e protezione dal traffico dei quartieri - isole ambientali - sicurezza urbana - pedonalità	34
6.6	Il sistema della sosta	35
6.7	Lo sviluppo della ciclabilità, il cicloturismo per la valorizzazione e degli attrattori culturali	36
6.8	Città Smart e hub di innovazione	37
6.9	Veicoli condivisi e a basse emissioni per le persone e per le merci	38
6.10	Promuovere la diffusione di nuovi comportamenti di mobilità sostenibile	38
6.11	Galatina, città accessibile a tutti - Superare le barriere (PEBA)	39
6.12	Parchi, giardini e infrastrutture per la mobilità e per migliorare la qualità dell'aria	39
7	OBIETTIVO DI MODAL SPLIT DEL PUMS	39



SINTESI NON TECNICA

8	LO SCENARIO DEL PIANO	39
8.1	Lo scenario di riferimento (SR)	40
8.2	Lo scenario di piano del PUMS (SP)	40
8.3	Evoluzione del riparto modale nello (SP)	40
8.4	Il confronto tra gli scenari	41
9	GLI ORIZZONTI DEL PIANO	42
10	SINTESI DELLE VALUTAZIONI SUGLI IMPATTI	42
11	MONITORAGGIO DEL PIANO	44
FIGURA 1	I COMUNI DELL'AREA URBANA DI GALATINA - ARADEO CORIGLIANO D'OTRANTO CUTROFIANO NEVIANO SECLÌ SOGLIANO CAVOUR SOLETO STERNATIA ZOLLINO	13
FIGURA 2	LINEE DI DESIDERIO DEGLI SPOSTAMENTI GENERATI DAL COMUNE DI GALATINA (ORIGINE) PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO CON TUTTI I MODI DI TRASPORTO ANNO 2011	20
FIGURA 3	LINEE DI DESIDERIO DEGLI SPOSTAMENTI ATTRATTI DAL COMUNE DI GALATINA (DESTINAZIONE) PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO CON TUTTI I MODI DI TRASPORTO ANNO 2011	21
TABELLA 1	OBIETTIVI DELLE LINEE GUIDA REGIONALI	5
TABELLA 2	ELENCO STAKEHOLDER DEL COMUNE DI GALATINA	10
TABELLA 3	CRITERI PER LA DEFINIZIONE DEI COMUNI APPARTENENTI ALL'AREA URBANA DI GALATINA. FONTE: NOSTRE ELABORAZIONI DEI DATI ISTAT 2011 (15° CENSIMENTO DELLA POPOLAZIONE)	14
TABELLA 4	CARATTERISTICHE DEMOGRAFICO - GEOGRAFICHE DELL'AREA URBANA DI GALATINA 2021	15
TABELLA 5	POPOLAZIONE RESIDENTE NEL COMUNE DI GALATINA, NELL'AREA URBANA DI GALATINA, NEL COMUNE CAPOLUOGO E NEL RESTO DELLA PROVINCIA (1951-2021)	15
TABELLA 6	CONFRONTO DEI VALORI DELL'ANDAMENTO DEMOGRAFICO E DELLA TENDENZA INSEDIATIVA NELLA CITTÀ DI GALATINA, SUA AREA URBANA E PROVINCIA NEL LUNGO PERIODO 1951-2021	17
TABELLA 7	CONFRONTO DEI VALORI E VARIAZIONI DELL'ANDAMENTO DEMOGRAFICO E DELLA TENDENZA INSEDIATIVA NEL LUNGO PERIODO NEL COMUNE DI GALATINA E NEL RESTO DELLA PROVINCIA DAL 1951 AL 2021	17
TABELLA 8	QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO COMUNE DI GALATINA ANNO 2011	18
TABELLA 9	QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO COMUNE DI GALATINA ANNO 2011	18
TABELLA 10	LA QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI IN PUGLIA PER ORIGINE/DESTINAZIONE CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO (AUTO, TPL FERRO, TPL GOMMA E ALTRO)	22
TABELLA 11	MATRICE DEGLI SPOSTAMENTI GENERATI DA GALATINA, LECCE, AREA URBANA DI GALATINA E RESTO DELLA PUGLIA PER MODO DI TRASPORTO AUTO, TPL FERRO, TPL GOMMA E ALTRO (BICI+PIEDI+CICLOMOTORE)	22
TABELLA 12	ANALISI SWOT (STRENGTHS, WEAKNESSES, OPPORTUNITIES, THREATS)	24
TABELLA 13	LE 8 AZIONI DEL PUMS DEL COMUNE DI GALATINA	29
TABELLA 14	CONFRONTO TRA SCENARIO 0, SCENARIO DI RIFERIMENTO E SCENARIO DI PIANO	41
TABELLA 15	OBIETTIVI E INDICATORI DEL MONITORAGGIO DEL PUMS	45
TABELLA 16	MACRO-OBIETTIVI DI RIFERIMENTO E RELATIVI INDICATORI DI RISULTATO	46
IMMAGINE 1	HOME PAGE DEL SITO WWW.PUMSGALATINA.IT	6
IMMAGINE 2	REPERTORIO FOTOGRAFICO DEL PROCESSO PARTECIPATIVO	7
IMMAGINE 3	LOCANDINA DELL'INCONTRO PUBBLICO	7
IMMAGINE 4	SEZIONE DEL SITO DEDICATA AI PIANI ATTUATIVI DEL PUMS	8



SINTESI NON TECNICA

IMMAGINE 5 L'AREA URBANA DI GALATINA.....31



SINTESI NON TECNICA

1 PROCESSO DI FORMAZIONE DEL PIANO

La Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea ha adottato nel 2014, e aggiornato nel 2019, il documento “Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”. Questo documento delinea i passi principali per definire politiche di mobilità che affrontino in modo efficiente le problematiche legate ai trasporti urbani, coinvolgendo attivamente gli stakeholders. Il principale obiettivo del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) è migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane, assicurando un ambiente di vita sano e sostenibile. Le linee guida stabiliscono principi fondamentali per la redazione del PUMS:

- *Visione* di lungo periodo;
- *Integrazione* degli strumenti di Piano;
- *Sostenibilità* sociale, ambientale ed economica delle azioni intraprese;
- *Approccio partecipativo* che porta al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini e degli altri portatori di interesse;
- *Monitoraggio* dello stato di attuazione degli interventi individuati volto alla ricerca di un miglioramento continuo.



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

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

La Regione Puglia ha approvato con DGR n.193/2018 e modificate con DGR n.1645/2018 le “Linee Guida Regionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile” (PUMS), introducendo approfondimenti e dati afferenti alle specificità del contesto pugliese.

Esse dettagliano il processo di redazione, le fasi principali ed indicano l'iter di approvazione. Alle sette strategie contenute nelle linee guida nazionali individua ulteriori strategie da tenere in considerazione:

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

Le Linee guida Regionali hanno ripreso quelle Nazionali introducendo alcuni elementi di innovazione dettati dalle specificità del territorio pugliese. Sono indicati come obiettivi prioritari la “riduzione del tasso di motorizzazione” e il “riequilibrio modale” ovvero lo sviluppo di un sistema di trasporti integrato e sostenibile (vedere [TABELLA 1](#)).



SINTESI NON TECNICA

TABELLA 1 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

2 IL PROCESSO PARTECIPATIVO

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile coinvolge i cittadini nella pianificazione, raccogliendo informazioni sulla città e il territorio. Il dialogo include l'Amministrazione comunale, la Polizia Locale, le associazioni, gli istituti scolastici, le attività commerciali e turistiche, e altri stakeholder interessati alla pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico. Questo processo mira a combinare la consapevolezza degli amministratori e dei cittadini e ad avviare un cambiamento culturale. La pianificazione della mobilità, come i PUMS, PCMC e PEBA, richiede la partecipazione delle comunità locali e dei principali stakeholder.

Con la consapevolezza del ruolo fondamentale di tali processi partecipativi, la Città di Galatina ha adottato un approccio basato sulle Linee Guida nazionali, europee e regionali, seguendo i principi di integrazione, **partecipazione**, **monitoraggio** e valutazione.

La partecipazione è stata improntata all'ascolto degli stakeholder, istituzioni e cittadini con l'obiettivo di lavorare insieme al territorio per l'aggiornamento delle analisi territoriali (quadro conoscitivo), del set degli obiettivi e delle relative priorità, con lo scopo di soddisfare la variegata domanda di mobilità e migliorare la qualità della vita nelle città.

2.1 Il metodo della pianificazione condivisa

La pianificazione condivisa è intesa quale massimo livello di coinvolgimento dei cittadini, delle formazioni sociali e degli attori economici nell'individuazione delle criticità dell'attuale sistema del traffico urbano e di possibili soluzioni alternative, da sottoporre a verifica di fattibilità tecnica, che tengano conto delle esigenze reali dei cittadini e dei city user.

Questo metodo consente di garantire scelte di mobilità adeguate ai reali bisogni, che possono essere intercettati grazie al confronto e alla raccolta di informazioni provenienti direttamente da coloro che vivono il territorio quotidianamente e inoltre favorisce la formazione e il potenziamento di una cittadinanza attiva, informata e responsabile.

Nell'ambito della prima fase propedeutica alla redazione del PUMS si sono tenuti una serie di incontri **plenari e bilaterali** basati sul metodo dell'ascolto e del confronto con i principali stakeholder locali al fine di consentire una proficua attività di cooperazione ed interlocuzione.

2.2 Il Processo di partecipazione

Il percorso di partecipazione che orienta la definizione dello scenario del PUMS e dei piani di settore (PCMC e PEBA), è stato condotto coinvolgendo gli attori sui seguenti temi:

- discussione del quadro degli obiettivi identificati, facendo emergere le posizioni degli stakeholder rilevanti;
- verifica del consenso sociale e messa a punto delle prospettive di intervento con riferimento ad alcuni dei temi di lavoro;
- restituzione delle proposte di Piano nell'ambito delle scelte più generali promosse dall'Amministrazione in tema di mobilità.

Il processo partecipativo si è posto alcuni obiettivi specifici che possono essere così riassunti:

1. utilizzare la conoscenza specifica del territorio da parte degli attori presenti nella città, che costituisce una fonte essenziale per la formulazione di uno scenario realmente capace di cogliere le diverse dimensioni della situazione locale;
2. mettere a frutto la "competenza progettuale" presente fra gli attori locali per orientare efficacemente le misure e gli interventi del piano;
3. informare la cittadinanza del processo di costruzione, del progressivo stato di maturazione e della definizione delle scelte di Piano.

Dal punto di vista metodologico, la scelta di incontri di ascolto plenari e bilaterali, quale momento di coinvolgimento e discussione, è stata motivata dal fatto che tale strumento:

- ✓ facilita l'emergere delle posizioni degli attori;
- ✓ permette la verifica dei loro sistemi di preferenze;
- ✓ favorisce la costruzione di posizioni comuni.

Tutto questo rappresenta un importante momento di condivisione e discussione collettiva, che consente di ottenere ed approfondire informazioni, motivazioni e posizionamento degli attori che difficilmente potrebbero emergere in un colloquio individuale o in un'intervista con questionario.

2.3 Consultazioni

La partecipazione ed il coinvolgimento della popolazione, come esplicito nei riferimenti normativi sopra riportati, è parte essenziale del processo di costruzione del Piano. Come



SINTESI NON TECNICA

previsto dalla normativa, anche qualora il Piano dovesse seguire la procedura di VAS, va tenuto in conto il processo partecipativo già previsto dal PUMS.

La partecipazione dei cittadini assume un ruolo determinante nell'ambito della pianificazione territoriale: da un lato nella costruzione del panorama di conoscenza di un dato contesto e dall'altro nella definizione di strategie che siano coerenti con la visione della propria città da parte della comunità tutta.

Il **Rapporto Ambientale** (con la relativa sintesi non tecnica), insieme al Piano adottato, sono messi a disposizione del pubblico per consentire l'espressione di osservazioni. Il Comune di Galatina cura la pubblicazione di un avviso sul BURP contenente l'indicazione delle sedi in cui è possibile prendere visione del RA e del piano.

Il tempo utile per le osservazioni è stringente ma sufficiente per l'espressione oculata delle stesse.

Per la redazione del PUMS si è tenuto conto anche dell'attività di partecipazione nel solco di quanto definito dalle Linee guida nazionali e regionali sui PUMS.

Nello specifico le attività di partecipazione e comunicazione fin qui realizzate hanno avuto come obiettivo primario quello di mettere a disposizione dei soggetti le informazioni necessarie per partecipare in modo significativo e consapevole al processo di pianificazione, contribuendo attivamente alla costruzione del Piano.

Più in dettaglio, il percorso realizzato ha consentito di favorire la partecipazione al processo decisionale dei soggetti direttamente interessati alle decisioni del PUMS, come:

- rappresentare le esigenze e gli interessi degli stakeholder, inclusi quelli delle varie Amministrazioni responsabili delle decisioni;
- esplicitare una descrizione degli impatti sociali, ambientali ed economici attesi e associati alle singole decisioni;
- comunicare ai partecipanti come il loro contributo ha influenzato la definizione del PUMS.

Tra i fattori che hanno guidato il processo di partecipazione, rientra l'individuazione dei portatori di interesse (stakeholder) che sono stati tutti invitati a partecipare agli incontri sul PUMS.

Non meno significativo è stato poi l'approccio al processo di partecipazione, approccio che fondamentalmente si è basato su processi "dal basso" di coinvolgimento di cittadini e stakeholder che, grazie al confronto tra visioni ed interessi, ha consentito di generare la conoscenza necessaria per prendere decisioni nelle condizioni di "razionalità limitata" tipiche dei processi complessi.

In particolare, sono stati utilizzati strumenti che hanno consentito di:

1. considerare in modo integrato le diverse dimensioni sociali, ambientali ed economiche dello sviluppo (e della mobilità) sostenibile;
2. generare apprendimento e reciproca conoscenza tra i soggetti coinvolti nelle decisioni dell'Amministrazione;
3. garantire la condivisione, la trasparenza e la rendicontabilità delle singole decisioni.

Operativamente in questa fase è stata utilizzata una procedura partecipativa strutturata sulla combinazione di strumenti di discussione e di valutazione multicriteria delle alternative. L'attività di ascolto si è espletata come segue:

- ✓ primo incontro con gli stakeholder per la discussione sulle principali criticità del sistema dei trasporti e della mobilità, nonché sugli obiettivi del PUMS;
- ✓ consultazione online di una sezione dedicata al PUMS pubblicata sul sito web www.pumsgalatina.it (vedere **IMMAGINE 1**);
- ✓ pubblicazione di questionari online rivolti a cittadini e studenti.

IMMAGINE 1 HOME PAGE DEL SITO WWW.PUMSGALATINA.IT



2.4 L'avvio del percorso partecipativo

Il percorso di partecipazione ha previsto lo svolgimento di incontri diretti con cittadini e portatori di interessi diffusi (vedere **IMMAGINE 2** **IMMAGINE 3**), nell'ambito del PUMS e dei suoi Piani attuativi PCMC e PEBA.

Tali incontri sono stati organizzati ritenendo che il percorso partecipato possa permettere ad ogni cittadino di essere protagonista delle scelte di trasformazione del territorio, sentirle proprie e consentire l'avvio di un processo di riappropriazione urbana, condizione prima per la riqualificazione e per l'innalzamento della qualità della vita.



SINTESI NON TECNICA

IMMAGINE 2 REPERTORIO FOTOGRAFICO DEL PROCESSO PARTECIPATIVO



Il primo incontro pubblico si è tenuto presso la Sala Convegni delle Clarisse nella giornata del 7 novembre 2023, previa ampia comunicazione alla cittadinanza tramite l'affissione di manifesti istituzionali e tramite la pubblicazione sul sito del Comune, insieme ad un apposito questionario.

IMMAGINE 3 LOCANDINA DELL'INCONTRO PUBBLICO

CITTÀ di GALATINA **REGIONE PUGLIA**

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)
PIANO COMUNALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PCMC)
PIANO ELIMINAZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE (PEBA)

PARTECIPAZIONE PUBBLICA PER IL FUTURO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

PRIMO INCONTRO PUBBLICO
Martedì 07 Novembre 2023 ore 18.30
Sala delle Clarisse, Piazzetta Galluccio Galatina

<p>Programma</p> <p>SALUTI DOTT. FABIO VERGINE Sindaco di Galatina ING. GUGLIELMO STASI Assessore Urbanistica</p> <p>INTERVENTI ARCH. SANDRO LISI Progettista del Piano Presentazione orientamenti PUMS</p>	<p>Dibattito con:</p> <p>Stakeholder L'amministrazione tutta Le associazioni del territorio I cittadini</p> <p style="text-align: center; background-color: #FFD700; padding: 5px;"> www.pumsgalatina.it </p> <p style="font-size: small;"> RUP PUMS e PEBA - ING. ROCCO ALESSANDRO VERONA Responsabile Settore Lavori Pubblici RUP PCMC - GEOM. DOMENICO LUCA CARRATTA Responsabile Settore Urbanistica Privata </p>
--	---



SINTESI NON TECNICA

All'incontro hanno partecipato amministratori, semplici cittadini e portatori d'interesse, che si sono confrontati per la programmazione del piano.

Dopo aver descritto la metodologia del lavoro e gli obiettivi, il dibattito si è arricchito con i suggerimenti puntuali degli intervenuti che sono stati recepiti nella fase della conoscenza del piano.

2.5 Comunicazione

Al fine di raggiungere il maggior numero possibile di persone e associazioni, le modalità di comunicazione degli eventi legati alla redazione Piano si sono diversificate ed esplicitate in diverse modalità, come:

- ✓ conferenza stampa e comunicati stampa, all'inizio del percorso e nei momenti salienti dell'iter di redazione e approvazione;
- ✓ pagina dedicata al PCMC sul sito web comunale – www.pumsgalatina.it. La pagina viene periodicamente aggiornata e vengono messe in evidenza sull'home page le notizie principali;
- ✓ questionari On-line.

2.6 Coinvolgimento della popolazione: il sondaggio online

La prima fase del processo di partecipazione è stata rivolta al coinvolgimento dei cittadini e degli studenti attraverso la pubblicazione di un'indagine online sul sito <https://www.pumsgalatina.it> sui principali temi legati al settore dei trasporti e della mobilità di interesse per la città di Galatina (vedere IMMAGINE 4).

A tale scopo è stato predisposto un **questionario articolato in sezioni**, attraverso il quale i rispondenti possono esprimere la loro opinione sulle principali criticità riscontrate nel quotidiano sui temi della mobilità e indicare, dal loro punto di vista, quali tematiche il Comune dovrebbe considerare prioritarie nella pianificazione della mobilità sostenibile del prossimo decennio.

Il questionario è stato pubblicato sul sito internet <https://www.pumsgalatina.it>.

IMMAGINE 4 SEZIONE DEL SITO DEDICATA AI PIANI ATTUATIVI DEL PUMS

I PIANI ATTUATIVI DEL PUMS

Il PUMS è un Piano che si inquadra all'interno dello scenario pianificatorio nazionale e regionale, in un'ottica di **integrazione** degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale.

A sua volta, il PUMS si pone come **piano sovraordinato** rispetto ai Piani di Settore, che riguardano specifici ambiti della mobilità delle persone e delle merci e che sono stati sviluppati parallelamente al PUMS.

In particolare, i due piani attuativi del PUMS sono:



RACCOLTA DATI E PARTECIPAZIONE

Nell'ambito della redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) il Comune di Galatina ha avviato un'indagine per conoscere le abitudini dei cittadini in merito alle modalità di spostamento.

L'amministrazione comunale intende acquisire informazioni, indicazioni utili e proposte ai fini della redazione del PUMS attraverso il coinvolgimento della cittadinanza.

Cliccando sui **seguenti link** sarà possibile compilare gli appositi questionari dedicati:

QUESTIONARIO SPOSTAMENTI CASA-SCUOLA (Scuole primarie - Galatina)

QUESTIONARIO SPOSTAMENTI CASA-SCUOLA (Scuole secondarie di primo grado - Galatina)

QUESTIONARIO SPOSTAMENTI CASA-SCUOLA (Scuole secondarie di secondo grado - Galatina)

QUESTIONARIO SPOSTAMENTI INDIRIZZATO AI CITTADINI DEL COMUNE DI GALATINA



SINTESI NON TECNICA

2.7 Soggetti coinvolti

I soggetti coinvolti nel percorso di partecipazione sono:

gli amministratori comunali;

i rappresentanti degli uffici del Comune (Assessorato Urbanistica, Lavori Pubblici e Polizia Municipale ecc.);

i tecnici comunali per la ricognizione e stato di attuazione degli interventi urbanistici;

i portatori di interesse (stakeholders) coinvolti nel dibattito al fine di ottenere un loro contributo sia in fase partecipativa che - in alcuni casi - in fase di co-progettazione delle soluzioni.

Al fine di sensibilizzare e coinvolgere i cittadini nella definizione del Piano attraverso un nuovo approccio, l'Amministrazione ha creato un gruppo di lavoro con i referenti dei diversi ambiti interessati, così da poter avere il più ampio riscontro in termini di competenze per le specifiche tematiche oggetto del confronto con i cittadini e i portatori di interesse.

Tra gli stakeholder figurano:

- ✓ Enti pubblici;
- ✓ Aziende operanti nel settore del TPL;
- ✓ Istituzioni scolastiche e universitarie;
- ✓ Associazioni di categoria;
- ✓ Imprese/aziende;
- ✓ Rappresentanze dei lavoratori;
- ✓ Associazioni culturali e sportive.

2.8 Elenco stakeholder del Comune di Galatina

Occorre mettere in evidenza che i focus group sono tra loro collegati, in quanto alcune tematiche sono trasversali agli obiettivi del PUMS e la loro trattazione non può esaurirsi in un singolo incontro. Si riporta l'elenco dell'albo delle associazioni 2023 riportate nella DG. n. 264 del 06/7/2023 coinvolte nei Focus Group (vedere [TABELLA 2](#)).



SINTESI NON TECNICA

TABELLA 2 ELENCO STAKEHOLDER DEL COMUNE DI GALATINA

DENOMINAZIONE	SEZIONI DI ATTIVITÀ
Abilmente Insieme Onlus Galatina	Educazione e Formazione - Attività Ludico-Ricreativa; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Associazione Arma Aeronautica - Sez. Di Galatina "S.Ten. Pil. Movm Fortunato Cesari"	Cultura E Spettacolo - Turismo; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa; Impegno Civile, Tutela Dei Diritti Dei Cittadini E Dei Consumatori; Sport; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Associazione Decorati Medaglia D'oror Mauriziana Nastro Verde - Sez. Lecce-Salento "Caporale Movm P. Baccaro"	Cultura E Spettacolo - Turismo; Ambiente E Territorio - Tutela E Benessere Animale; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa; Impegno Civile, Tutela Dei Diritti Dei Cittadini E Dei Consumatori; Sport; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Ass. Micologica Bresadola "R. Romano"	Ambiente E Territorio, Tutela E Benessere Animale
Ass.Ne Naz.Le Carabinieri Sez. Di Galatina	Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Anps - Ass. Naz.Le Polizia Di Stato	Impegno Civile, Tutela Dei Diritti Dei Cittadini E Dei Consumatori
Ass. Volontari Ospedalieri	Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Ballaperme	Cultura E Spettacolo - Turismo; Ambiente E Territorio, Tutela E Benessere Animale; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa; Impegno Civile, Tutela Dei Diritti Dei Cittadini E Dei Consumatori; Sport; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Centro Polivalente Ritroviamoci Per Anziani	Cultura E Spettacolo, Turismo; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa
Circolo Acli Noha Aps	Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Circolo Cittadino "Athena"	Cultura E Spettacolo - Turismo; Educazione E Formazione, Attività Ludico Creativa
Circolo Tennic G. Stasi Galatina Asd	Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa; Sport
Città Nostra Aps	Cultura E Spettacolo - Turismo; Ambiente E Territorio, Tutela E Benessere Animale
Club Per L'unesco Di Galatina E Della Grecia Salentina	Cultura E Spettacolo - Turismo; Ambiente E Territorio, Tutela E Benessere Animale; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa; Impegno Civile, Tutela Dei Diritti Dei Cittadini E Dei Consumatori; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Comitato Territoriale Csi Di Terra D'otranto Aps	Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa; Sport
Compagnia Theatrum	Cultura E Spettacolo, Turismo
Consiglio Di Quartiere Rione Italia	Cultura E Spettacolo, Turismo
Egerthe Galatina Onlus	Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Fidas Associazione Leccese Donatori Volontari Sangue - Sez. Di Collemeto	Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Fidas Noha -Ass. Leccese Donatori Volontari Sangue	Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Futuramente A.P.S.	Cultura E Spettacolo - Turismo
Galatina 2000	Cultura E Spettacolo - Turismo
Galatina Al Centro	Impegno Civile - Tutela Dei Diritti Dei Cittadini E Dei Consumatori
Galatina Letterata	Cultura E Spettacolo - Turismo
Galatina Mia	Attività Sociali, Socio-Assistenziali e Tutela Della Salute
Galatletica Dream Team Asd	Educazione E Formazione - Attività Ludico-Ricreativa; Sport
Giovani Realtà Aps	Cultura E Spettacolo - Turismo; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Gli Amici Di Checco	Educazione E Formazione - Attività Ludico-Ricreativa
Helianthus	Cultura E Spettacolo - Turismo; Ambiente E Territorio, Tutela E Benessere Animale; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa; Sport; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
I Diritti Del Debitore Ets	Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Inondazioni Aps	Cultura E Spettacolo - Turismo; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa
Itaca Futura	Cultura E Spettacolo, Turismo; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Asd Karate Shotokan - Dojo Kun	Sport
L'agorà	Cultura E Spettacolo, Turismo; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute



SINTESI NON TECNICA

DENOMINAZIONE	SEZIONI DI ATTIVITÀ
Legambiente Circolo "La Poiana" Aps	Ambiente E Territorio, Tutela E Benessere Animale; Impegno Civile, Tutela Dei Diritti Dei Cittadini E Dei Consumatori; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Levèra Aps	Attività Sociali/Culturali
Aps Libere Associazioni	Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
A.S.D. Magic Basket Galatina	Sport; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
A.S.D. Magic Volley	Sport; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Messapia - Lingua E Cultura Italiana	Cultura E Spettacolo - Turismo; Ambiente E Territorio, Tutela E Benessere Animale; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Asd Miky Dance Team	Sport
Moto Club Chirone	Cultura E Spettacolo, Turismo; Sport
Moto Club Salento 12 Milagiri A.S.D.	Sport
Noiambiente E Beni Culturali Di Noha E Galatina Odv	Ambiente E Territorio, Tutela E Benessere Animale; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa
Nucleo Operativo Protezione Civile Galatina Odv	Ambiente E Territorio, Tutela E Benessere Animale; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa; Impegno Civile, Tutela Dei Diritti Dei Cittadini E Dei Consumatori; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Oasis Terra D'ottranto Asd	Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa; Sport; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Portatori Sani Di Sorrisi Odv	Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Progetto Galatina Futura	Cultura E Spettacolo - Turismo
Pro Loco Aps Galatina	Cultura E Spettacolo - Turismo; Educazione E Formazione, Attività Ludico-Ricreativa
Quelli Del Centro Storico Di Galatina A.P.S.	Cultura E Spettacolo - Turismo, Educazione E Formazione - Attività Ludico-Creativa
Quelli Di Piazza San Pietro 2.0	Cultura E Spettacolo - Turismo
S.B.V. Salento Best Volley Galatina Ssd-Arl	Sport
Salento Km0 Aps	Ambiente E Territorio, Tutela E Benessere Animale; Cultura E Spettacolo, Turismo; Impegno Civile, Tutela Dei Diritti Dei Cittadini E Dei Consumatori
A.S.D. Secyd	Sport
Showy Boys A.S.D.	Sport
Società Operaia Di Mutuo Soccorso Aps-Ets	Cultura E Spettacolo, Turismo; Attività Sociali, Socio-Assistenziali E Tutela Della Salute
Università Popolare "Aldo Vallone"	Cultura E Spettacolo - Turismo; Educazione E Formazione, Attività Ludico Creativa
Virtus Basket Galatina Asd	Sport



SINTESI NON TECNICA

3 IL CONTESTO DI RIFERIMENTO E IL CONCETTO DI AREA URBANA

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 d'una convivenza materiale e civile configurabile con un'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, ossia tale da essere e funzionare come un'unica città, ovunque e dovunque garantita da un uso omogeneo di città.

Il concetto di **area urbana centrale** identifica invece i luoghi di centralità e polarità nell'area urbana, più o meno corrispondenti con le città principali, più o meno allargate ai continuum edificati prodotti da crescite metropolitane.

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 riconducibili in un tempo intorno ad un'ora per ciascuna direzione andata-ritorno.

All'organizzazione della convivenza materiale e civile, concorrono anche **l'accessibilità informazionale e l'accessibilità decisionale**.

Il Piano Urbano della Mobilità si configura come *"...il progetto del sistema di trasporto di una determinata area"* e deve comprendere, oltre agli interventi sulle opere esistenti, un insieme di investimenti e di innovazioni organizzative-gestionali da attuarsi per fasi su un arco temporale non superiore a 10 anni.

Il piano, quindi, guarda oltre alla riqualificazione urbana del singolo territorio della città di Galatina in relazione con i comuni ricadenti nella sua area urbana, come una sorta di città allargata di relazione funzionali.

3.1 Criteri per la definizione dell'area urbana di galatina

Per individuare il sistema di area urbana della città di Galatina, si sono effettuate una serie di indagini basate ad analisi macro urbanistiche riferite ad aspetti demografici, sociali, economici, territoriali in rapporto alla domanda degli spostamenti (attratti e generati) e ai criteri individuati in sede di redazione di Piano di Bacino Provinciale del Trasporto Pubblico che hanno portato ad individuare a definire i comuni che compongono l'area urbana Galatinese (vedere **TABELLA 3**).

3.2 Fattori che influenzano la domanda di mobilità nell'area urbana di galatina

La corretta comprensione delle caratteristiche, dei volumi e dell'evoluzione della domanda di mobilità è un fattore chiave per definire le strategie e gli interventi di piano e per valutare gli effetti e l'efficacia delle azioni proposte.

Nei paragrafi che seguono, si cerca di dar conto dei principali fattori che contribuiscono a determinare e spiegare la domanda complessiva di mobilità dell'area leccese, descrivendo dove possibile non soltanto lo stato del sistema ma anche le tendenze evolutive in atto, in base alle quali è possibile prevedere la situazione attesa all'orizzonte temporale di piano.

3.3 Struttura dell'area urbana di galatina

Dalle indagini effettuate si è evidenziata la capacità attrattiva di un centro maggiore caratterizzato da un unico sistema urbano intorno a quest'ultimo.

Le caratteristiche dell'area urbana hanno evidenziato infine anche una forte domanda di mobilità intercomunale.

I comuni che rientrano all'interno dell'area urbana galatinese, oltre al comune di Galatina sono 9: **ARADEO CORIGLIANO D 'OTRANTO CUTROFIANO NEVIANO SECLÌ SOGLIANO CAVOUR SOLETO STERNATIA ZOLLINO**

Essi vengono illustrati nella **FIGURA 1**.

Si può affermare che l'insieme dei comuni dell'area urbana di Galatina funziona alla maniera di un grande sistema, come se fosse un'unica città in cui Galatina rappresenta il centro.



SINTESI NON TECNICA

TABELLA 3 CRITERI PER LA DEFINIZIONE DEI COMUNI APPARTENENTI ALL'AREA URBANA DI GALATINA. FONTE: NOSTRE ELABORAZIONI DEI DATI ISTAT 2011 (15° CENSIMENTO DELLA POPOLAZIONE)

POPOLAZIONE REDISENTE 2011	Distanza DAL CAPOLUOGO	Collocazione ALLINTERNO DELL'AREA URBANA	Prevalenza di FUNZIONI DECENTRATE	SPOSTAMENTI - DOMANDA DI MOBILITÀ 2011			OFFERTA DI MOBILITÀ					
				GENERATI	ATTRATTI	TOTALE GENERATI+ATTRATTI	GEN.T/POP	ATTR.T/POP.	SPOST.T/POP	FERRO	GOMMA	
ARADEO	9.755	5,8	SI	NO	126	474	600	1,3%	4,9%	6,2%	SI	SI
CORIGLIANO D'OTRANTO	5.771	7,9	SI	NO	27	86	113	0,5%	1,5%	2,0%	NO	SI
CUTROFIANO	9.182	6,0	SI	NO	111	426	537	1,2%	4,6%	5,8%		SI
NEVIANO	5.514	8,7	SI	NO	12	232	244	0,2%	4,2%	4,4%	SI	SI
SECLÌ	1.923	8,0	SI	NO	18	94	112	0,9%	4,9%	5,8%	SI	SI
SOGLIANO CAVOUR	4.065	3,6	SI	NO	51	397	448	1,3%	9,8%	11,0%	NO	SI
SOLETO	5.542	3,6	SI	NO	335	489	824	6,0%	8,8%	14,9%	SI	SI
STERNATIA	2.426	7,2	SI	NO	12	57	69	0,5%	2,3%	2,8%	SI	SI
ZOLLINO	2.058	7,7	SI	NO	17	25	42	0,8%	1,2%	2,0%	SI	SI

Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT



SINTESI NON TECNICA

3.4 l'attuale struttura insediativa dell'area urbana di galatina

Pertanto, si può confermare che l'area urbana di Galatina è composta da almeno **10 comuni** compresa la città di Galatina; i comuni appartengono in generale alla prima e seconda corona urbana e rappresentano una sorta di area urbana allargata, le cui caratteristiche vengono di seguito descritte nella **TABELLA 4**.

TABELLA 4 CARATTERISTICHE DEMOGRAFICO - GEOGRAFICHE DELL'AREA URBANA DI GALATINA 2021

Comuni dell'Area Urbana di Galatina	Popolazione Residente. 2021	Distanza da Galatina (Km)	Collocazione all'interno dell'AU	Posizione geografica rispetto al Comune di Galatina
Aradeo	8.928	5,8	1° corona	Sud
Corigliano d'Otranto	5.697	7,9	1° corona	Sud est
Cutrofiano	8.721	6,0	1° corona	Sud
Neviano	4.954	8,7	2° corona	Sud
Secli	1.820	8,0	1° corona	Sud ovest
Sogliano Cavour	3.932	3,6	1° corona	Sud
Soletto	5.236	3,6	1° corona	Nord est
Sternatia	2.179	7,2	2° corona	Nord est
Zollino	1.892	7,7	2° corona	Nord est
Somma AU Galatina (escluso Galatina)	8417			
Galatina	25.885			
TOTALE AU GALATINA	69.244			

Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT 2021 (16° censimento della popolazione)

3.5 La dinamica insediativa dell'area urbana di Galatina nel settantennio dal 1951 al 2021

Una lettura attenta delle dinamiche insediative residenziali e occupazionali, parte dai processi localizzativi che si sono andati strutturando nel corso degli ultimi decenni e costituisce la base per una previsione insediativa non puramente estrapolativa.

La relazione fra evoluzione localizzativa e sistema di trasporto è naturalmente complessa, ma è chiaro che una previsione della domanda di mobilità deve basarsi in prima istanza sulla dinamica insediativa prevedibile.

L'evoluzione demografica del comune di Galatina, della sua area urbana e della sua Provincia può essere sintetizzata nella seguente **TABELLA 5**.

TABELLA 5 POPOLAZIONE RESIDENTE NEL COMUNE DI GALATINA, NELL'AREA URBANA DI GALATINA, NEL COMUNE CAPOLUOGO E NEL RESTO DELLA PROVINCIA (1951-2021)

Popolazione residente	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2021
Comune di Galatina	23.878	24.978	27.174	27.782	29.296	28.081	27.214	25.885
Area Urbana di Galatina	65.428	69.244	69.354	73.218	76.815	74.821	73.450	69.244
Comune di Lecce	63.831	75.297	83.050	91.289	100.884	83.303	89.916	94.783
Totale Provincia	623.905	678.338	696.503	762.017	803.977	787.825	802.018	775.348

Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT

La popolazione residente totale al 2021 nella Provincia di Lecce è in totale pari a **775.348** abitanti, di cui **69.244** residenti all'interno dell'area urbana di Galatina, compreso il Comune di Galatina e **94.783** nella sola città di Lecce.

La distribuzione della popolazione sul territorio è l'elemento che principalmente caratterizza e struttura la domanda di trasporto.

Dalla

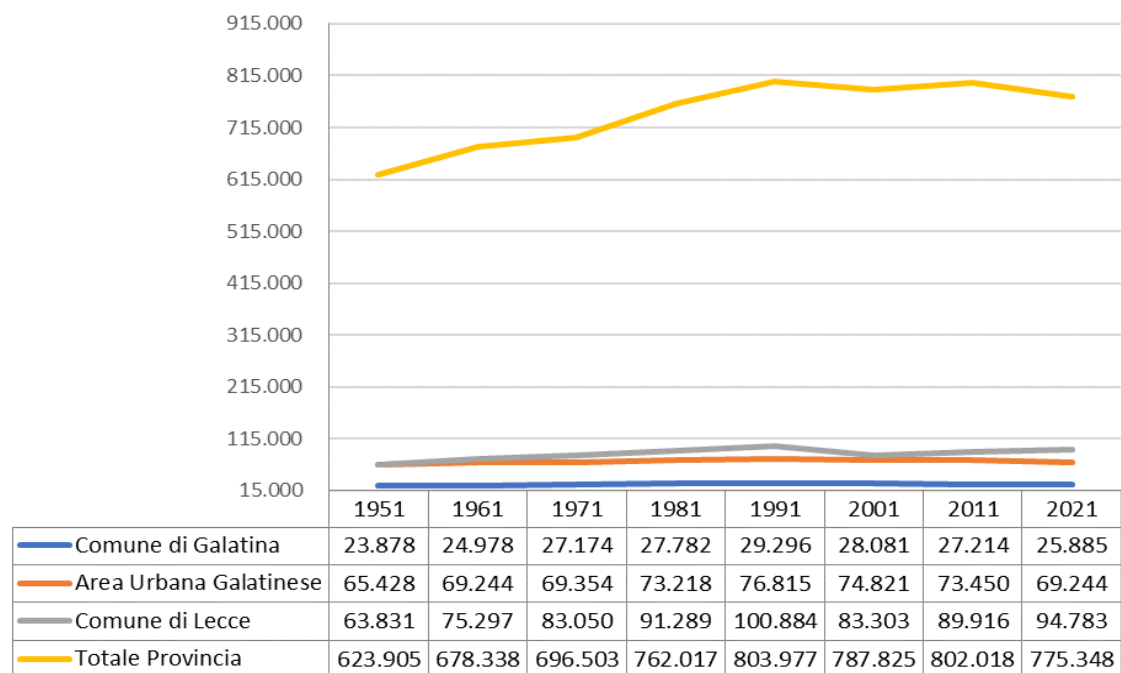
TABELLA 5, dal **GRAFICO 1** **GRAFICO 2** **GRAFICO 3** si possono vedere a confronto i dati demografici totali della città di Galatina, della sua Area Urbana e della Provincia, da cui risulta che:

- ✓ La provincia di Lecce ha visto una **tendenza demografica positiva dell'ultimo settantennio**; infatti, in totale la provincia leccese è cresciuta di 151.443 nuovi residenti. Tuttavia, il maggior numero di residenti è stato censito nel 1991 con 803.977 residenti.
- ✓ Anche l'**area urbana di Galatina** ha visto nell'ultimo **settantennio** analizzato una tendenza positiva, il suo **incremento** è stato infatti pari a **3.816** residenti. Se invece si analizza l'ultimo decennio (2011-2021) si assiste ad un notevole calo della popolazione che passa da 73.450 a 69.244 con una **perdita di 4.206** residenti. La popolazione totale dell'A.U. di Galatina è distribuita per il 37% nel solo Comune di Galatina e per il 63% nei restanti 9 comuni dell'area urbana.
- ✓ Il solo **Comune di Galatina** ha registrato un **incremento** demografico nell'ultimo **settantennio** pari a **2.007** residenti, anche qui i dati riferiti all'ultimo **decennio** (2011-2021) fanno registrare un **decremento** di **1.329** abitanti.

ERRORE. L'ORIGINE RIFERIMENTO NON È STATA TROVATA.

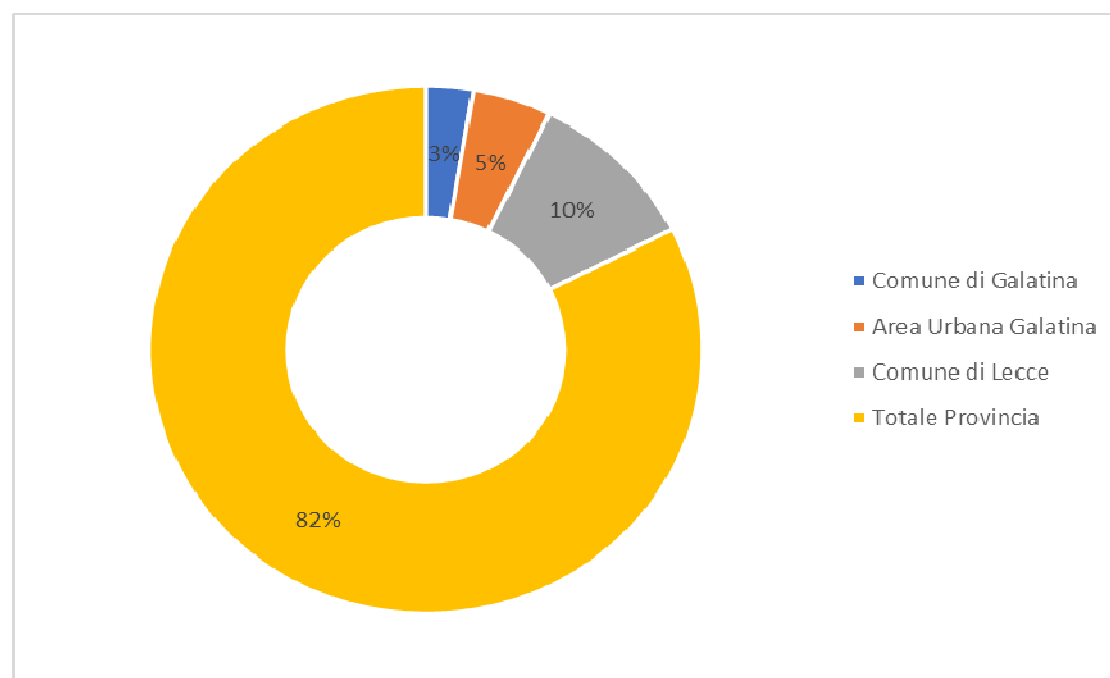
SINTESI NON TECNICA

GRAFICO 1 ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE NEL COMUNE DI GALATINA, NELL'AREA URBANA DI GALATINA, NEL COMUNE DI LECCE E NELLA PROVINCIA DI LECCE DAL 1951 AL 2021



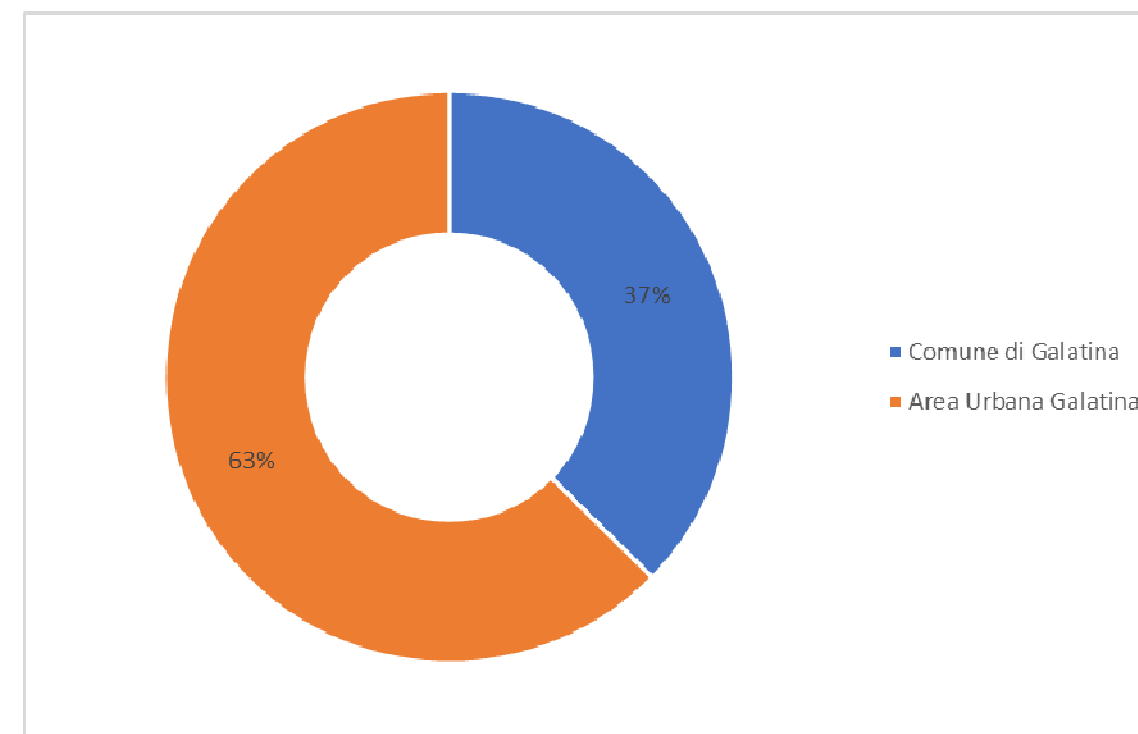
Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT

GRAFICO 2 DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE NEL COMUNE DI GALATINA, NELL'AREA URBANA DI GALATINA, NEL COMUNE DI LECCE E NELLA PROVINCIA DI LECCE AL 2021



Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT

GRAFICO 3 DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE NEL COMUNE DI GALATINA E NELL'AREA URBANA GALATINA AL 2021



Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT

Come si può anche vedere dal **GRAFICO 2** la popolazione totale dell'area urbana di Galatina (compreso il comune di Galatina) rappresenta l'8% della popolazione totale della Provincia di Lecce, mentre il solo Comune di Galatina ne rappresenta il 3%.

3.6 La dinamica insediativa dei comuni dell'area urbana di galatina nel settantennio dal 1951 al 2021

Se si considerano presi insieme tutti i comuni dell'**A.U. di Galatina**, nel settantennio si registra una **crescita demografica pari al 6%** con una popolazione residente di **69.244** abitanti.

I comuni che non vengono toccati da tale andamento sono i comuni di **Cutrofiano, Neviano, Sternatia e Zollino** nei quali comuni si registra addirittura un **decremento demografico** (vedi **TABELLA 6 GRAFICO 4**).

Il Comune in cui l'andamento demografico registra una **forte crescita** è **Aradeo (26%)**; seguono poi i comuni di **Seclì (18%)** Soletto (12%) Galatina (8%) Corigliano d'Otranto (6%) e per finire Sogliano Cavour che fa registrare una crescita del 5%.

Complessivamente, sempre per questo periodo censuario, la crescita dell'Area Urbana di Galatina (6%) è inferiore rispetto alla crescita complessiva della popolazione Provinciale (24%).



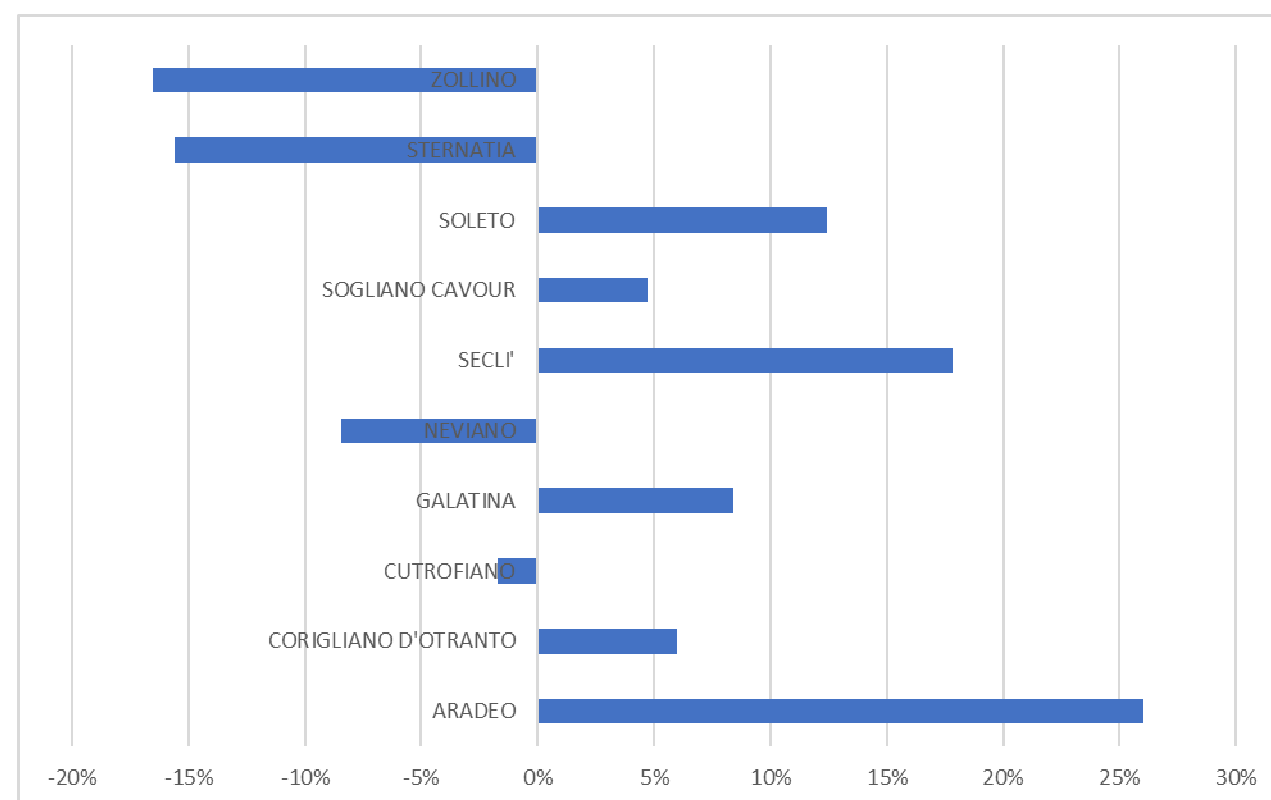
SINTESI NON TECNICA

TABELLA 6 CONFRONTO DEI VALORI DELL'ANDAMENTO DEMOGRAFICO E DELLA TENDENZA INSEDIATIVA NELLA CITTÀ DI GALATINA, SUA AREA URBANA E PROVINCIA NEL LUNGO PERIODO 1951-2021

POPOLAZIONE RESIDENTE									
Città	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2021	TI 51/21
Aradeo	7.086	8.054	8.347	8.660	9.688	9.676	9.755	8.928	26%
Corigliano d'Otranto	5.376	5.601	4.823	5.363	5.627	5.633	5.771	5.697	6%
Cutrofiano	8.873	9.278	8.636	9.374	9.577	9.089	9.182	8.721	-2%
Galatina	23.878	24.978	27.174	27.782	29.296	28.081	27.214	25.885	8%
Neviano	5.411	6.067	5.982	6.393	6.330	5.925	5.514	4.954	-8%
Seclì	1.545	1.688	1.841	1.819	1.808	1.909	1.923	1.820	18%
Sogliano Cavour	3.754	3.886	3.467	3.834	4.061	4.078	4.065	3.932	5%
Soletto	4.658	4.697	4.644	5.285	5.338	5.537	5.542	5.236	12%
Sternatia	2.581	2.654	2.346	2.661	2.811	2.699	2.426	2.179	-16%
Zollino	2.266	2.341	2.094	2.047	2.279	2.194	2.058	1.892	-17%
Somma	65.428	69.244	69.354	73.218	76.815	74.821	73.450	69.244	6%
Provincia	623.905	678.338	696.503	762.017	803.977	787.825	802.018	775.348	24%

Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT

GRAFICO 4 DINAMICA INSEDIATIVA DEI COMUNI DELL'AREA URBANA DI GALATINA LUNGO PERIODO 1951-2021



Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT

3.7 Le caratteristiche demografiche e la dinamica insediativa di galatina dal 1951 al 2021

Le caratteristiche insediative del Comune di Galatina sono descritte di seguito. I dati riportano l'andamento demografico ai diversi censimenti dal 1951 in poi fino al 2021.

Dalla **TABELLA 7** **GRAFICO 5** si possono vedere i dati demografici del comune di Galatina a confronto con quelli del resto della provincia di Lecce. Da questi risulta nell'ultimo settantennio una crescita demografica per il Comune di Galatina di 2007 residenti (**8%**) mentre nel **resto della provincia** la crescita demografica è stata di 149.436 abitanti (**24%**).

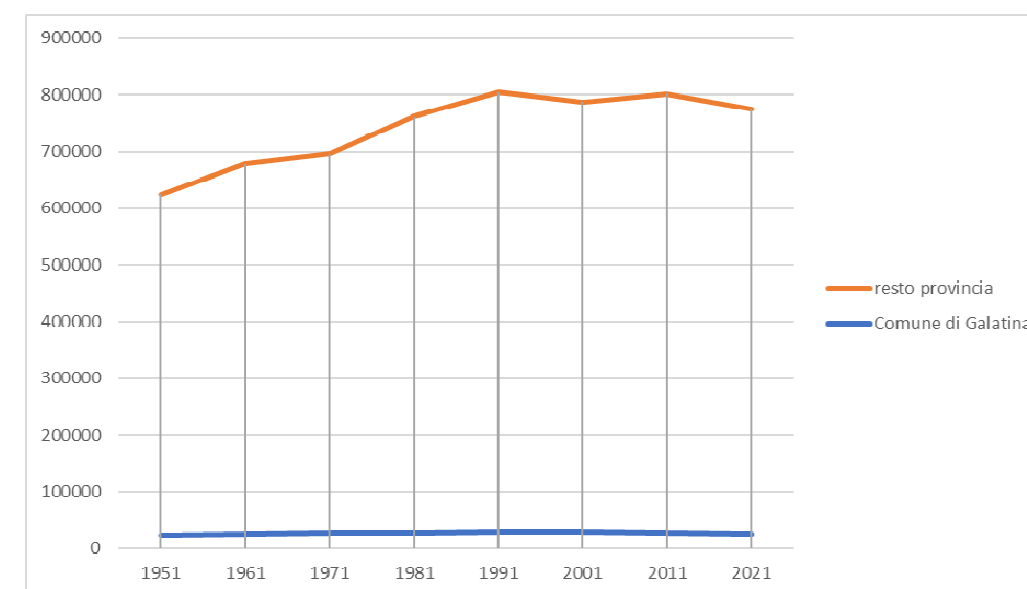
La relazione fra evoluzione localizzativa e sistema di trasporto è naturalmente complessa, ma è chiaro che una previsione della domanda di mobilità deve basarsi in prima istanza sulla dinamica insediativa prevedibile.

TABELLA 7 CONFRONTO DEI VALORI E VARIAZIONI DELL'ANDAMENTO DEMOGRAFICO E DELLA TENDENZA INSEDIATIVA NEL LUNGO PERIODO NEL COMUNE DI GALATINA E NEL RESTO DELLA PROVINCIA DAL 1951 AL 2021

	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2021
Comune di Galatina	23.878	24.978	27.174	27.782	29.296	28.081	27.214	25.885
Resto Provincia	600.027	653.360	669.329	734.235	774.681	759.744	774.804	749.463
Totale Provincia	623.905	678.338	696.503	762.017	803.977	787.825	802.018	775.348

Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT

GRAFICO 5 ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE NEL COMUNE DI GALATINA E NEL RESTO DELLA PROVINCIA DAL 1951 AL 2021



Fonte: Nostre elaborazioni dei dati ISTAT

3.8 La mobilità sistematica delle persone ISTAT 2011

Lo studio degli spostamenti, soprattutto di quelli sistematici che sono statisticamente meglio descritti, mette in evidenza la quantità e l'orientamento della domanda di mobilità, ovvero i "volumi" e le "linee-desiderio" degli stessi.



SINTESI NON TECNICA

Partendo da questa conoscenza è poi possibile modificare le condizioni di accessibilità degli insediamenti (con modifiche e integrazioni alla rete infrastrutturale oppure con l'attivazione di nuovi servizi di trasporto) al fine di soddisfare la domanda di mobilità o diversamente orientarla (per esempio creando migliori opportunità d'utilizzo del trasporto pubblico).

Pertanto, l'accessibilità trasportistica multimodale sarà il criterio chiave e lo strumento per raggiungere gli obiettivi del Piano.

Il dato disponibile più significativo è quello fornito dal Censimento della popolazione dell'ISTAT al 2011, che riporta gli spostamenti sistematici per lavoro e studio effettuati nelle prime ore del mattino (7,15-9,15), per Origine-Destinazione.

Nonostante riguardi solo gli spostamenti sistematici e sia censito solo ogni dieci anni, la totalità del campione (tutte le famiglie residenti) e l'estensione a tutti i modi di trasporto ne fa un dato fondamentale.

Per ottenere risultati più approfonditi e più aggiornati (soprattutto per gli spostamenti non sistematici) non si potrebbe fare altro che eseguire rilevamenti diretti per O-D, sia sulle strade e sui mezzi di trasporto pubblico, il che comporta tempi e costi elevati.

Per quanto riguarda la mobilità della provincia di Lecce, abbiamo utilizzato i dati estrapolati dalle matrici ISTAT al 2011, i quali risultano molto utili per evidenziare la distribuzione spaziale degli spostamenti.

Queste informazioni si ottengono dalla somma degli spostamenti sistematici che, per motivi lavorativi e di studio, ogni giorno le persone compiono per raggiungere rispettivamente i luoghi di lavoro e di studio.

Sono stati quindi elaborati i dati del Censimento ISTAT del 2011.

Così come riportato in **TABELLA 8** e **TABELLA 9** la quantità di spostamenti sistematici per lavoro e studio con tutte le modalità di trasporto è pari a **16.473**. Il numero di spostamenti maggiore è rappresentato dagli spostamenti che avvengono all'interno del Comune (**8.384** spostamenti pari al **51%** degli spostamenti totali), mentre il numero di spostamenti esterni-interni indica che il Comune di Galatina ha un indice di attrattività del **31%** vedere **GRAFICO 6**.

Le relazioni più consistenti che emergono dalle figure sono quelle relative ai comuni limitrofi al Comune di Galatina ed in particolare con quelli di prima corona urbana (Soletto Aradeo Cutrofiano Sogliano Cavour, ecc.).

È evidente come il numero degli **spostamenti attratti** (**5.063**) sia nettamente superiore al numero degli spostamenti generati (**3.026**).

TABELLA 8 QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO COMUNE DI GALATINA ANNO 2011

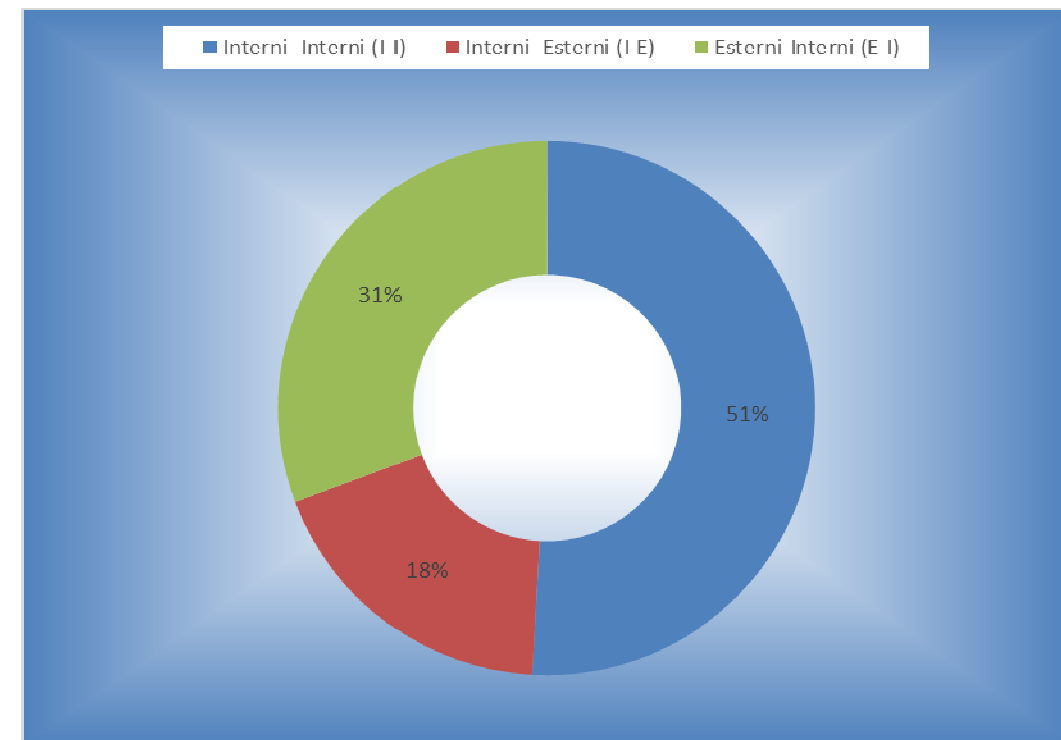
Comune Galatina	SPOSTAMENTI (interni-interni)			51%	SPOSTAMENTI (interni esterni)			18%	SPOSTAMENTI (esterni interni)		
	Studio	Lavoro	Totale		Studio	Lavoro	Totale		Studio	Lavoro	Totale
	3.755	4.629	8.384		558	2.468	3.026		1.670	3.393	5.063

TABELLA 9 QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER

MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO COMUNE DI GALATINA ANNO 2011

SPOSTAMENTI LAVORO E STUDIO	QUANTITÀ	%
Interni -Interni (I-I)	8.384	51%
Interni- Esterni (I-E)	3.026	18%
Esterni-Interni (E-I)	5.063	31%
TOTALE	16.473	100%

GRAFICO 6 QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI TOTALI CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO PER MOTIVO DI STUDIO E DI LAVORO COMUNE DI GALATINA ANNO 2011



3.9 La rappresentazione della domanda di mobilità attraverso le linee di desiderio

Le linee di desiderio rappresentano un efficace metodo grafico di rappresentazione della distribuzione spaziale della domanda di mobilità. Una linea di desiderio è "una linea astratta che rappresenta la distanza in linea d'aria tra un'origine ed una destinazione, e che mostra dove le persone vogliono recarsi. Lo spessore della linea rappresenta il valore della domanda di mobilità".

Nel presente lavoro tale distribuzione viene analizzata non solo nello spazio ma anche nel tempo, focalizzando l'attenzione, oltre che sul dato giornaliero, sulle due ore che costituiscono la fascia di punta mattutina in cui si sviluppa circa il 60% della mobilità dovuta a motivi di studio e di lavoro.

Le linee di desiderio utilizzate per la rappresentazione della mobilità rappresentano gli spostamenti generati e attratti per motivo di studio e di lavoro.



SINTESI NON TECNICA

I dati di partenza, costituiti dalla matrice origine-destinazione calcolata sulla base dei dati ISTAT 2011.

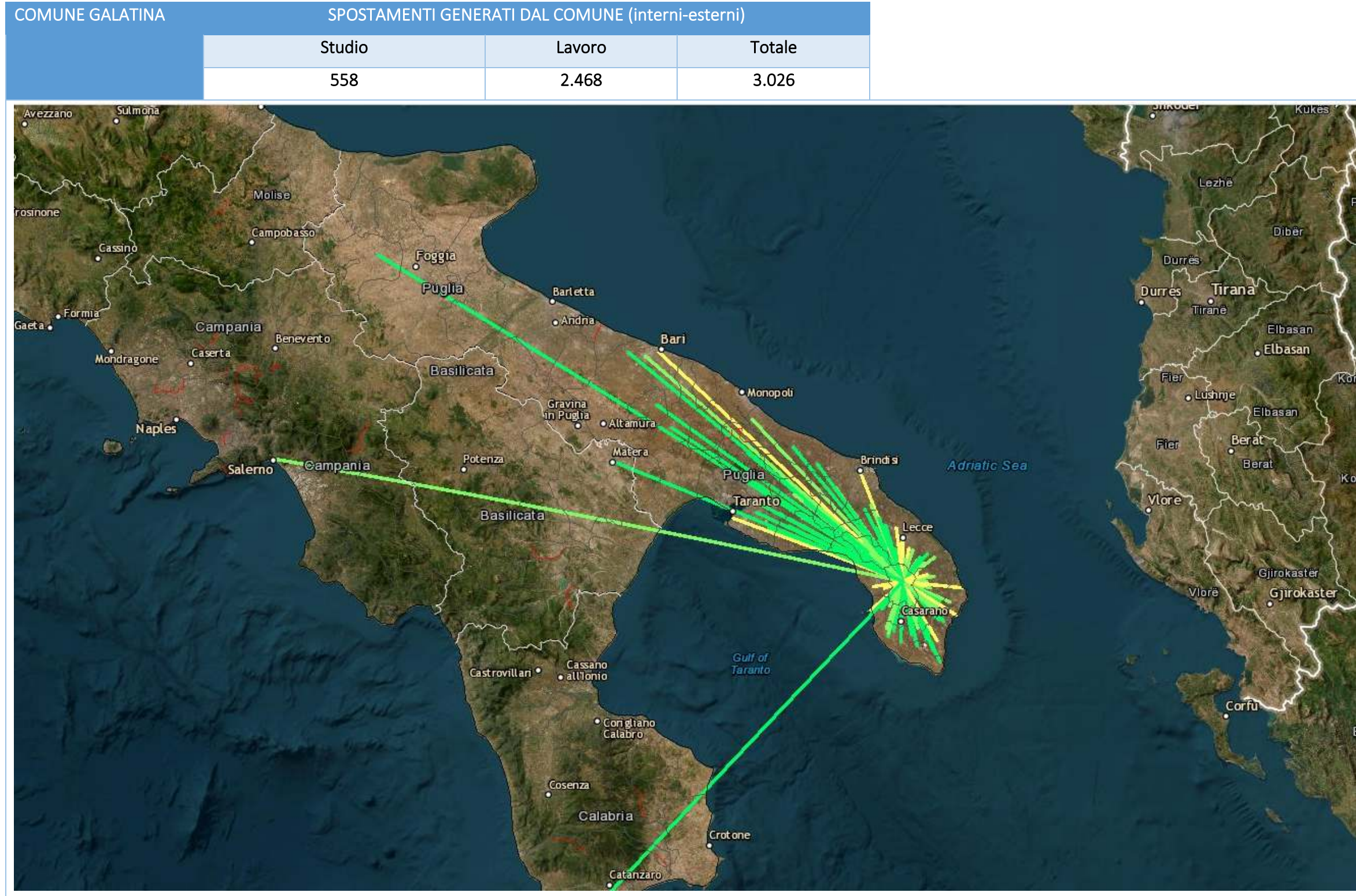
Ogni segmento presenta rappresentato da opportuno spessore (proporzionale al numero di spostamenti) e colore, gli spostamenti attratti e generati sono stati elaborati in modo da poter rappresentare la mobilità, sia pubblica che privata, nell'arco dell'intera giornata e nella fascia di punta mattutina che va dalle 7,15 alle 9,15.

Nelle **FIGURA 2** e **FIGURA 3** sono state riportate le linee di desiderio degli spostamenti attratti e generati tra il Comune di Galatina e la Regione Puglia.

Le relazioni più consistenti che emergono dalle figure sono quelle relative ai comuni limitrofi al Comune di Galatina, ed in particolare con quelli di prima corona urbana (Aradeo, Cutrofiano Sogliano Cavour, Soleto ecc.)

SINTESI NON TECNICA

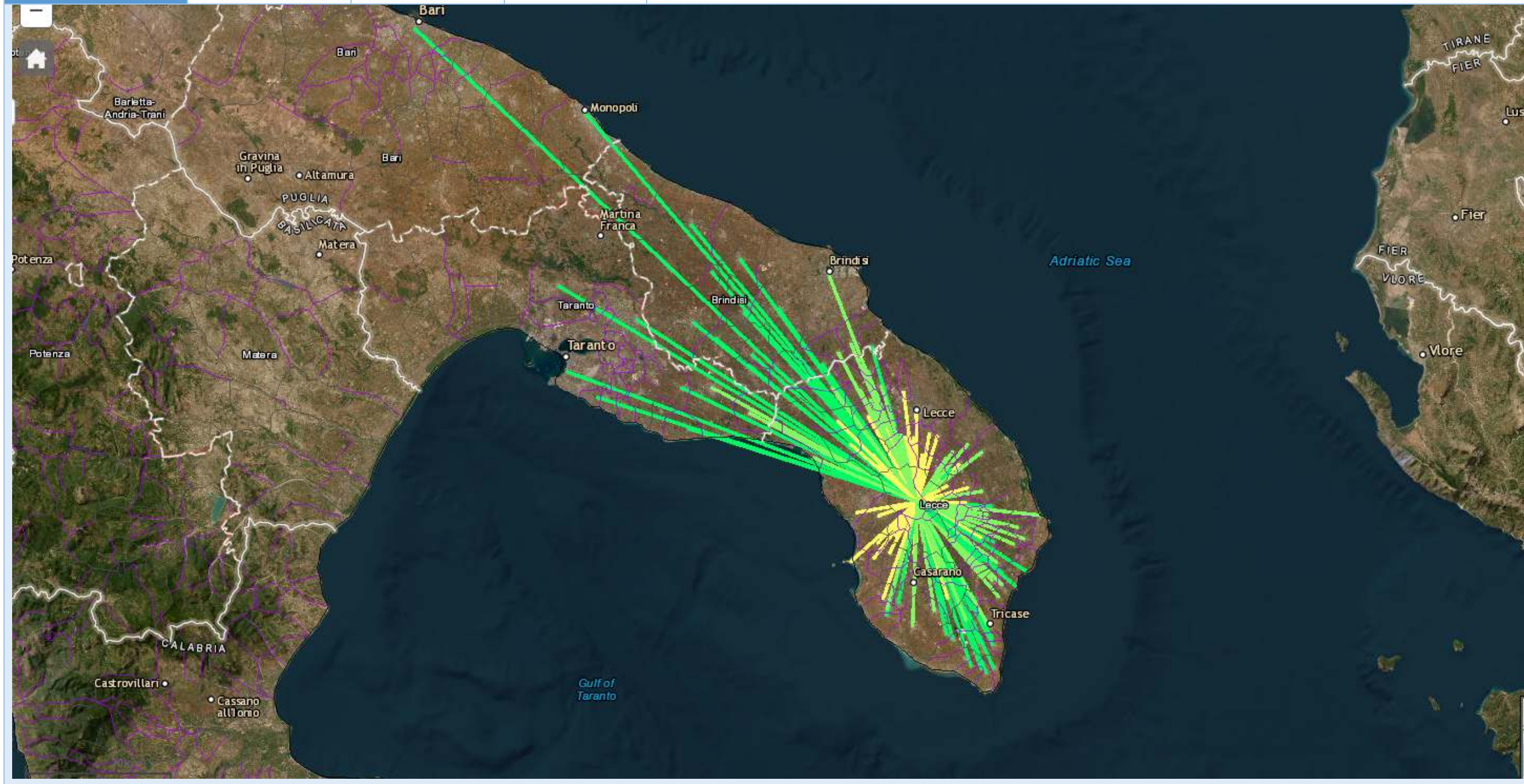
FIGURA 2 LINEE DI DESIDERIO DEGLI SPOSTAMENTI GENERATI DAL COMUNE DI GALATINA (ORIGINE) PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO CON TUTTI I MODI DI TRASPORTO ANNO 2011



SINTESI NON TECNICA

FIGURA 3 LINEE DI DESIDERIO DEGLI SPOSTAMENTI ATTRATTI DAL COMUNE DI GALATINA (DESTINAZIONE) PER MOTIVO DI LAVORO E STUDIO CON TUTTI I MODI DI TRASPORTO ANNO 2011

COMUNE GALATINA	SPOSTAMENTI ATTRATTI DAL COMUNE (esterni-interni)		
	Studio	Lavoro	Totale
	3.755	4.629	8.384





SINTESI NON TECNICA

3.10 Analisi della domanda di mobilità - indagine dell'agenzia regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio (asset) 2019

Nel 2019 è stata realizzata dall'ASSET un'indagine sulla mobilità dei cittadini residenti nel territorio regionale, finalizzata allo studio della domanda di trasporto in Puglia. Sono state effettuate, dal 26/10/2018 al 12/02/2019, 35.208 interviste valide e sono stati iscritti nel database 83.136 spostamenti.

Nel giorno feriale medio sono stati quindi stimati oltre due milioni di spostamenti a livello Regionale e analoghe stime sono state riferite alla giornata del sabato e del giorno festivo medio.

Dai dati dell'indagine è stata ricostruita una matrice **Origine Destinazione (O/D)** degli spostamenti, che ha consentito di analizzare la distribuzione oraria degli spostamenti nell'arco di un giorno feriale, tra il comune di Galatina, il Capoluogo, i Comuni appartenenti all'Area Urbana di Galatina e il resto della Puglia (**TABELLA 10**).

Gli spostamenti totali **generati** da Galatina sono **17.921**; di questi spostamenti circa il 60% avvengono con il Comune capoluogo e con i Comuni dell'Area Urbana di Galatina (10.492).

Gli spostamenti totali **attratti** da Galatina sono **28.921**, di cui il 37% degli spostamenti avviene dal capoluogo e dai Comuni dell'Area Urbana di Galatina, mentre la quota restante del 63% riguarda gli spostamenti che avvengono dal resto della Puglia verso Galatina (17.859).

TABELLA 10 LA QUANTITÀ DI SPOSTAMENTI IN PUGLIA PER ORIGINE/DESTINAZIONE CON TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO (AUTO, TPL FERRO, TPL GOMMA E ALTRO)

		DESTINAZIONE				
		Galatina	Lecce	Area Urbana Galatina	Resto della Puglia	
ORIGINE	Galatina	0	5.066	5.426	7.429	17.921
	Lecce	5.027	0	3.789	98.062	106.878
	Area Urbana Galatina	5.405	3.856	0	11.088	20.349
	Resto della Puglia	17.859	108.290	20.288	0	146.347
		28.291	117.212	29.503	116.579	291.585

Fonte: nostre elaborazioni su dati indagine mobilità ASSET 2019

3.11 Spostamenti per Origine/Destinazione di Galatina, Lecce, Area Urbana di Galatina e Resto della Puglia per modo di trasporto Auto, TPL ferro, TPL Gomma e altro (Bici+Piedi+Ciclomotore)

Dall'analisi della quantità di spostamenti in Puglia per origine/destinazione, con tutte le modalità di trasporto (auto, tpl ferro, tpl gomma e altro), si è proceduto ad elaborare le singole matrici degli spostamenti per modo di trasporto che avvengono tra Galatina, il Capoluogo, i Comuni appartenenti all'Area Urbana di Galatina e il resto della Puglia.

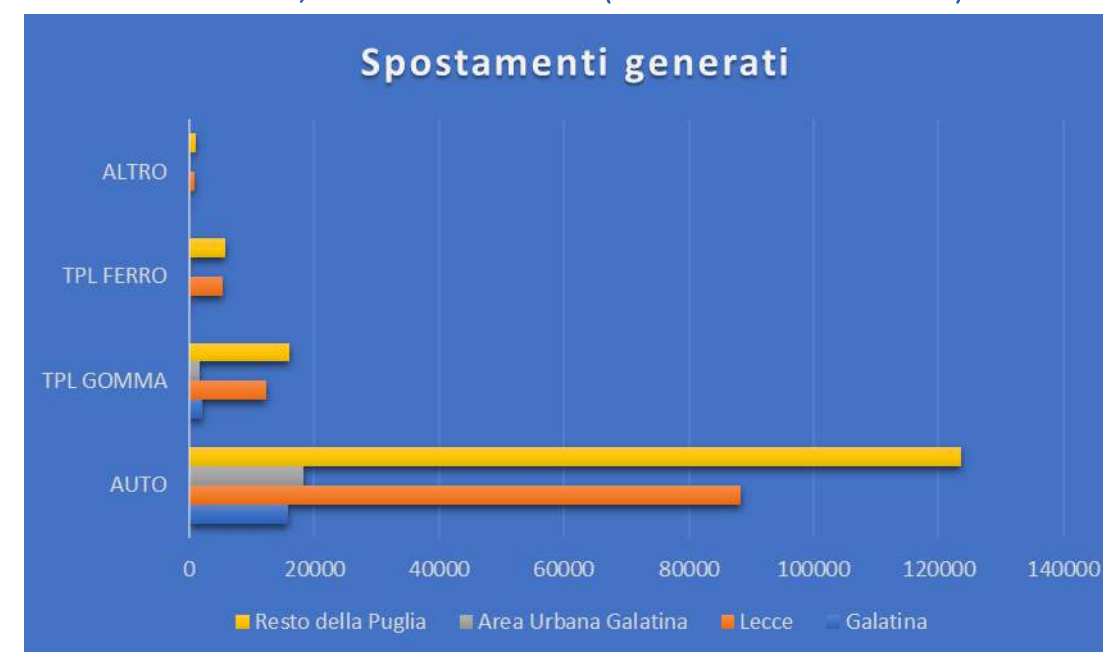
La **TABELLA 11** e il **GRAFICO 7** riportano gli spostamenti generati ed attratti, suddivisi per ogni singolo mezzo di trasporto. Dal Comune di Galatina vengono **generati** 17.921 spostamenti di cui **15.789** (pari all'**88%**) in **automobile** mentre vengono **attratti** 24.597 in auto che rappresenta l'**87%** degli spostamenti totali.

Dalle stesse tabelle si evidenzia che la quota di domanda di spostamenti con il **trasporto pubblico locale su gomma** è utilizzato nella misura del **12%** circa sia per gli spostamenti **generati** che per quelli **attratti** mentre la modalità **ferroviaria** evidenzia dei **valori prossimi allo zero**. In entrambi i casi la modalità di trasporto **altro** (bici+piedi+ciclomotore) evidenzia quantità di spostamenti anch'essi **irrilevanti**.

TABELLA 11 MATRICE DEGLI SPOSTAMENTI GENERATI DA GALATINA, LECCE, AREA URBANA DI GALATINA E RESTO DELLA PUGLIA PER MODO DI TRASPORTO AUTO, TPL FERRO, TPL GOMMA E ALTRO (BICI+PIEDI+CICLOMOTORE)

GENERATI	GALATINA	LECCE	AREA URBANA GALATINA	RESTO DELLA PUGLIA
AUTO	15.789	88.273	18.334	123.614
TPL GOMMA	2.052	12.380	1.641	16.051
TPL FERRO	24	5.368	263	5.807
ALTRO	56	857	111	965

GRAFICO 7 SPOSTAMENTI TOTALI GENERATI CON TUTTI I MEZZI DI TRASPORTO AUTO, TPL FERRO, TPL GOMMA E ALTRO (BICI+PIEDI+CICLOMOTORE)



SINTESI NON TECNICA

4 ANALISI S.W.O.T. VALUTAZIONE DELLO STATO DI FATTO DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Questo capitolo restituisce lo **stato attuale della mobilità urbana** nel Comune di Galatina.

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

S strenghts 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



SINTESI NON TECNICA

TABELLA 12 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 Soletto 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 spostamenti 	<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 motorizzato privato all'interno del centro urbano



SINTESI NON TECNICA

	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA	OPPORTUNITÀ	MINACCE
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"> ➤ 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 ➤ 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



SINTESI NON TECNICA

5 STRATEGIA, OBIETTIVI E AZIONI DEL PUMS DI GALATINA (2025-2035) 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. 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. 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.

Il tema della città del futuro¹ deve essere affrontato non solo su scala cittadina ma anche su scala sub-provinciale e di **area urbana "Galatinese"**².

Il concetto di area urbana è un concetto urbanistico che consente di individuare un ambito tale da funzionare come un'unica città, ovunque e dovunque garantita da un uso omogeneo della città stessa.

Il modello per l'individuazione dell'area urbana, si fonda sull'accessibilità trasportistica di tipo urbano, 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 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.

¹ 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.

² Comuni di: **Aradeo, Corigliano d'Otranto, Cutrofiano, Neviano, Seclì, Sogliano Cavour, Soletto, Sternatia e Zollino**

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.



SINTESI NON TECNICA

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 sui seguenti **capisaldi**:

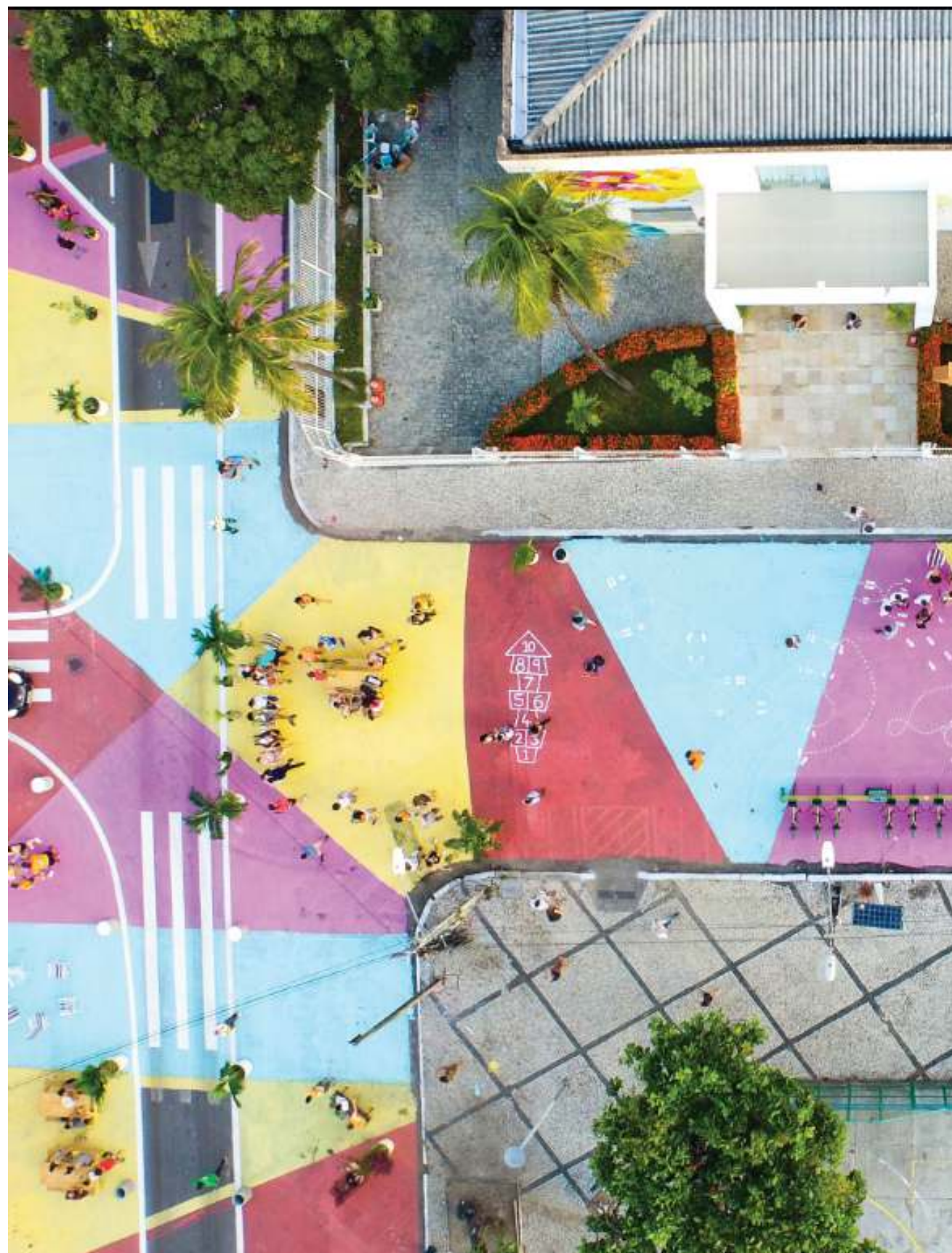
1. dall'esito dell'attività di analisi del quadro conoscitivo;
2. della condivisione con la comunità locale e gli stakeholder così come individuato dal processo partecipativo;
3. dai riferimenti alle indicazioni del livello nazionale e regionale e dalla la coerenza con gli strumenti di pianificazione.

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'area 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;
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.

SINTESI NON TECNICA



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

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile deve proiettare uno scenario futuro che rispecchi i valori, gli ideali e le aspirazioni dell'amministrazione e della cittadinanza, che rappresentano gli attori del processo di cambiamento della mobilità verso la sostenibilità.

Gli obiettivi generali di Piano devono quindi tradursi in obiettivi specifici ed azioni e devono essere definite a breve, medio e lungo periodo per perseguire una maggior sostenibilità rispetto gli scenari proiettati dello stato attuale.

Il PUMS, seguito dal coinvolgimento delle politiche e dalla partecipazione della cittadinanza, deve disegnare un cambio di tendenza nella proiezione dello share modale al 2035, privilegiando gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico.

Gli obiettivi generali del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile di Galatina derivano dalla sintesi di quanto emerso dal quadro conoscitivo e dal percorso partecipativo e dalla volontà dell'amministrazione.

Gli spostamenti interni possono essere effettuati a piedi o in bicicletta, salvo creare le condizioni per fornire una rete pedonale e ciclabile sicura e interconnessa. La sicurezza è uno dei temi maggiormente emersi all'interno del processo partecipativo e può essere un obiettivo perseguito attraverso interventi che abbiano la finalità di ridurre la velocità delle auto, sistemazione degli incroci e creazione di percorsi sicuri e interconnessi.

Le progettualità in corso mostrano la volontà dell'amministrazione di valorizzare e rendere fruibile ed accessibile gli attrattori presenti nel territorio.

Un ulteriore tema è legato agli spostamenti verso l'esterno, ove occorre incentivare l'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale e quindi intervenire sulle componenti che garantiscano l'intermodalità.

L'aspetto culturale è inoltre di fondamentale importanza per cambiare le abitudini di mobilità dei cittadini, questo può avvenire con l'educazione nelle scuole o attraverso eventi di sensibilizzazione della cittadinanza sul tema.

Gli indirizzi sui quali si è sviluppato 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



SINTESI NON TECNICA

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.

Le strategie sopra individuate prevedono 8 linee di azioni.

6.1 Descrizione delle azioni del PUMS

Gli interventi di seguito esposti compongono lo **Scenario di Piano (SP)** individuato per il comune di Galatina in grado di meglio rispondere agli obiettivi e ai target individuati in fase di analisi e di ascolto degli stakeholder e dei cittadini (vedere **TABELLA 13**).

Le particolari caratteristiche in termini di distribuzione della popolazione sul territorio comunale residente, ha consentito di progettare un PUMS in grado di promuovere il concetto della "Città dei 15 minuti", ovvero di individuare interventi e azioni utili a consentire ai cittadini di soddisfare la maggior parte delle necessità quotidiane spostandosi a piedi o in bicicletta direttamente dalle proprie abitazioni.

Gli interventi si inseriscono in piena continuità con quanto già definito dal Piano Urbanistico Generale (PUG) di Galatina, oltre che con tutti agli altri Piani e Programmi in corso di realizzazione (vedere relazione Fase A del Pums).

TABELLA 13 LE 8 AZIONI DEL PUMS DEL COMUNE DI GALATINA

AZIONE	
AZIONE 1	 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE TPL EXTRAURBANO ED URBANO
AZIONE 2	 SICUREZZA STRADALE PERFEZIONAMENTO DELLA RETE STRADALE PERFEZIONAMENTO DEL SISTEMA DELLA SOSTA
AZIONE 3	 PEDONALITÀ VIVIBILITÀ DEGLI SPAZI PUBBLICI RIQUALIFICAZIONE URBANA PROTEZIONE DAL TRAFFICO DEI QUARTIERI ISOLE AMBIENTALI
AZIONE 4	 SVILUPPO DELLA CICLABILITÀ E CICLOTURISMO PER LA VALORIZZAZIONE E DEGLI ATTRATTORI CULTURALI
AZIONE 5	 CITTÀ SMART CITY E HUB DI INNOVAZIONE
AZIONE 6	 PROMUOVERE LA DIFFUSIONE DI NUOVI COMPORTAMENTI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE
AZIONE 7	 GARANTIRE LA COERENZA TRA I DIVERSI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE
AZIONE 8	 MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA

SINTESI NON TECNICA



6.2 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.



SINTESI NON TECNICA

IMMAGINE 5 L'AREA URBANA DI GALATINA



6.3 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, Soleto, 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:

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



SINTESI NON TECNICA

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

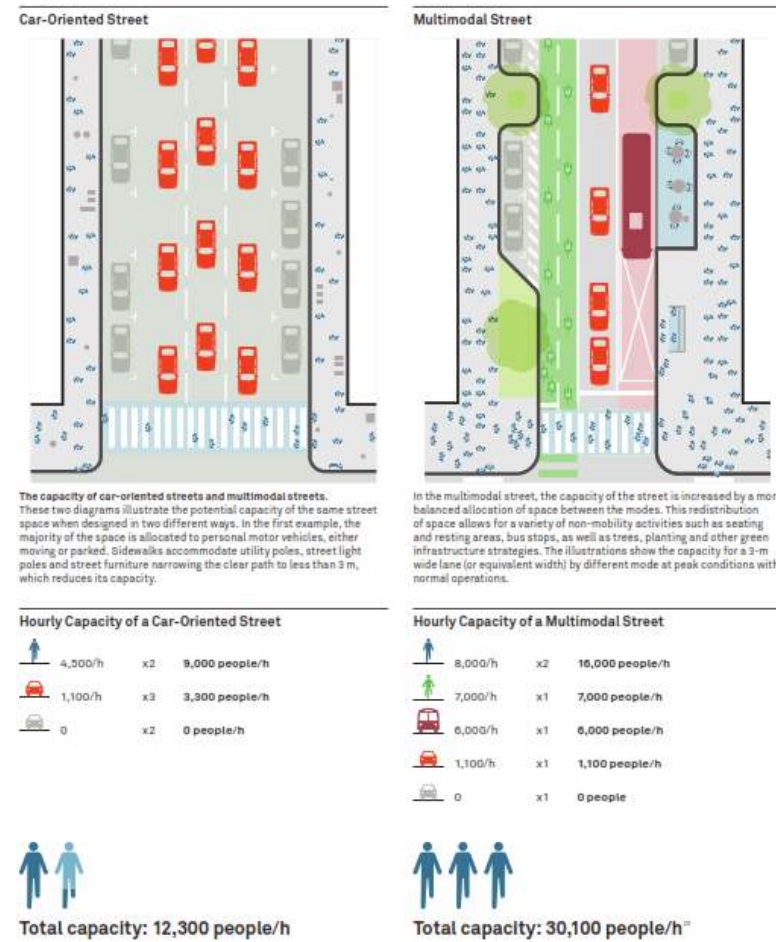
Comune di Sogliano Cavour

Comune di Soleto

Comune di Sternatia

Comune di Zollino

SINTESI NON TECNICA



6.4 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 database, 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).

SINTESI NON TECNICA

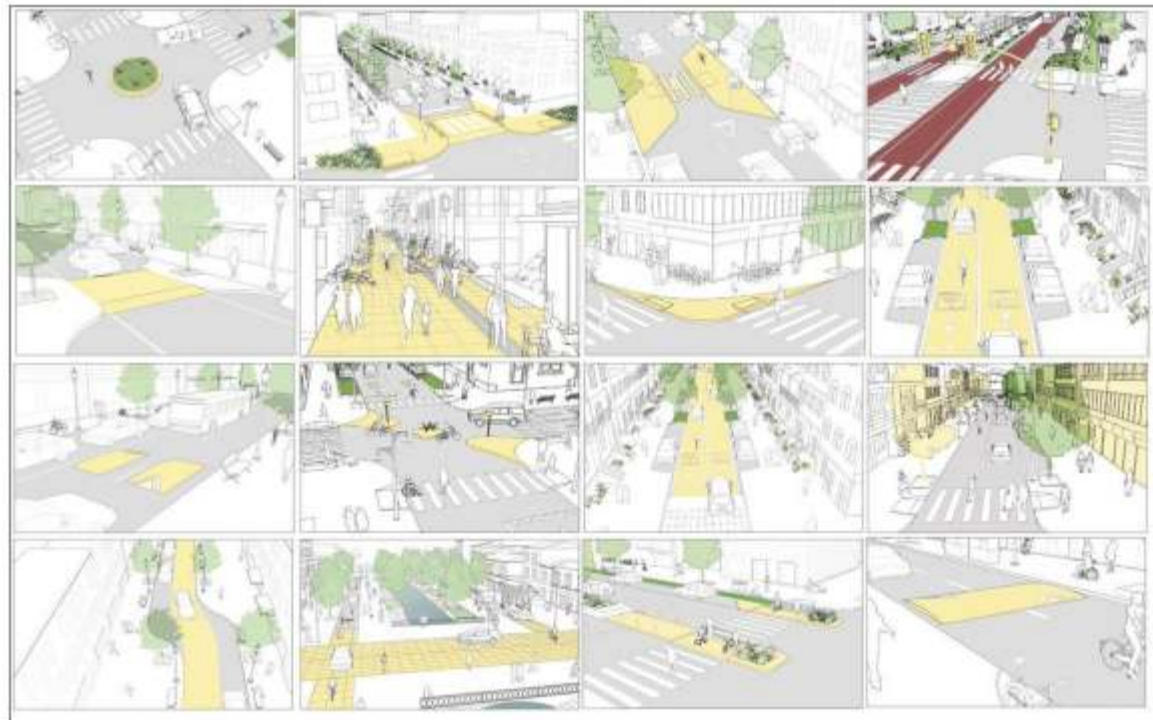
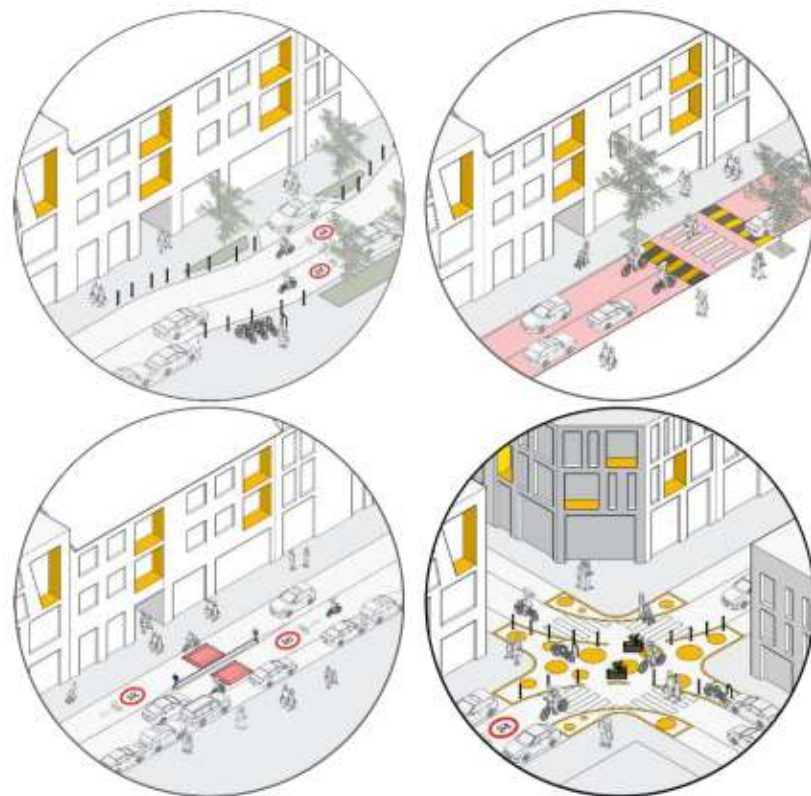


Figura 104 - Esempi teorici di traffic calming (moderazione del traffico) – Fonte: NACTO



Esempi d'interventi di moderazione del traffico.

6.5 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.

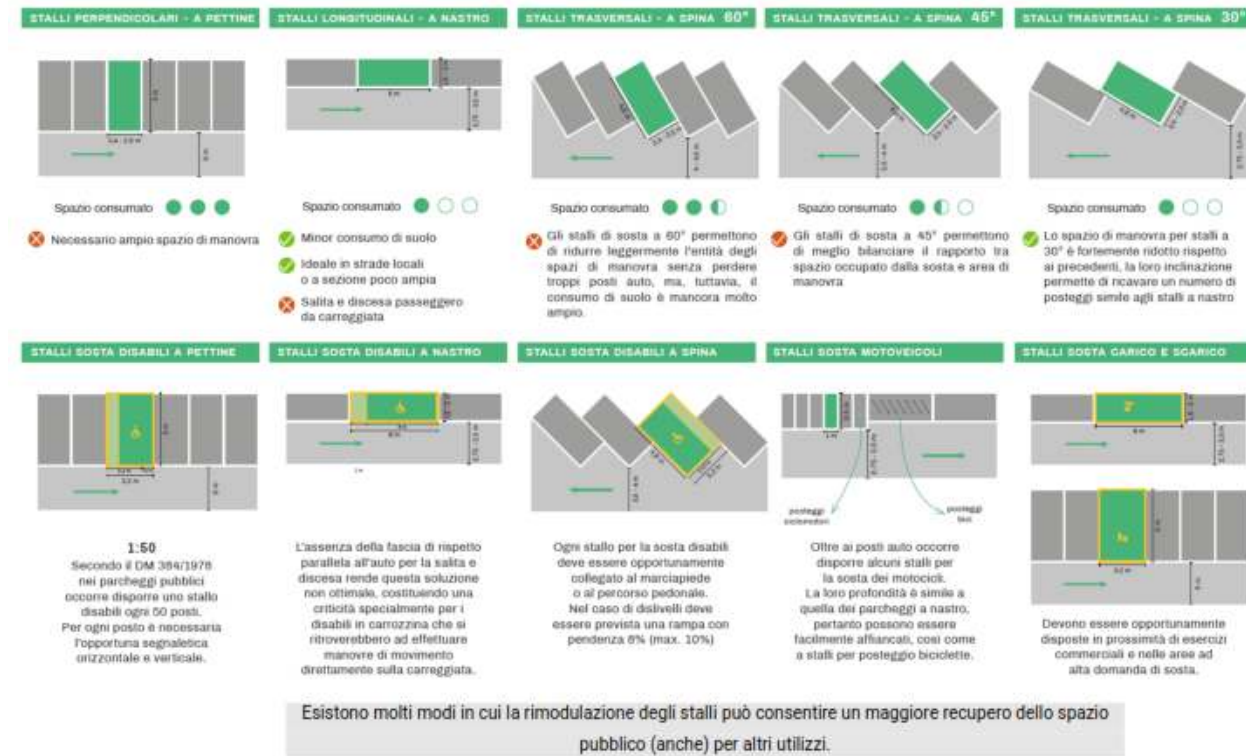
Si prefigurerà una struttura della città caratterizzata dall'istituzione di **"Isole Ambientali"** (definizione maggiormente usata in ambito urbanistico e meno trasportistico), i cui confini sono delimitati non solo dalla viabilità principale ma anche da una capillare rete di piste ciclabili e dall'organizzazione 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.

SINTESI NON TECNICA



6.6 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.

SINTESI NON TECNICA



6.7 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.

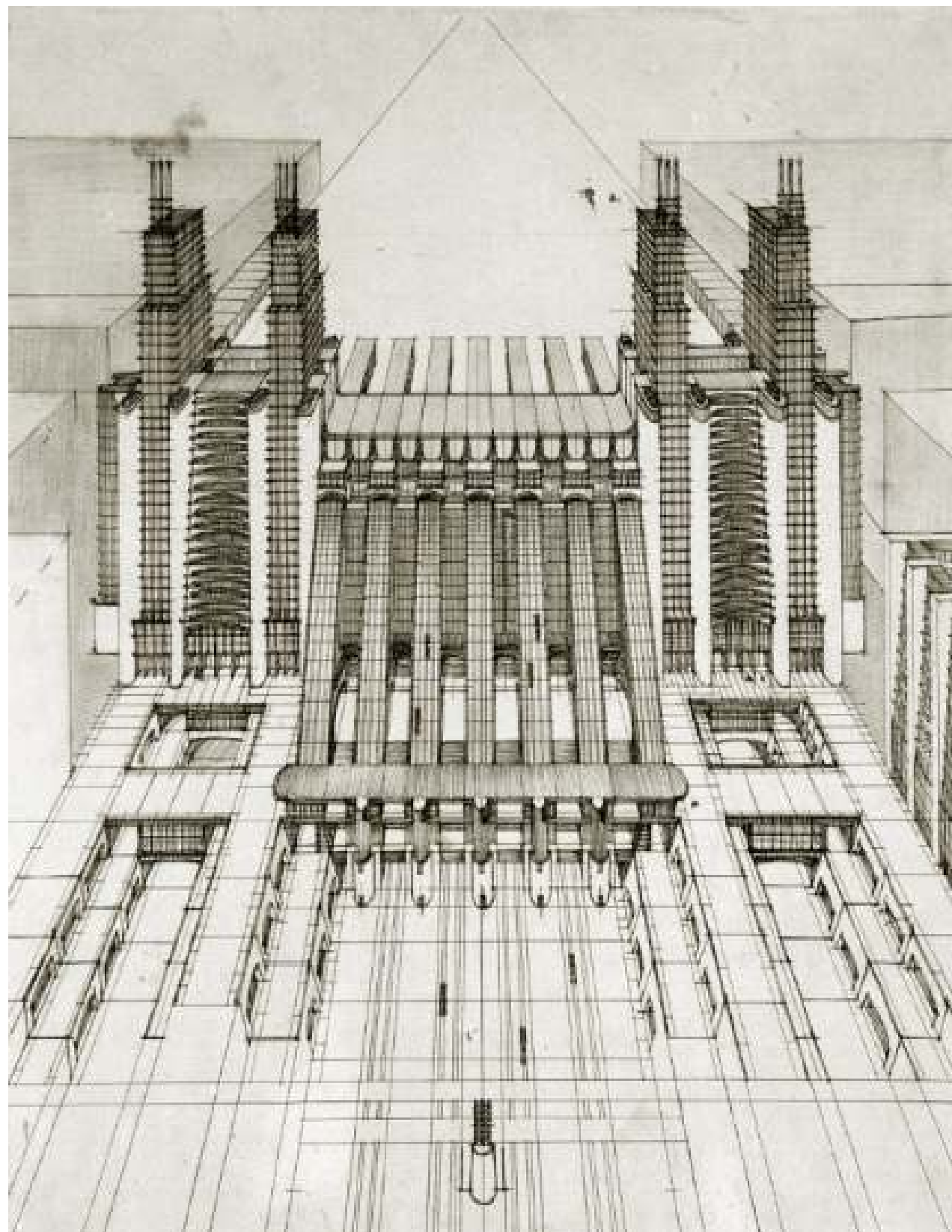
Una prima componente riguarda il miglioramento delle condizioni di percorribilità ciclistica nel centro urbano (realizzazione di piste ciclabili – in sede protetta e su corsia ciclabile – corsie ciclabili, strade e itinerari ciclabili) e di connessione tra i vari punti di interesse e le ciclovie di carattere sovralocale come previsto dal **Piano Comunale della Mobilità Ciclistica³**.

Gli interventi prioritari dovranno riguardare anche la realizzazione dei tratti di collegamento con la Ciclovía 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.

³ Adottato con Delibera di Giunta Comunale N. 457 del 15.12.2023

SINTESI NON TECNICA



6.8 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 2035.

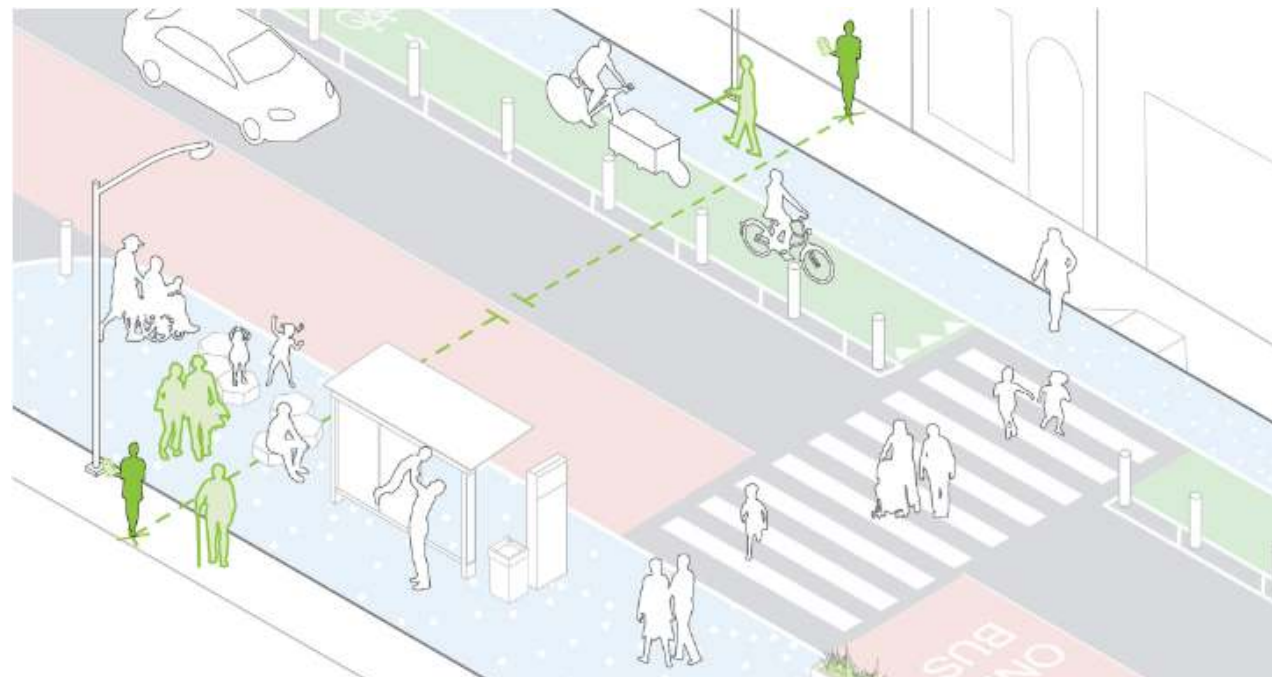
Per rendere attuabili queste azioni è necessario definire non tanto le tecnologie o le tipologie di servizio, bensì un insieme di regole e principi fondamentali su cui incardinare le trasformazioni che la mobilità sperimenterà grazie alle nuove tecnologie, ovvero:

- ✓ 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;

SINTESI NON TECNICA

- ✓ 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.



6.9 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.

6.10 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 dei 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.



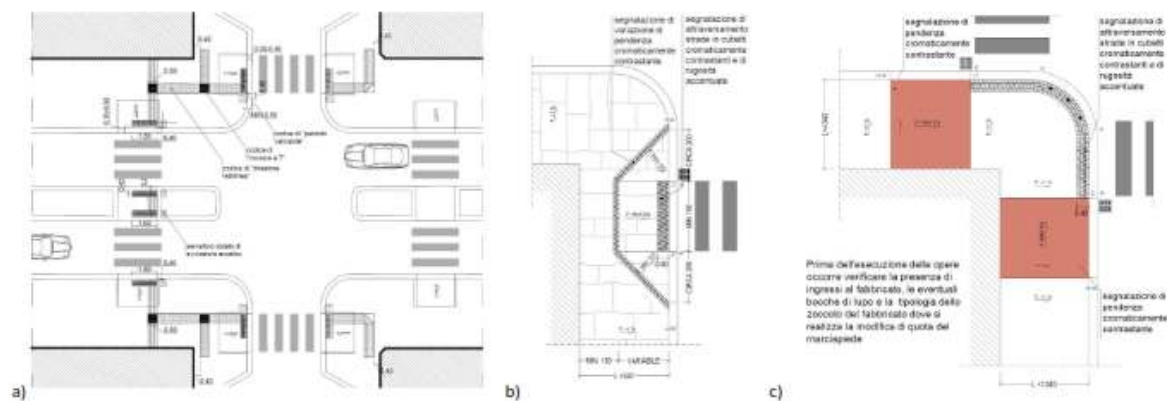
SINTESI NON TECNICA

6.11 Galatina, 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.



6.12 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.

7 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 (**GRAFICO 8**)).

8 LO SCENARIO DEL PIANO

L'orizzonte temporale del PUMS è quello decennale indicato dalle Linee Guida nazionali sui PUMS e dalle Linee Guida della Regione Puglia, coincidente con l'anno 2035 e indicato come scenario di lungo termine nel PUMS.

L'implementazione delle misure proposte nello Scenario di Piano è prevista nell'arco dei dieci anni di validità del PUMS, con un orizzonte temporale intermedio a 5-6 anni (2030) definito di medio termine.



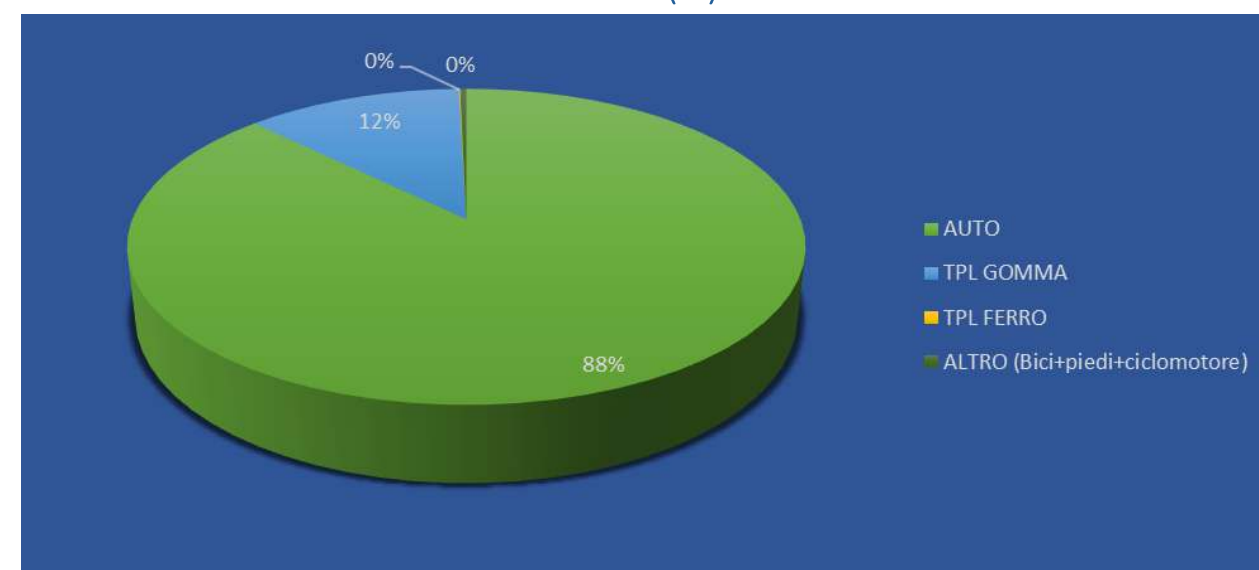
SINTESI NON TECNICA

L'individuazione di un orizzonte temporale fisso aiuta a studiare le dinamiche della domanda di mobilità, che si immagina evolversi in maniera analoga a quanto osservato negli ultimi anni e che andrà valutato in fase di monitoraggio del PUMS.

8.1 Lo scenario di riferimento (SR)

Per la definizione degli obiettivi che il PUMS si pone, è fondamentale costruire lo **scenario 0**, ovvero quello in cui non si intenda attuare alcuna politica di cambiamento degli attuali comportamenti di mobilità, assecondando le tendenze in atto.

GRAFICO 8 RIPARTO MODALE SCENARIO ZERO (S0)



A seguito della restituzione delle analisi e delle indagini effettuate sul territorio comunale per la redazione del quadro conoscitivo, delle criticità emerse e della concertazione con l'amministrazione comunale è stato redatto lo **Scenario di Riferimento** come da Linee guida Eltis per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.

Lo scenario di riferimento corrisponde alla situazione sia infrastrutturale che organizzativa/gestionale, in cui si considerano realizzati gli interventi già decisi o assentiti dalla Pubblica Amministrazione, integrati con lo stato di fatto del sistema della mobilità simile alla situazione attuale.

8.2 Lo scenario di piano del PUMS (SP)

Gli interventi di seguito esposti compongono lo **Scenario di Piano (SP)** individuato per il Comune di Galatina in grado di meglio rispondere agli obiettivi e ai target individuati in fase di analisi e di ascolto degli stakeholder e dei cittadini.

Le caratteristiche insediative del Comune in termini di distribuzione sul territorio comunale della popolazione residente, hanno consentito di progettare un PUMS in grado di promuovere il concetto della "Città dei 15 minuti", ovvero di individuare interventi e azioni utili a consentire ai cittadini di soddisfare la maggior parte delle necessità quotidiane spostandosi a piedi o in bicicletta direttamente dalle proprie abitazioni.

Gli interventi si inseriscono in piena continuità con quanto già definito dalla Pianificazione Urbanistica del Comune (PUG), con cui il presente PUMS condivide alcuni interventi di best practice nazionale per la reale integrazione tra gli strumenti di pianificazione urbanistica e di mobilità urbana, così come indicato dagli stakeholder e promosso dall'Amministrazione e dagli Uffici del Comune.

Sulla base dei risultati delle attività svolte nelle precedenti fasi di redazione del PUMS, sono stati considerati differenti scenari di piano volti a:

- risolvere le principali sfide e cogliere le opportunità evidenziate nel quadro conoscitivo e nell'analisi dello stato di fatto della mobilità nel Comune di Galatina;
- tenere conto delle istanze e delle osservazioni giunte dai vari attori e portatori di interesse a seguito delle attività di confronto interno alle strutture comunali e di partecipazione;
- tradurre in termini di misure e interventi concreti e realistici le strategie delineate per il PUMS.

Oltre allo **Scenario di Riferimento (SR)**, che contiene politiche e misure già programmate e che verrebbero realizzate anche in assenza del PUMS, sono state disegnate **le priorità nell'attuazione degli interventi di Piano** (Priorità Media e Priorità bassa) caratterizzati da una diversa combinazione di interventi di natura infrastrutturale (più orientato alle infrastrutture pedonali e ciclabili il primo e più incentrato sulla nuova viabilità il secondo), misure incentrate sulla regolazione e sull'organizzazione dello spazio fisico (più aree pedonali, ZTL e zone 30 nel primo e meno nel secondo scenario), dei servizi e delle iniziative di promozione della mobilità.

La logica e l'approccio seguito per la costruzione di ogni scenario alternativo tiene conto in ogni caso del grado di realizzabilità effettiva delle misure sia in termini di complessità dell'implementazione che in relazione ai costi operativi e di investimento.

Da questa visione della mobilità derivano una serie di azioni, suddivise per categorie d'intervento e dettagliate nei capitoli tematici successivi.

8.3 Evoluzione del riparto modale nello (SP)

Partendo dallo **scenario 0**, è possibile valutare il riparto modale associato all'evoluzione temporale verso lo scenario di PUMS.

Lo **scenario 1** è quello di PUMS del 2035, in cui tutte le politiche sono inserite a partire dal seguente sviluppo.

Nello Scenario di riferimento (SP) sono stati inseriti:

- ✓ Piste e itinerari ciclabili esistenti;
- ✓ Piste ciclabili programmate o previste da piani già approvati e finanziati alcuni dei quali in fase di realizzazione;
- ✓ La linea ferroviaria esistente delle FSE;
- ✓ Tutte le linee del TPL esistenti;
- ✓ La Zona a Traffico Limitato esistente nel centro storico;
- ✓ Le aree a parcheggio esistenti fuori carreggiata;
- ✓ Le vie attualmente dedicate al solo passaggio pedonale;

SINTESI NON TECNICA

- ✓ Piani e programmi previsti dall'Amministrazione Comunale nel settore Urbanistico, Lavori Pubblici e Ambiente che riguardano le infrastrutture e la mobilità sostenibile.

Sulla base di queste misure nello **scenario 1** si osserva una graduale riduzione dell'uso dell'auto in favore della crescita della componente pedonale e ciclabile.

Con l'introduzione del TPL a chiamata in un tempo più lungo, tale riduzione si accentua, trasferendo sul TPL anche una quota di spostamenti pedonali, a **questa dinamica consegue un abbassamento delle emissioni di CO2, con un calo significativo nel primo periodo, associato agli interventi sulle aree pedonali e ciclabili**

8.4 Il confronto tra gli scenari

Nel caso del Comune di Galatina, sulla base dei dati di partenza è emersa una realtà insediativa di medie dimensioni caratterizzata da un ampio centro storico, da una crescita in termini di popolazione piuttosto bassa e da una rilevanza del settore industria.

Dal punto di vista della mobilità sostenibile, il trasporto pubblico, la bicicletta e le motociclette sono utilizzati scarsamente mentre è prevalente il ricorso alle automobili.

Lo **scenario 0** riporta una tendenza all'aumento dell'uso delle automobili ed una riduzione dell'uso di autobus, biciclette e degli spostamenti a piedi. La conseguenza è un aumento in termini di emissioni nei prossimi dieci anni anche dopo la realizzazione degli interventi previsti dal programma triennale delle opere pubbliche.

Partendo dallo **scenario 0** e sommando le azioni previste dallo scenario di riferimento (**SR**), che traduce i valori delle scelte del PUMS nelle politiche applicate al modello, in generale osserviamo che, per quanto concerne i dati sulla pedonalità, tutte le alternative, pur risultando positive rispetto allo scenario 0, non presentano variazioni significative.

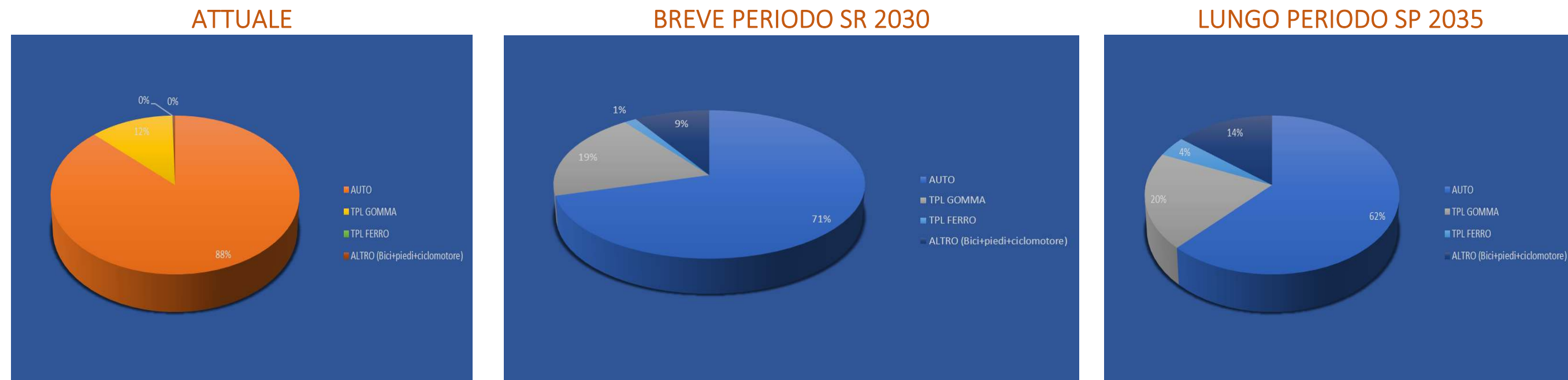
Invece, risulta evidente come lo **scenario di piano (SP)** rappresenti un miglior bilanciamento tra le diverse componenti del trasporto in ragione dell'aumentata attrattività dell'uso di mezzi di trasporto alternativi all'automobile privata come la bicicletta e i mezzi di trasporto pubblico (servizi a chiamata) anche per quanto riguarda gli autobus urbani (vedere **TABELLA 14**).

TABELLA 14 CONFRONTO TRA SCENARIO 0, SCENARIO DI RIFERIMENTO E SCENARIO DI PIANO

RIPARTO MODALE	ATTUALE		SCENARIO DI RIFERIMENTO SR (2030)		SCENARIO LUNGO PERIODO SP (2035)
AUTO	87%	➡	71%	➡	62%
TPL GOMMA DI AREA URBANA ED URBANO	12%	➡	19%	➡	20%
TPL FERRO	0%	➡	1%	➡	4%
ALTRO (Bici+piedi+ciclomotore)	0%	➡	9%	➡	14%

SINTESI NON TECNICA

GRAFICO 9 IL RIPARTO MODALE NEI TRE SCENARI



9 GLI ORIZZONTI DEL PIANO

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 2035: Breve periodo (3-4 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 2028) Priorità Alta** Opere già finanziate o inserite nell'Elenco Annuale delle opere pubbliche;
2. **Medio Periodo (fino al 2030) Priorità Media** Inserimento nel Programma Triennale delle opere pubbliche;
3. **Lungo Periodo (fino al 2035) 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, 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.

10 SINTESI DELLE VALUTAZIONI SUGLI IMPATTI

La finalità della VAS è da un lato la verifica della compatibilità delle singole scelte (azioni di piano), dall'altro quella di valutare gli effetti complessivi del piano costruendo bilanci confrontabili tra lo scenario attuale, quello futuro di riferimento (scenario 0) e gli scenari futuri alternativi di piano.

Le azioni presenti nello scenario di Piano appartengono a due macrocategorie:

- ✓ Regolamentare/gestionale
- ✓ Di riqualificazione/infrastrutturale

Le azioni facenti parte della prima categoria riguardano la regolamentazione della circolazione, il potenziamento dei servizi, le politiche volte all'incremento della mobilità sostenibile e di incentivo (Mobility Management, Piedibus, Bici bus, ecc.), comunicazione, sensibilizzazione e informazione.

Le azioni facenti parte di questa categoria generalmente non hanno una localizzazione territoriale specifica e non determinano impatti fisici, seppur contribuiscano a ridurre l'utilizzo delle auto a favore di spostamenti più sostenibili.

Le azioni facenti parte della seconda categoria, ovvero di adeguamento o riqualificazione di infrastrutture esistenti sono interventi di sistemazione stradale, volti ad aumentarne anche qualitativamente lo stato. Eventuali interventi relativi a nuova viabilità acquisiscono previsioni di piani esistenti.



SINTESI NON TECNICA

Il PUMS di Galatina non prevede al suo interno la realizzazione di nuove infrastrutture o di infrastrutture altre da quelle già previste dal PUG o analoghi strumenti vigenti.

La strategia di sviluppo sostenibile definisce il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali di cui al D. Lgs 152/2006.

Dette strategie, definite coerentemente ai diversi livelli territoriali, attraverso la partecipazione dei cittadini e delle loro associazioni, in rappresentanza delle diverse istanze, assicurano la dissociazione fra la crescita economica ed il suo impatto sull'ambiente, il rispetto delle condizioni di stabilità ecologica, la salvaguardia della biodiversità ed il soddisfacimento dei requisiti sociali connessi allo sviluppo delle potenzialità individuali quali presupposti necessari per la crescita della competitività e dell'occupazione⁴.

Il presente rapporto preliminare contiene l'individuazione degli obiettivi ambientali specifici per il PUMS in oggetto, che derivano dagli obiettivi generali di sostenibilità ambientale contestualizzati rispetto agli aspetti ambientali interessati dal PUMS stesso e alle caratteristiche del territorio interessato.

L'insieme delle azioni del PUMS, si prevede abbia effetti positivi significativi sul sistema della mobilità, sulla riduzione nell'uso delle automobili a favore di modalità sostenibili di spostamento che ha come effetto quello di una riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera.

La riduzione della velocità e la regolamentazione del traffico migliora la qualità dell'aria e del rumore, in particolare nelle aree centrali dove si registrano i maggiori livelli di traffico e nei pressi delle aree scolastiche.

Un ulteriore effetto che l'insieme delle regolamentazioni e degli interventi di sistemazione potrebbe avere è il miglioramento della sicurezza, in particolar modo per le categorie deboli (PEBA).

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, come evidenziato dalla normativa europea, nazionale e regionale e dai rispettivi documenti di linee guida di indirizzo, produce benefici per la collettività, nel miglioramento della qualità della vita, miglioramento dell'accessibilità e fluidificazione della mobilità, offrire alternative al trasporto veicolare individuale attraverso scelte condivise e partecipate.

La diversione modale rappresenta il primo degli elementi che è stato valutato in quanto da esso scaturiscono considerazioni di carattere trasportistico e ambientale.

Per la stima della potenzialità di diversione modale tra auto e altri mezzi di trasporto, il PUMS utilizza alcune analisi effettuate sulla sezione di propensione al cambiamento del questionario, sintetizzate in figura e di seguito analizzate.

Chi oggi si sposta prevalentemente in auto considera la possibilità di utilizzare TPL, Bicicletta e in maggiore misura (per effetto delle dimensioni cittadine) di muoversi a piedi.

Sulla pedonalità si registra la maggiore disponibilità al cambiamento, viste le dimensioni cittadine. Sicurezza e continuità sono le principali condizioni del cambiamento, espresse anche come riduzione del carico veicolare su alcuni assi viari. In questa maniera, la stima porta ad una variazione dello share modale descritta dal **GRAFICO 9**.

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.

La redazione del PUMS contribuisce a **migliorare la qualità e le prestazioni ambientali nelle aree urbane** in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità⁵.

I possibili impatti sulla **qualità dell'aria** potrebbero essere misurabili in termini di concentrazione di emissioni di inquinanti dovute al traffico sia in termini di popolazione esposta a tali inquinanti.

Lo scenario con l'attuazione del Piano è migliorativo rispetto a quello attuale: la riduzione dell'uso dell'automobile privata a favore di spostamenti più sostenibili come muoversi a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico riduce in maniera diretta il numero di emissioni inquinanti, determinando un miglioramento della qualità dell'aria.

Riguardo le **emissioni sonore**, il Piano produrrà l'abbattimento delle emissioni generate dal traffico veicolare, sia per il minor numero di automobili in circolazione in particolar modo nella zona centrale, sia per gli interventi di riduzione della velocità.

L'attuazione del Piano contribuirà alla valorizzazione del **paesaggio**, garantendo la fruizione sostenibile dello stesso, con particolare riferimento ai sistemi storico culturali.

Nei siti protetti la riduzione del carico di traffico veicolare contribuirà al miglioramento della **fruizione sostenibile dei beni paesaggistici**.

La migliore accessibilità agli spazi garantirà anche la **fruizione agli utenti deboli**.

In termini di **sicurezza stradale** l'attuazione del PUMS può creare le condizioni per la riduzione del numero di incidenti e per la riduzione della gravità degli incidenti, questo grazie alla qualità della viabilità (attraverso la sistemazione delle intersezioni e dei punti critici in ambito urbano) ed alle azioni di regolazione (attraverso, ad esempio, la definizione di Zone 30, ZTL, migliore informazione all'utenza, azioni di sensibilizzazione e comunicazione).

L'attuazione del PUMS produrrà un aumento della **qualità della vita**, sia restituendo uno spazio stradale qualitativamente migliore rispetto alla situazione attuale che incentivando le persone al movimento (a piedi o in bici) e alla socializzazione. La partecipazione dei cittadini nella costruzione del Piano e nel suo monitoraggio contribuisce al suo miglioramento. Il miglioramento della qualità della vita è da intendersi pertanto in termini anche di relazioni sociali, salute e benessere.

⁴ Art.34, comma 5, D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

⁵ Linee Guida per la redazione dei PUMS – Regione Puglia, pag. 34



SINTESI NON TECNICA

Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessata): La realizzazione delle previsioni di Piano, che implica impatti sostanzialmente positivi, agisce a livello locale, con vantaggi in termini di miglioramento delle condizioni ambientali a livello comunale con riflesso sul territorio della sua area urbana.

In sintesi, si evidenzia che gli interventi non interferiscono con le aree vincolate o sensibili. Le “nuove” opere risultano nel complesso poco significative e scarsamente impattanti.

Nell’attuazione delle azioni è importante che vengano evitati e quando non possibile mitigati gli eventuali effetti negativi che alcuni interventi, in particolare quelli infrastrutturali potrebbero avere sul sistema ambientale paesaggistico, come dettagliato Relazione Fase C Proposta di Piano.

Considerando che molte azioni risultano non valutabili attraverso indicatori numerici, si è proceduto ad una valutazione qualitativa degli effetti delle singole azioni rispetto alle componenti ambientali sia rispetto agli obiettivi di sostenibilità.

Per queste azioni in particolare, ma anche per tutte le altre, diventa dunque rilevante l’attività di monitoraggio del piano, necessaria a verificare l’evoluzione del sistema della mobilità verso il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità assunti.

Dal punto di vista complessivo si può dunque concludere che l’introduzione delle politiche/azioni previste dal PUMS può valutarsi in chiave positiva rispetto agli effetti prodotti.

11 MONITORAGGIO DEL PIANO

Come già più volte ribadito, il nuovo approccio previsto dalla pianificazione della mobilità sostenibile punta ad un monitoraggio regolare e alla valutazione degli impatti nell’ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui.

Per il raggiungimento degli obiettivi di Piano misurabili nella fase di monitoraggio, il Piano recepisce dalle Linee Guida Regionali una serie di indicatori, che è possibile categorizzare in due tipologie:

- **Indicatori di realizzazione:** raccontano quanto è stato realizzato delle azioni previste. Hanno la caratteristica di essere misurabili oggettivamente sia nello stato attuale che durante l’avanzamento del PUMS, misurando l’entità dello sviluppo delle azioni (es. chilometri di piste ciclabili, mq di zone 30, ecc.) pertanto permettono un confronto diretto ed immediato tra le azioni previste dal piano e quelle effettivamente intraprese.
- **Indicatori di risultato:** raccontano quali impatti comportano le azioni. Sono indicatori per i quali è possibile effettuare delle misurazioni solo nello stato attuale, mentre nella previsione degli step di piano sono stimati attraverso l’utilizzo di modelli matematici e fisici con delle ipotesi a monte. Il confronto tra i valori attuali e quelli nel corso dello sviluppo del piano determina una misura del raggiungimento degli obiettivi e della bontà delle stime e induce le effettive modificazioni del Piano.



SINTESI NON TECNICA

TABELLA 15 OBIETTIVI E INDICATORI DEL MONITORAGGIO DEL PUMS

OBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI E CONCORRENTI	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTE DEI DATI
RIEQUILIBRIO MODALE DELLA MOBILITÀ	Modificare le abitudini di mobilità Incentivare la fruizione sostenibile del territorio ai fini ricreativi	% di spostamenti a piedi	%	Indagini CATI
		% di spostamenti in autovettura	%	Indagini CATI
		% di spostamenti con TPL	%	Indagini CATI
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo	%	Indagini CATI
		% di spostamenti in bicicletta	%	Indagini CATI
RIDUZIONE TASSO DI MOTORIZZAZIONE		Auto possedute	auto/1000 abitanti	ACI/ISTAT
RIDUZIONE DELLA CONGESTIONE STRADALE	Ridurre gli episodi di congestione stradale	Domanda di sosta in parcheggi a pagamento	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione	Banca Dati EE.LL
		Durata totale e media della sosta nei parcheggi a pagamento (da consuntivi sistemi di esazione)	minuti	Banca Dati EE.LL
		Durata media dello spostamento con veicolo privato (sia sulle 24 ore sia nell'ora di punta)	minuti	FCD o indagini specifiche -in fase di piano, simulatori di traffico, altri modelli
		Velocità media commerciale TPL	Km/h da capolinea a capolinea esclusi i tempi di sosta agli stessi (per ambiti territoriali)	Aziende TPL (AVL/AVM o altri sistemi di bordo o da servizio programmato)
MIGLIORAMENTO DELLA ACCESSIBILITÀ DI PERSONE E MERCI	Garantire l'accessibilità a tutti	Indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità	Percentuale di popolazione con accesso adeguato ai servizi di mobilità (distanze a piedi da fermate e stazioni, a soglie prefissate)	Analisi territoriale mediante strumenti GIS
		Indice di accessibilità delle merci	Percentuale di esercizi commerciali entro i 50 m da una piazzola di carico/scarico merci	Analisi territoriale mediante strumenti GIS
MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELLO SPAZIO STRADALE E URBANO	Miglioramento della qualità dello spazio stradale urbano Restituire spazio pubblico alle persone Rivalutare l'area urbana come luogo di accoglienza	Estensione APU (Aree Pedonali Urbane)	m ² APU/abitante km itinerari	Banca Dati EE.LL
		Estensione della rete pedonale	pedonali/abitante km itinerari ciclabili/abitante	Banca Dati EE.LL
		Estensione della rete ciclabile	km ² /abitante	Banca Dati EE.LL
		Estensione Zone 30	km ² /abitante	Banca Dati EE.LL
		Estensione delle ZTL	km ² /abitante	Banca Dati EE.LL
CONTENIMENTO DEI CONSUMI ENERGETICI		nessun indicatore minimo		
MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA	Ridurre l'inquinamento acustico e ambientale	Emissioni di PM10 del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km PM10	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)
		Emissioni di CO2 del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km CO2	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)
		Emissioni di NOx del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km NOx	Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)
RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO		Nessun indicatore minimo		
AUMENTO DELLA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ E DELLE INFRASTRUTTURE	Aumentare la sicurezza stradale effettiva e percepita	Indice annuo di incidentalità stradale	N° incidenti/1000 abitanti n. morti/n° incidenti/anno	Banca Dati EE.LL.
		Indice annuo di lesività stradale	N° feriti/n° incidenti/anno	Banca Dati EE.LL.
MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELLA VITA		Livello di soddisfazione	N° persone soddisfatte/totale intervistati	Indagine CAWI/CATI
MIGLIORAMENTO DELLA INCLUSIONE SOCIALE		Livello di soddisfazione delle categorie deboli	N° persone soddisfatte/totale intervistati	Indagine CAWI/CATI
ECONOMICITÀ DEI TRASPORTI		Costo di esercizio per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante euro/anno/passeggero	Indagini specifiche c/o gestori Indagini specifiche c/o gestori
ALTRI OBIETTIVI	Aumentare la sensibilità e l'informazione sulla mobilità sostenibile	Capacità di risposta a semplici domande su tema	in funzione dell'indagine	Indagine CAWI/CATI
	Valorizzare gli attrattori all'interno di itinerari sostenibili	accessibilità delle persone agli attrattori turistici	Numero di km di rete convergente	Banca Dati EE.LL.



SINTESI NON TECNICA

Le recenti indicazioni operative emanate per i PUMS tra i 50.000 e 100.000 abitanti semplificano alcune scelte, per agevolare le realtà minori nelle operazioni di monitoraggio indicando la necessità di monitorare i seguenti indicatori minimi di risultato.

TABELLA 16 MACRO-OBIETTIVI DI RIFERIMENTO E RELATIVI INDICATORI DI RISULTATO

Macro-obiettivo di riferimento	Indicatore di risultato/prestazionale di riferimento	Unità di misura
A. Accrescere la sicurezza stradale	Tasso di incidentalità stradale	n. incidenti/abitanti
	Tasso di mortalità stradale	n. morti/abitanti
	Tasso di lesività stradale	n. feriti/abitanti
B. Incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico	Numero passeggeri trasportati	n. passeggeri/1000 abitanti
C. Aumentare il ricorso alla mobilità attiva	Numero auto pro capite	n. auto/abitanti
	Chilometri di piste ciclabili	km
	Metri quadri di aree verdi e pedonali pro capite	mq/abitanti
	Riparto modale, specificando: <ul style="list-style-type: none"> % di spostamenti con mezzi a motore privati % di spostamenti su rete TPL % di spostamenti in bicicletta % di spostamenti a piedi 	% sul totale degli spostamenti
D. Migliorare la qualità dell'aria*	Emissioni annue di CO2 da traffico veicolare pro capite	t CO2/abitante/anno
	Emissioni annue di PM 2,5 da traffico veicolare pro capite	Kg PM2,5/abitante/anno
	Emissioni annue di PM 10 da traffico veicolare pro capite	Kg PM10/abitante/anno
	Emissioni annue di NOx da traffico veicolare pro capite	Kg NOx/abitante/anno

Le Linee Guida regionali propongono inoltre che:

“I Comuni interessati dalla presenza, nel territorio comunale di competenza, di beni ed aree vincolate ai sensi della parte II e III D. Lgs. 42/04 provvederanno ad inserire uno specifico indicatore che faccia riferimento al numero/tipologia di siti ed aree di interesse culturale i cui collegamenti risulterebbero incrementati con l'approvazione dello specifico PUMS comunale. I Comuni interessati da sensibili variazioni stagionali di domanda e di flussi di traffico, ad esempio quelli che registrano in specifici periodi dell'anno una particolare affluenza turistica, provvederanno al calcolo degli indicatori relativi agli obiettivi “riduzione della congestione” e “riequilibrio modale”.

Pertanto, questionari di valutazione proposti agli utenti degli attrattori turistici di importanza sovralocale o negli info-point devono essere predisposti ai fini di un monitoraggio dell'accessibilità, introducendo le modalità di arrivo e il gradimento della modalità scelta.

Tra gli indicatori di effetto, ovvero quelli per i quali non è possibile definire a priori una misura se non attraverso l'uso di modelli matematici, vi sono tra gli altri riportati:

- la percentuale di share modale per gli spostamenti scolastici che permette una lettura di confronto tra la situazione antecedente al piano e quella relativa alle opere realizzate;
- i km percorsi attraverso la linea di trasporto a chiamata ed il numero di utenti serviti;
- l'indice di incidentalità stradale e
- l'insieme degli indicatori ambientali di emissioni di CO2, PM10 e NOx e
- livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare, per i quali sono necessarie indagini specifiche al fine di determinarne il valore.

Ad oggi non risultano essere stati effettuati rilievi puntuali per questi indicatori; tuttavia, il PUMS può contribuire al loro reperimento.

Così come nella redazione del Piano, anche nel monitoraggio è importante il coinvolgimento della comunità. Coinvolgere attivamente la comunità locale è essenziale, infatti, per la riuscita delle azioni.

Questo coinvolgimento può avvenire tramite riunioni pubbliche, gruppi di lavoro, consultazioni online e altre forme di partecipazione cittadina per sviluppare soluzioni adatte alle esigenze locali. Non secondarie sono l'attivazione di iniziative come **Monitoraggio Civico e Valutazione condivisa del Piano**.

La promozione della mobilità sostenibile richiede inoltre una collaborazione stretta tra governi locali, organizzazioni non governative, settore privato e altri stakeholder.

L'istituzione di Tavoli Tecnici intersettoriali, intercomunali o tra Enti o l'attivazione di una consulta delle associazioni per l'ambiente e la sostenibilità può portare a costruire soluzioni più efficaci e partecipate dai cittadini.

La pubblicazione annuale di un **report sullo stato della mobilità** consentirà di informare i cittadini su quanto viene realizzato e contribuirà al maggiore coinvolgimento della popolazione.

I **questionari** potranno essere riproposti per reperire dati sull'evoluzione del contesto (e della consapevolezza) nel corso degli anni o per indagare le propensioni di mobilità future. **Il monitoraggio sarà messo in atto dall'ufficio o dal Responsabile di Piano designato, con eventuale supporto di altri tecnici e specialisti.**