



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

(ai sensi del D.M. 04.08.2017 - G.U. n.233 del 05.10.2017 - del D.Lgs n. 257 del 16.12.2016 e delle Linee Guida sui PUMS della Regione Puglia, approvate con D.G. n. 193 del 20.02.2018 - rif. BURP n. 36 del 12.03.2018)

COMMITTENTE
SINDACO
RUP

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

Redazione a cura di:

Timbri ed Approvazioni



Gruppo di progettazione:

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



FASE

QUADRO CONOSCITIVO

ELAB.

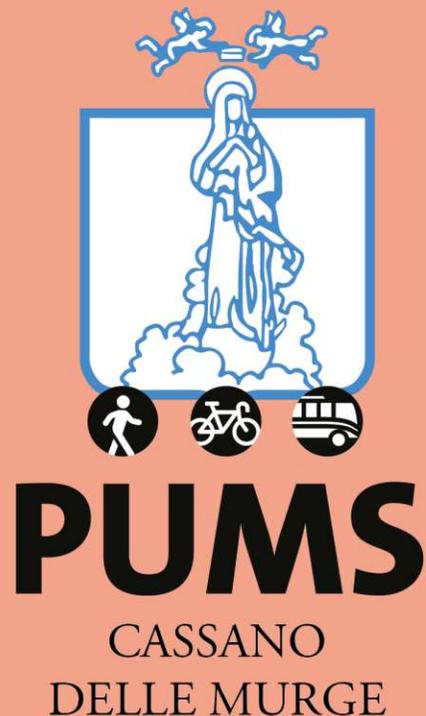
RPP

REPORT PROCESSO PARTECIPATIVO

REDAZIONE

DICEMBRE 2024

REVISIONE



**PRENDI PARTE
ALLA REDAZIONE DEL**

**PIANO
URBANO PER LA
MOBILITÀ
SOSTENIBILE**

***REPORT DEL PROCESSO PARTECIPATIVO
Dicembre 2024***

Promosso da:



Redazione a cura di:



INDICE

1. LA PARTECIPAZIONE AL PROCESSO DI REDAZIONE DEL PUMS
2. GLI STRUMENTI DI INTERAZIONE
 1. L'identità grafica
 2. La comunicazione
 3. Il questionario online
 4. La facilitazione online
3. I DATI DELLA PARTECIPAZIONE AL PUMS
4. REPORT DEGLI INCONTRI
 1. 24 Ottobre 2023 – Brief con PA e PL
 2. 06 Giugno 2024 – Incontro con la maggioranza
 3. 19 Giugno 2024 – Incontro aperto con i cittadini e le associazioni
 4. 05 Agosto 2024 – Presentazione del Quadro Conoscitivo e Linee di Indirizzo alla Maggioranza
 5. 09 Ottobre 2024 – Incontro laboratorio aperto sulle proposte di Piano

ITER DI REDAZIONE

0. QUADRO CONOSCITIVO

Analisi della strumentazione urbanistica generale, attuativa e sovraordinata vigente e prevista.
Analisi delle caratteristiche socio economiche di studio che rilevano ai fini dello studio della mobilità e descrizione delle principali caratteristiche insediative.
Ricognizione dati territoriali in possesso dell'amministrazione (coordinamento con PLL e Uffici coinvolti) e richiesta dati agli enti sovraordinati (es. ASSET, Dati Incidentalità).
Costruzione del quadro conoscitivo.

1. DEFINIZIONE OBIETTIVI E LINEE DI INDIRIZZO

Analisi dei dati raccolti e definizione obiettivi preliminari. Redazione Linee di Indirizzo (Del. DG) e approvazione LI.

2. COSTRUZIONE SCENARI E PROPOSTA DI PUMS

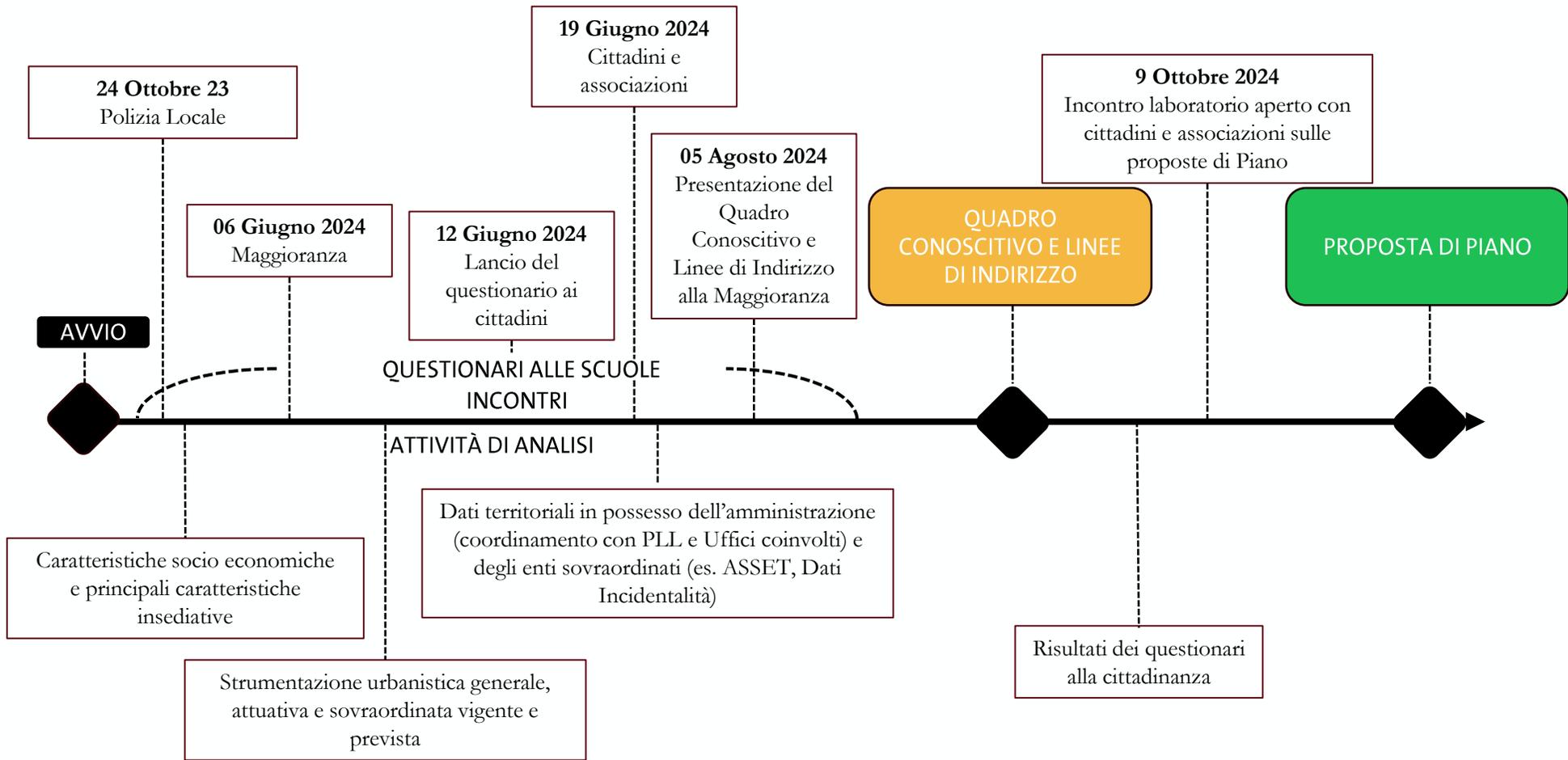
Definizione ipotesi di scenari.
Sintesi finale e definizione degli Scenari di PUMS.
Redazione Rapporto Preliminare di Verifica di Assoggettabilità a VAS. Pareri min 30 gg
ADOZIONE con DG + pubblicazione PUMS /osservazioni min 30 gg

3. ANALISI OSSERVAZIONI E CHIUSURA PUMS

Elaborazione osservazioni + report riscontro pubblico. Presentazione PUMS. Chiusura redazione PUMS.
APPROVAZIONE in Consiglio Comunale.

PROCESSO PARTECIPATIVO

PROCESSO PARTECIPATIVO



LA PARTECIPAZIONE ALLA REDAZIONE DEL PUMS

FOCUS SUL TRAFFICO	FOCUS SULLE PERSONE
OBIETTIVO PRIMARIO: CAPACITÀ DEI FLUSSI DI TRAFFICO E VELOCITÀ	OBIETTIVO PRIMARIO: ACCESSIBILITÀ E QUALITÀ DELLA VITA
FOCUS SU MODALITÀ UNICA	SVILUPPO BILANCIATO DI TUTTE LE MODALITÀ DI TRASPORTO E ORIENTAMENTO VERSO QUELLE SOSTENIBILI
INFRASTRUTTURA COME ARGOMENTO PRIMARIO	COMBINAZIONE DI INFRASTRUTTURE, MERCATI, SERVIZI, MECCANISMI, INFORMAZIONI E PROMOZIONE
DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE SETTORIALE	DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE SETTORIALE COERENTE E COMPLEMENTARE ALLE POLITICHE CORRELATE
PIANO DI SVILUPPO A BREVE E MEDIO TERMINE	PIANO DI SVILUPPO A BREVE E MEDIO TERMINE INCORPORATO IN UNA VISION E STRATEGIA A LUNGO TERMINE
RELATIVO ALL'AREA AMMINISTRATIVA	RELATIVO ALL'AREA FUNZIONALE BASATA SUI PATTERN CASA-LAVORO
DOMINIO DEGLI INGEGNERI DEI TRASPORTI	TEAM DI PIANIFICAZIONE INTERDISCIPLINARI
PIANIFICATO DA ESPERTI	PIANIFICATO CON IL COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDERS CON UN APPROCCIO TRASPARENTE E PARTECIPATO
VALUTAZIONE D'IMPATTO LIMITATA	INTENSA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI E IMPLEMENTAZIONE CONTINUA

Nell'ambito della costruzione del quadro conoscitivo, l'interazione con gli stakeholder contribuisce soprattutto alle analisi qualitative, che accompagnano la consultazione dei database ufficiali e aiutano ad una più fedele interpretazione.

I livelli di approfondimento sono principalmente due:

- le pratiche partecipative aperte, più generali e utili a costruire un'idea collettiva del sistema di trasporto, tra le quali assume ruolo principale la tecnica del Planning for Real, che consente di lavorare con persone (anche non esperti di settore) mediante l'utilizzo di mappe, supportata da facili strumenti di interazione quali la SWOT.
- i tavoli tematici, più specifici sia in termini di argomenti trattati che di soggetti invitati, gestiti metodologicamente come Focus Group.

Gli attori chiave e gli stakeholder vengono individuati con la guida dell'Amministrazione Comunale. Il PUMS mira a stabilire una cooperazione duratura tra tutti i gruppi individuati e a preparare la base di conoscenza e capacità che risulteranno fondamentali nell'implementazione vera e propria del piano.

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

CAPACITARE

Metteremo in atto le vostre scelte

COOPERARE

Abbiamo bisogno delle vostre opinioni, ci impegniamo a tenerne conto

COINVOLGERE

Le vostre opinioni sono tenute in considerazione ma senza impegno

CONSULTARE

Vi ascoltiamo, abbiamo bisogno dei vostri commenti e informazioni

INFORMARE

Vi teniamo informati

La scala della partecipazione - S. Arnstein 1969

GLI STRUMENTI DI INTERAZIONE

L'interazione con i diversi stakeholder viene declinata attraverso i diversi strumenti idonei a facilitare lo scambio di idee e opinioni tra tutti i partecipanti.

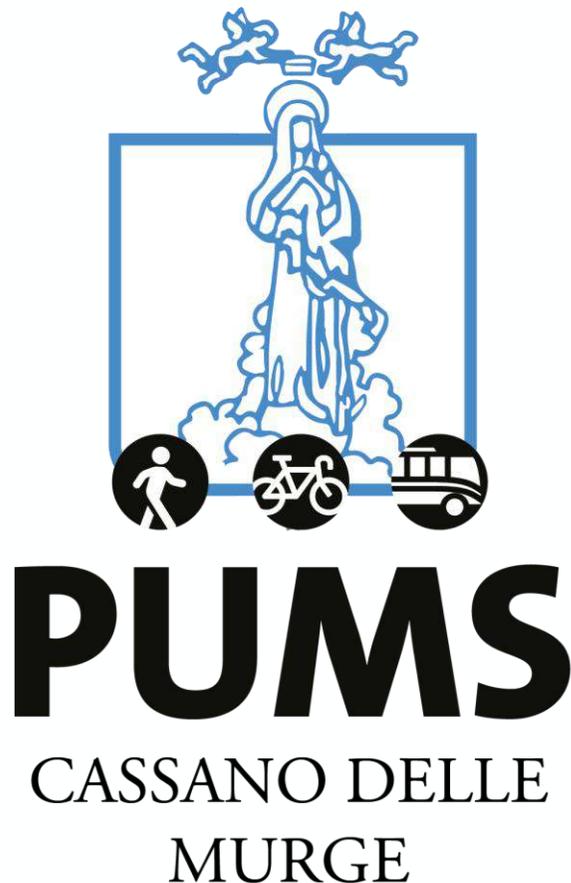
1. L'identità grafica

Per il PUMS è stato definito un **logo grafico** che reinterpreta lo stemma araldico di Cassano delle Murge, che vede raffigurato, su sfondo argenteo, la Madonna dell'Assunta in cielo, coronata da due angioletti.

Graficizzato in chiave moderna, il logo viene declinato, attraverso tre icone, sui temi della mobilità sostenibile: a piedi, in bici e in bus.

L'acronimo PUMS è scritto con un **carattere** in grassetto, che si presta ad essere riconoscibile e leggibile sia in grandi che piccole dimensioni, dai documenti ai manifesti pubblicitari.

Infine i **colori selezionati** richiamano tanto la cromia dello stemma quanto il contesto paesaggistico della città.



2. La comunicazione

Il primo strumento attivato è stato quello della **comunicazione**, avvenuta attraverso i canali istituzionali e i comunicati stampa rivolti alle testate giornalistiche principali locali.

Si riporta di seguito un elenco delle notizie apparse sul sito istituzionale, sulle testate maggiormente seguite a livello locale online e cartacee.



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE



INCONTRO PUBBLICO

**Mercoledì 19
giugno 2024 - Ore 18.00**
**Sala Consiliare del Municipio,
CASSANO DELLE MURGE**

Intervengono:

ING. DAVIDE DEL RE
Sindaco

ING. FRANCESCO PETRUZZELLIS
Delegato alla mobilità e viabilità
per il rilancio della città e dei borghi

ING. MAURIZIO DIFRONZO

ING. GERMANA PIGNATELLI

ING. ALESSANDRA AQUILINO

ARCH. GIORGIA FLORO

team di pianificazione
di Elaborazioni Srl



Sono invitati a partecipare le Associazioni di categoria e liberi cittadini, al fine di confrontarsi su criticità e proposte in merito alla mobilità a piedi, in bici ed in bus e sullo sviluppo della mobilità

Per aspetti organizzativi, è gradita registrazione al link di seguito
<https://forms.gle/6vs9WkFs5NHMAH6> (o tramite QRcode in basso)



Davide Del Re Sindaco
19 h · 🌐

Il Comune di Cassano delle Murge, con il supporto tecnico specialistico della società di ingegneria Elaborazioni Srl, ha intrapreso il percorso per la redazione del "PUMS" (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile). Questo piano mira a definire strategie per rispondere alla variegata domanda di mobilità dei cittadini, puntando al miglioramento della qualità della vita urbana attraverso spostamenti più sostenibili a piedi, in bici e in bus.

In linea con gli obiettivi definiti dalle Linee Guida Europee, il Piano mette al centro la visione e le necessità del cittadino.

Mercoledì 19 giugno 2024 alle ore 18.00, presso la Sala Consiliare Comunale, avrà luogo un incontro pubblico per un confronto sulle criticità e le proposte sul PUMS. Questo incontro, che giunge al termine di una analisi conoscitiva del territorio, rappresenta un'opportunità fondamentale per contribuire alla fase partecipativa e alla condivisione della conoscenza in merito agli spostamenti sistematici e quotidiani casa-lavoro e per il tempo libero. La partecipazione è importante per costruire insieme una mobilità urbana più sostenibile e migliorare la qualità della vita nella nostra comunità.

PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

INCONTRO PUBBLICO
Mercoledì 19 giugno 2024 - Ore 18.00
Sala Consiliare del Municipio,
CASSANO DELLE MURGE

Intervengono:
ING. DAVIDE DEL RE Sindaco
ING. FRANCESCO PETRUZZELLIS Dirigente alla mobilità e trasporti per il Comune della zona a due borghi
ING. MAURIZIO DIFRONZO
ING. GERMANA PIGNATELLI
ING. ALESSANDRA AQUILINO
ARCH. GIORGIA FLORO team di progettazione di Elaborazioni Srl



Sono invitati a partecipare le Associazioni di categoria e liberi cittadini, al fine di confrontarsi su criticità e proposte in merito alla mobilità a piedi, in bici ed in bus e sullo sviluppo della mobilità.

Per aspetti organizzativi, a gentile registrazione al link di seguito: <https://forms.gle/7fUkq4UgUe0GKX77> (o tramite QRcode in basso)




Davide Del Re Sindaco
19 h · 🌐

Stasera c'è stata una tappa importante nel percorso per la redazione del PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile) a Cassano delle Murge!

Il PUMS è un piano strategico a lungo termine che mira a migliorare la qualità della vita urbana attraverso lo sviluppo di soluzioni di mobilità sostenibile. Questo progetto, realizzato con il supporto tecnico della società di ingegneria Elaborazioni Srl, è in linea con le Linee Guida Europee e pone al centro le esigenze dei cittadini.

- Obiettivi del PUMS:
Rispondere alla Variegata Domanda di Mobilità:
- A piedi: Promuovere gli spostamenti pedonali migliorando le infrastrutture e garantendo sicurezza e accessibilità.
 - In bici: Incrementare l'uso della bicicletta con nuove piste ciclabili e servizi dedicati.
 - In bus: Ottimizzare il trasporto pubblico per renderlo più efficiente e accessibile a tutti.
- Migliorare la Qualità della Vita Urbana:
- Ridurre il traffico e l'inquinamento, favorendo un ambiente urbano più pulito e vivibile.
 - Creare spazi pubblici più sicuri e accoglienti per tutti i cittadini.
- Promuovere la Sostenibilità:
- Ridurre le emissioni di CO2 e l'uso di combustibili fossili.
 - Favorire l'adozione di tecnologie verdi e soluzioni innovative.

«L'incontro pubblico che si è tenuto stasera - dichiara il Sindaco Del Re - è stato un momento cruciale per confrontarci sulle criticità e le proposte relative al PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile). Questo incontro rappresenta un passo importante verso la costruzione di una città più vivibile e sostenibile».

«Abbiamo concluso con successo una fase di analisi conoscitiva del territorio - dichiara Francesco Petruzzellis, consigliere delegato alle Progettualità relative alla viabilità e alla mobilità - grazie alla collaborazione e all'impegno di tutti i cittadini. Ora entriamo in una fase partecipativa fondamentale, dove la voce e il contributo dei cittadini saranno essenziali per delineare un piano che risponda davvero alle esigenze della nostra comunità».

#PUMS #MobilitàSostenibile #CassanoDelleMurge
#PartecipazioneCittadina #QualitàDellaVita #Sostenibilità #EvVivaCassano



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

INCONTRO PUBBLICO
LABORATORIO SULLE PROPOSTE PER IL PUMS
Mercoledì 09 ottobre 2024 - Ore 17.30
Sala Consiliare del Municipio,
CASSANO DELLE MURGE

Intervengono:
ING. DAVIDE DEL RE Sindaco
ING. FRANCESCO PETRUZZELLIS Dirigente alla mobilità e trasporti per il Comune della zona a due borghi
ARCH. FEDELE SPINELLI Responsabile Ufficio del Progetto
ING. MAURIZIO DIFRONZO
ING. GERMANA PIGNATELLI
ING. ALESSANDRA AQUILINO
ARCH. GIORGIA FLORO team di progettazione di Elaborazioni Srl



Sono invitati a partecipare le Associazioni di categoria, Scuole e liberi cittadini, al fine di confrontarsi su criticità e proposte in merito alla mobilità a piedi, in bici ed in bus e sullo sviluppo della mobilità.

Per aspetti organizzativi, partecipazione libera con richiesta di registrazione al link: <https://forms.gle/7fUkq4UgUe0GKX77> (o tramite QRcode in basso)




PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE

CASSANO DELLE MURGE

QUESTIONARIO ABITUDINI DI MOBILITÀ CASA - LAVORO



Comune di Cassano delle Murge



home » PUMS Cassano Murge: Questionario Piano Urbano per la mobilità sostenibile

PUMS Cassano Murge: Questionario Piano Urbano per la mobilità sostenibile

Gentili Genitori del Liceo don Milani della sede Cassano delle Murge:

il Comune di Cassano delle Murge ha indetto un sondaggio sulla mobilità della Scuola di seguito allegato.

Si richiede la compilazione al link
<https://forms.gle/5UHNvQJ5SP2259A>

Scadenza 18 giugno





Piano urbano per la mobilità sostenibile a Cassano

L'incontro tra gli esperti della pianificazione e i cittadini

di **Rossano Giustino**

Una Cassano più sostenibile. Questo l'obiettivo prefissato dall'Amministrazione Comunale, dal scorso 19 giugno ha occupato la Sala Consiliare del Municipio per ospitare un team di ingegneri, esperti di pianificazione legati alla Elaborazioni srl, al fine di redigere il Piano urbano per la mobilità sostenibile (PUMS). L'incontro ha permesso agli esperti di entrare in contatto diretto con i cittadini, in modo da ascoltare le loro istanze e le loro necessità legate alla mobilità quotidiana.



Il sindaco Davide Del Re, dopo aver accolto il team di pianificazione e i cittadini, ha esordito sottolineando la grande importanza del PUMS, uno strumento complesso che fa dell'istruzione e della partecipazione la sua colonna portante, e che permette di soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini del presente e del futuro. Poco dopo si è pronunciato l'ingegnere Francesco Petruzzellis, delegato alla mobilità e viabilità per il rilancio delle città e dei borghi, che ha dichiarato di avere a cuore la questione dei trasporti e l'urgente necessità di attuare

un PUMS in un paese come Cassano, non troppo esteso se comparato con altre realtà limitrofe ma denso di borghi, che spesso rimangono isolati a causa di una limitata mobilità e di un mancato collegamento con il centro cittadino. La presentazione del progetto sulla mobilità è stata introdotta dall'ingegnere Maurizio Difronzo, il quale ha ribadito la natura laboratoriale di tale incontro pomeridiano. Il principale obiettivo è quello di promuovere

la mobilità sostenibile partendo dalla stesura di un piano concettivo di Cassano in materia di aree pedonali, piste ciclabili e trasporto pubblico. La seconda fase, che sarà concretizzata nei prossimi mesi, prevede la redazione delle linee di indirizzo, misure definite in un documento strategico che contenga gli obiettivi da raggiungere attraverso due interventi: il primo sarà attuato entro tre anni e il secondo entro sei anni, mentre gli obiettivi più ambiziosi si potrà giungere entro dieci anni. La terza fase è quella della redazione di una bozza del PUMS, in cui figureranno le azioni più concrete individuate dall'Amministrazione Comunale e dai cittadini giungendo, in ultima battuta, alla stesura del progetto definitivo. L'esperto insistendo ha concluso il suo intervento sostenendo che la redazione di un PUMS è condizione necessaria affinché si possa usufruire dei finanziamenti che l'Unione Europea mette a disposizione dei suoi cittadini.



basandosi sulla gestione della domanda della popolazione. Questo processo di confronto è iniziato con una serie di incontri con la Polizia Locale e con la maggioranza, che hanno permesso di evidenziare delle criticità connesse alla mobilità di tipo veicolare, e di conseguenza alla viabilità. Il PUMS di Cassano dovrà tener conto delle necessità dei cittadini, e dovrà essere coerentemente integrato nel progetto di mobilità provinciale e regionale. L'ingegnere Aquilino ha sottolineato, inoltre, che un PUMS vincente è un piano che lavora in maniera integrata, cioè che consideri tutti i tipi di mobilità: quella pedonale, quella ciclistica e quella che si verifica tramite mezzi di trasporto, includendo valutazioni sui temi di sicurezza e sostenibilità. Al fine di creare questo

PUMS sono stati raccolti dai dati a riguardo degli spostamenti dei cittadini, confrontandoli con i dati relativi alla mobilità presentati dall'ISTAT. In tal senso, Cassano presenta dei dati incoraggianti, poiché la percentuale di motorizzazione appare tendenzialmente contenuta, ritrovando un'impennata negli spostamenti verso i luoghi di lavoro. L'obiettivo ambito sarebbe quello di abbattere in maniera decisa anche questa mobilità di spostamento, e in questo il PUMS rappresenta una grande opportunità per la comunità. La comunicazione del progetto è stata conclusa dall'ingegnere Germana Pignarelli, che ha richiesto la partecipazione attiva dei presenti nella Sala Consiliare, in modo da conciliare il lavoro svolto dagli esperti con la conoscenza

approfondita delle dinamiche del territorio, che può essere fornita esclusivamente dagli abitanti cassanesi. Proprio a partire da questo invito, i cittadini hanno potuto lavorare su una mappa partecipativa anche grazie all'aiuto dell'architetto Giorgia Floro, la quale ha guidato i cittadini nell'individuazione delle connessioni principali del paese. Gli esperti hanno poi raccolto le idee di sviluppo e le criticità presentate dai cittadini, che sono state elencate su una lavagna allestita per l'occasione. Dopo più di un'ora l'incontro è volto al termine, nel segno della cooperazione e del confronto, in quello che ha rappresentato uno dei primi passi per la Cassano del futuro.



Un Piano partito nel 2019

Affidato alla Elaborazioni Srl, società di ingegneria attiva a Bari come Laboratorio per lo Sviluppo di Azioni sul Territorio, il PUMS viene finanziato con Fondi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nel 2019 attraverso Avvisi Pubblici promossi dalle Regioni.

Il Comune di Cassano delle Murge partecipò, nel dicembre di quell'anno, al Bando che assegnò 25mila euro per la progettazione del Piano. Se ne spenderanno, in realtà, poco meno ovvero 18.750 per la progettazione ed altri 5mila per tasse, oneri ed iva.

Il questionario online sulle abitudini di mobilità

Per poter mappare le abitudini di mobilità dei **cittadini** e la loro eventuale propensione al cambiamento è stato diffuso un questionario online, facilmente raggiungibile attraverso link e qr code, pubblicizzato sia durante gli incontri che attraverso i canali di informazione.

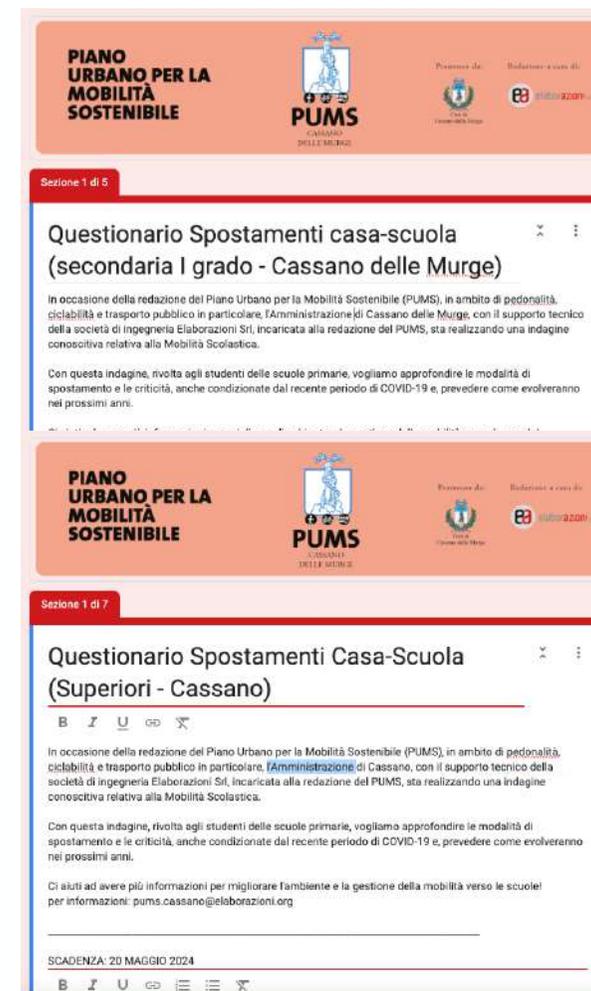


The screenshot shows the header of the questionnaire with the PUMS logo and the title 'PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE'. The main heading is 'Questionario sulle abitudini di mobilità nel Comune di Cassano delle Murge'. The text explains that the Municipality is conducting the PUMS plan to improve quality of life and mobility. It asks citizens to report their mobility habits before and after COVID-19 and to suggest improvements for the future. A deadline of December 11, 2023, is noted at the bottom.



<https://forms.gle/CUfUZmT24EkMoRjX6>

3.b Il questionario online per la mobilità scolastica



Un focus particolare è stato attribuito alla **mobilità scolastica**, elemento di notevole peso sulla mobilità. La mobilità per e dagli istituti scolastici gioca infatti un ruolo significativo all'interno del panorama cittadino: per dieci mesi all'anno, due volte al giorno, a orari definiti, si recano a scuola quattro gruppi di utenti, ossia docenti, personale non docente, studenti e genitori. È quindi cruciale che il PUMS proponga una visione in cui la mobilità scolastica è più sostenibile, restituendo spazio e sicurezza ai cittadini.

PRIMARIE:

<https://forms.gle/dZ1uM5BZW1AyoHmG8>

SECONDARIE DI PRIMO GRADO:

<https://forms.gle/4UmNi8XEgbd62gaL9>

SECONDARIE DI SECONDO GRADO:

<https://forms.gle/nAphuFAGQ2MhzaL86>

I DATI DELLA PARTECIPAZIONE AL PUMS - QC

188 QUESTIONARI

102 Primarie
31 Secondarie di primo grado
7 Istituti superiori
48 Cittadini

5 INCONTRI

1. 24 Ottobre 2023 – Brief con PA e PL
2. 06 Giugno 2024 – Incontro con la maggioranza
3. 19 Giugno 2024 – Incontro aperto con i cittadini e le associazioni
4. 05 Agosto 2024 – Presentazione del Quadro Conoscitivo e Linee di Indirizzo alla Maggioranza
5. 09 Ottobre 2024 – Incontro laboratorio aperto sulle proposte di Piano

BRIEF CON PA E PL

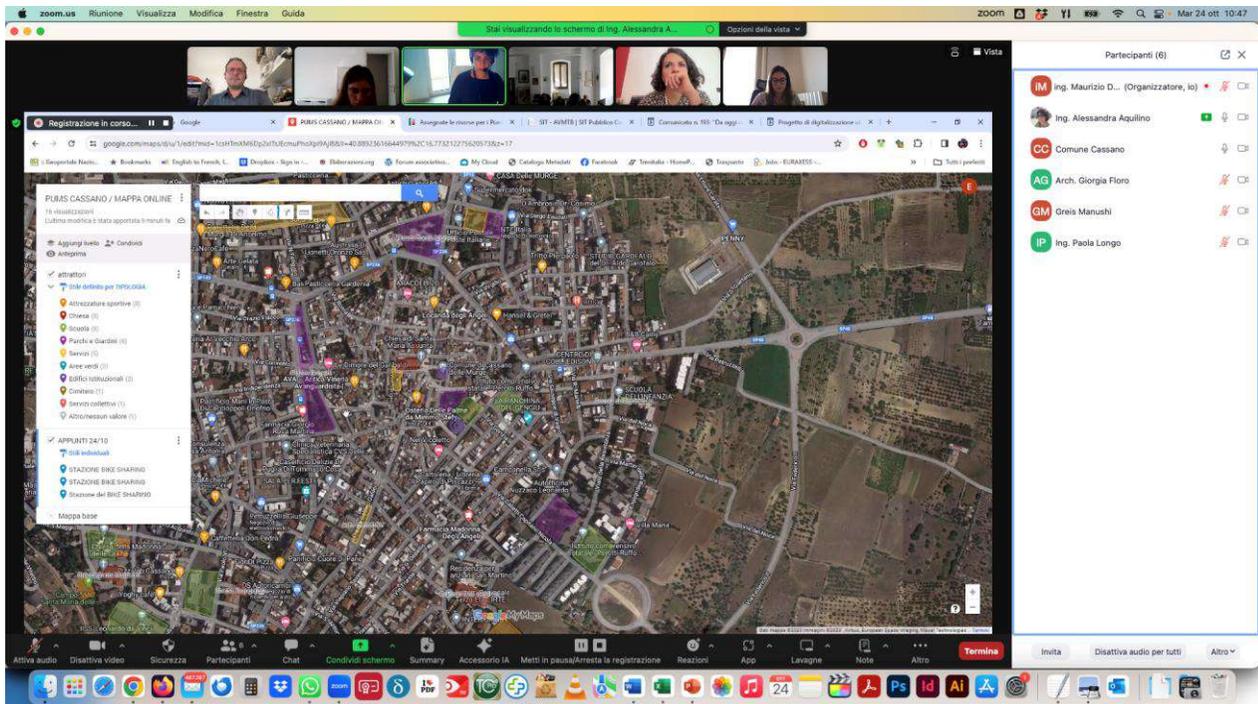
24 Ottobre 2023

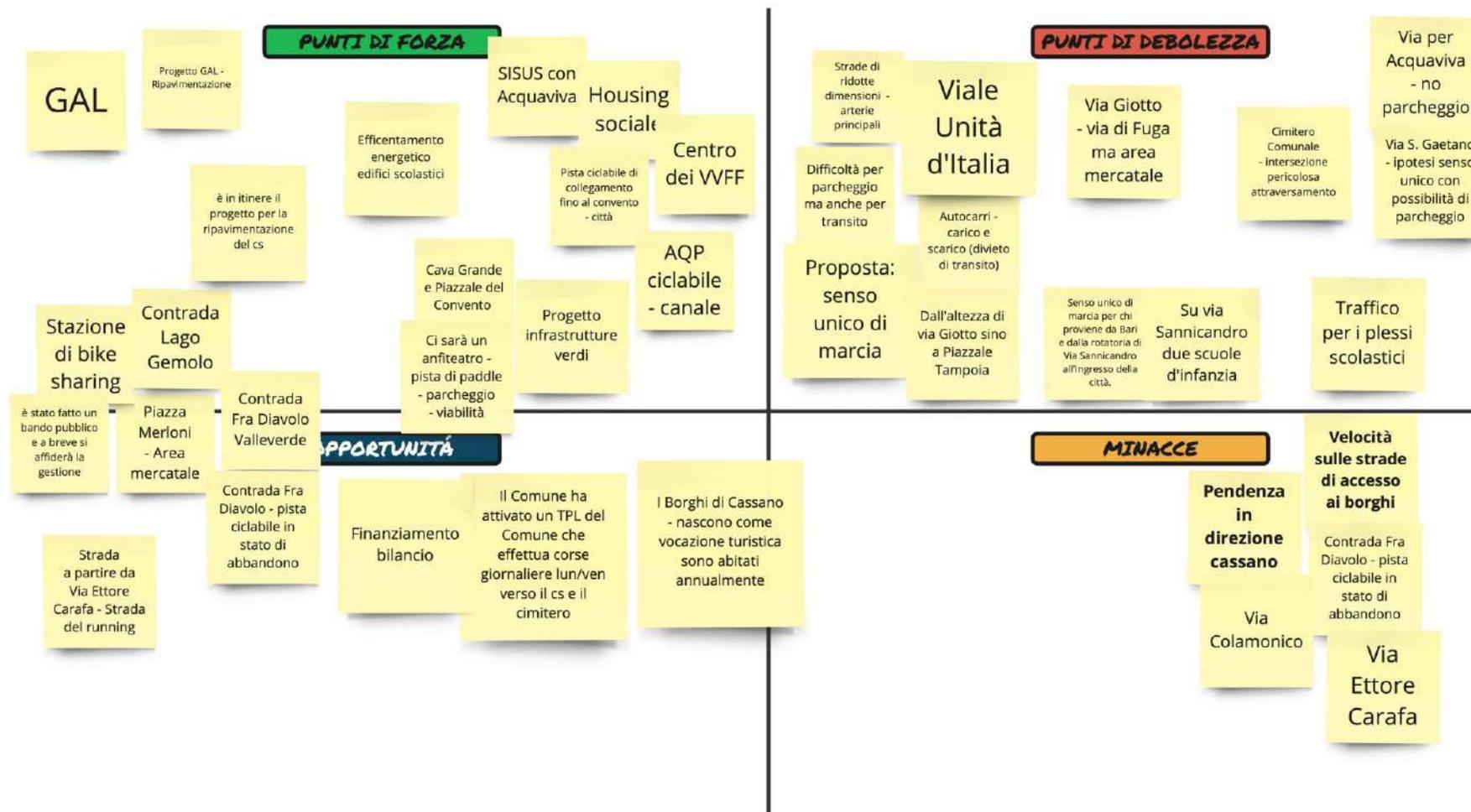
Partecipanti:

- Consigliere delegato alle progettualità relative alla viabilità e alla mobilità per il rilancio della Città e dei Borghi – Ing. Francesco Petruzzellis
- Comandante della PL Michele Cannito
- RUP - arch. Fedele Spinelli

Il primo incontro ha avuto come obiettivo quello di definire gli step necessari all'avvio del PUMS e le relative scadenze: ricognizione dei dati in possesso del Comune, definizione degli incontri con i cittadini e con gli stakeholder, ecc.

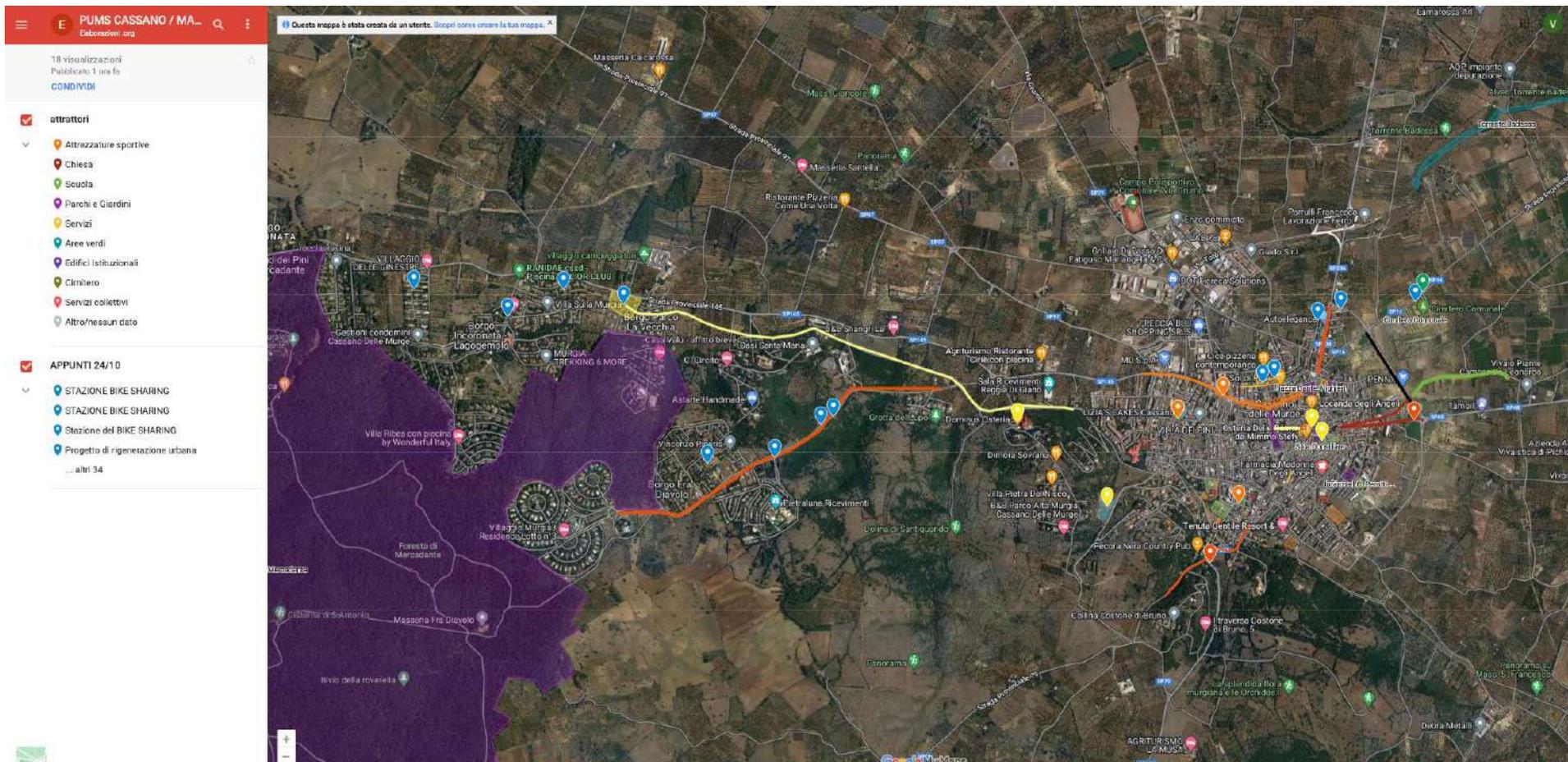
Durante la conversazione è stata fatta una prima rassegna dei progetti previsti e in corso di realizzazione, delle criticità rilevate e di alcune esigenze.





Bacheca grafica su cui sono stati annotati i temi di conversazione

Promosso da: Redazione a cura di:



Mappa online su cui sono stati segnalato i luoghi e i percorsi da attenzionare

INCONTRO CON LA MAGGIORANZA

06 Giugno 2024

Il primo incontro con la maggioranza ha avuto l'obiettivo di condividere le criticità e i punti di forza della mobilità cittadina attuale.

Nella fase iniziale dell'incontro è stato presentato l'iter che caratterizzerà la redazione del PUMS, con le diverse attività necessarie, gli incontri da calendarizzarsi e gli step di avanzamento.

È stata fissata la data per il primo incontro pubblico di confronto con la cittadinanza.

La seconda parte del pomeriggio ha previsto invece un momento aperto di discussione sullo stato attuale della mobilità cittadina.



Tra le tematiche evidenziate e riportate anche all'interno della Tavola della partecipazione, è stata rimarcata la frequente congestione degli assi principali di accesso e uscita dalla città, ad oggi per la gran parte a doppio senso di marcia.

È stato segnalato che la sezione stradale, leggermente sottodimensionata rispetto a quanto previsto attualmente, non consente la corretta fruizione del traffico in ambo i sensi di marcia: il parcheggio non consentito e il passaggio dei mezzi del trasporto pubblico extraurbano determinano così frequenti intasamenti.

I presenti hanno comunicato anche le difficoltà che una conversione a senso di marcia unico potrebbe portare, con un eccessivo carico di alcune arterie, non essendo queste, di fatto, numerose.

Il traffico proveniente dai borghi, diretto verso Bari, riesce invece a non penetrare in città, grazie alla viabilità a servizio della Zona Industriale.

Per quanto concerne la zona industriale, si è evidenziata la numerosa presenza di residenti, determinata dalla tipologia di costruzioni concessa dai piani urbanistici vigenti.



Altri punti critici per la viabilità sono risultati la zona a sud, che vede la presenza di tre plessi scolastici, e Via della Repubblica, arteria di un quartiere denso e popoloso.

Per quanto riguarda infine il trasporto pubblico, sono stati segnalati gli itinerari di attraversamento del servizio extraurbano, la posizione della fermata per la linea a servizio dell'ospedale Miulli e la criticità di alcune fermate, come quella su Via Vittorio Emanuele II, in direzione Sud, che i presenti hanno proposto di spostare più a sud, in corrispondenza del giardino del «Gordon 1952».





Mappa su cui sono stati segnalati i punti e gli itinerari discussi

Promosso da: Redazione a cura di:

INCONTRO APERTO CON I CITTADINI E LE ASSOCIAZIONI

19 Giugno 2024

L'incontro è stato aperto dal Sindaco di Cassano delle Murge Davide del Re, che ha ringraziato i presenti e ha sottolineato l'importanza di un piano strategico come il PUMS per costruire una visione olistica della città, che tenga conto di tutti gli aspetti legati alla mobilità urbana e alla qualità del vivere.

Il Sindaco ha focalizzato l'attenzione anche sulla complessità del processo di redazione del PUMS, che coinvolgerà tutti i settori dell'amministrazione e incrocerà gli interessi dei diversi cittadini.

Il Piano definirà una cornice all'interno della quale potranno essere sviluppati i diversi interventi.



La parola è stata passata all'ing. Francesco Petruzzelli, consigliere delegato alla mobilità, che, in prosecuzione a quanto espresso dal Sindaco, ha voluto porre l'accento sull'importanza della partecipazione dei cittadini, sull'attività di laboratorio che il PUMS costituisce.

I presenti sono poi stati invitati a raccontare i punti di forza e di debolezza della mobilità cittadina attraverso due strumenti: una mappa con gomitoli di tre colori differenti, da utilizzare per segnalare percorsi e punti da attenzionare per la mobilità ciclistica, pedonale e del trasporto pubblico; una bacheca su cui segnalare criticità e proposte.

Si riporta di seguito il report delle tematiche affrontare.



CENTRO STORICO E AREA CENTRALE

Attualmente nel centro storico è attiva una **Zona a Traffico Limitato** con 4 varchi tradizionali. È in corso una progettualità che prevede l'installazione di varchi di controllo elettronici e la redazione di un piano parcheggi per il centro storico con sosta destinata ai residenti del centro antico. Maggiori dettagli saranno trasmessi dagli uffici.

La regolamentazione non viene tuttavia rispettata dai cittadini, che attraversano quotidianamente il centro. I residenti lamentano la mancanza di **parcheggi** dedicati, mentre gli avventori rilevano un'eccessiva presenza di automobili che collide con la presenza di bar e luoghi che potrebbero beneficiare dello spazio esterno pubblico.

A tal proposito, alcuni propongono un rafforzamento della ZTL con sistemi di accesso e monitoraggio, in un'ottica di valorizzazione del centro.

Nell'applicazione della ZTL sarebbe opportuno valutare l'ampia presenza di residenti anziani,

che più difficilmente percorrono lunghe distanze a piedi, e proporre quindi **sistemi di mobilità alternativi** come una **navetta** elettrica dedicata, **cargo bike** per il trasporto merci e aree di sosta riservate attorno al centro storico.

Viene proposto di valutare la regolamentazione degli stalli lungo **Piazza Garibaldi**.

Un'ampia area a parcheggio è presente a servizio del mercato, ed è al momento poco utilizzata fuori dagli orari di apertura. Si trova qui collocata una stazione di bikesharing con e-bike attualmente non funzionante.

Un'ulteriore area dedicata allo scambio potrebbe essere quella nei pressi del Campo Polisportivo.



ALTRE AREE NEURALGICHE DELLA CITTÀ

I cittadini rilevano che la dimensione della città è molto contenuta e che è possibile spostarsi da un capo all'altro in venti minuti a piedi. Tuttavia, la condizione dei marciapiedi, poco percorribili poiché stretti e frequentemente interrotti da pali della segnaletica, alberi e altre barriere architettoniche, costituisce un grande disincentivo alla mobilità pedonale.

Si segnala che i vari mercati (settimanali e rionali) risultano non facilmente accessibili a piedi, così come i campi sportivi e gli oratori. Viene proposto un sistema di bus navetta che possa accompagnare gli utenti e disincentivare l'uso dell'auto privata. Viene proposta anche la creazione di una rete di percorsi pedonali sicuri e confortevoli, alternati ad aree di "sosta pedonale" dove potersi fermare, nonché strade verdi e raingarden che consentano di ragionare in un'ottica di sostenibilità completa.

Viale Unità d'Italia, nella parte più prossima al centro storico, conduce alle numerose attività commerciali che si trovano tra **Via Giotto**, **via di Ceglie**, ecc. e che comportano un aumento della domanda di sosta. L'esito è che le auto,

parcheeggiate in maniera casuale, sommate alla circolazione a doppio senso di marcia, alla presenza dei mezzi adibiti al carico e scarico merci e alle dimensioni non adeguate della carreggiata, generano ingorghi e situazioni di impasse.

Dalla stessa Via passa anche il Trasporto extraurbano da/verso Altamura.

Attenzione particolare viene richiesta per le zone che conducono ai plessi scolastici.

A sud, dove è situata la **Perotti Ruffo**, è stato finanziato un progetto di zona scolastica con l'implementazione del verde e area pedonale. L'introduzione del senso unico di marcia in **Viale della Resistenza e Via Martiri della Repubblica** potrebbe risultare un ulteriore elemento a vantaggio della sicurezza degli studenti.

In **Via Belvedere** viene segnalato un problema di mancanza di parcheggi per i residenti, causata dalle dimensioni della strada, stretta e comunque attualmente a doppio senso: sarebbe necessaria una valutazione rispetto alla possibilità di renderla a senso unico di marcia per recuperare stalli auto.





IL TEMA DELLE SCUOLE

Rispetto alla sicurezza stradale legata agli spostamenti casa scuola, viene evidenziato come il centro cittadino di Cassano sia adatto all'implementazione di azioni di **chiusure temporanee**, ad esempio in corrispondenza degli orari di ingresso / uscita dalle scuole: tali azioni potrebbero favorire lo sviluppo della mobilità lenta sostenibile.

Per l'introduzione di **zone scolastiche**, viene segnalata anche la zona Sacro Cuore rispetto alla quale è attivo un progetto di urbanismo tattico dal nome "Sognando un paesaggio urbano": il progetto si propone di realizzare un laboratorio condiviso con le classi della vicina scuola per l'ideazione e realizzazione di un'area pedonale in zona scolastica.

Per gli istituti primari viene suggerita la pratica del **Pedibus**: i bambini stessi potrebbero dunque essere coinvolti in percorsi di educazione alla mobilità sicura e sostenibile e di promozione di buone pratiche di mobilità.

Le scuole superiori di primo e secondo grado potrebbero invece essere dotate di **stalli sicuri per le biciclette**, eventualmente sorvegliati, al fine di promuovere l'utilizzo della bicicletta nello spostamento casa scuola.

CONNESSIONE CON I BORGHI

Attualmente è sicuro raggiungere i borghi solo tramite veicoli motorizzati. Per la mobilità lenta infatti, non sono presenti marciapiedi o piste ciclabili che consentirebbero di percorrere i pochi chilometri di distanza in sicurezza, in particolare lungo **Viale Unità d'Italia**.

Gli abitanti dei borghi effettuano spostamenti quotidiani che by-passano spesso la città di Cassano, ma quando si spostano verso la città vi entrano attraverso **Viale unità d'Italia**: può essere opportuno creare itinerari alternativi.

In corrispondenza degli accessi ai borghi, inoltre, si segnala una maggiore incidentalità dovuta anche agli ingressi diretti dalla viabilità provinciale direttamente nelle aree residenziali dove sono site le abitazioni. Si dovrebbe cercare di lavorare a costruire un layout più urbano della **via per i borghi** spostando il traffico di attraversamento su **via Mellitto**, con un eventuale adeguamento della sezione stradale.

Viene richiesto il potenziamento del servizio di TPL da e verso i borghi.

Parimenti importante è la connessione con la Foresta di Mercadante: nel weekend si potrebbe

pensare ad una rimodulazione del TPL, che potrebbe essere l'elemento chiave per ridurre il numero di auto li dirette. Un'annotazione, seppure non strettamente inerente al PUMS, viene fatta in merito alle condizioni di manutenzione della viabilità interna alla foresta.

ALTRE CONNESSIONI PERIURBANE

In generale vi è un problema legato alla velocità delle automobili che, fuori dal centro abitato, rendono pericolosa il passaggio a biciclette e pedoni. Particolare attenzione bisognerà prestare non solo ai percorsi ma anche agli attraversamenti in corrispondenza delle intersezioni.

Oltre alle vie di accesso ai borghi, risultano di particolare interesse sul tema della sicurezza, ad esempio, la **SP16** che conduce al Cimitero Comunale e via **S. Gaetano** diretta verso supermercato Penny, ossia la **via vecchia per Acquaviva**.

Lungo la vecchia provinciale di collegamento con Acquaviva, sono infatti numerosi gli sportivi che si allenano quotidianamente. Oltre alla presenza di automobili e alla velocità di attraversamento non sempre idonea, si lamentano criticità legate all'illuminazione pubblica mancante. Vista la presenza della nuova provinciale, si è proposto di

limitare e regolamentare l'accesso delle automobili.

Discorso differente viene fatto per altri itinerari: **Via Fra Diavolo, Via Panoramica, Viale della Repubblica, Via Colamonico, Via S. Lucia**, dove il numero di auto è superiore e non vi è viabilità alternativa. In questo caso, i residenti vorrebbero veder realizzati i percorsi pedonali, marciapiedi, piste ciclabili separate dal traffico veicolare, che consentano un movimento continuo e sicuro a pedoni e ciclisti.

Si segnala, nella **zona di Santa Lucia**, punto panoramico, la presenza di una piccola chiesa, della cava e del CRAP San Francesco.

Maggiore peso si vorrebbe inoltre conferire agli itinerari sovralocali che attraversano il territorio: la ciclovia dell'AQP, la via Peuceta, il Cammino Materano (**Via Scaletta dalla rotatoria in poi**).

IL TEMA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Oltre alla predisposizione dei percorsi, i cittadini hanno fatto emergere anche la necessità di predisporre **cicloposteggi** sicuri per bici o monopattini, per ridurre la percezione del rischio legato alla sosta delle bici, e di implementare, come già segnalato, l'efficienza del trasporto pubblico attraverso mezzi più agili e sostenibili.

A servizio dei cicloturisti sarebbe importante inserire nella rete **aree di scambio** dove parcheggiare le auto per raggiungere in bici la Foresta o altri punti di interesse (Bosco di Mesola ecc..)

IL TRASPORTO COLLETTIVO

I partecipanti segnalano che “i bus invadono la città” intendendo con questa espressione sottolineare come la gestione degli **itinerari bus** interni al contesto urbano vada rivista in funzione di una maggiore sicurezza e vivibilità degli spazi urbani.

Potrebbe essere utile, in tal senso, l'individuazione di **parcheeggi dedicati** (eventualmente esterni) / hub dove concentrare l'arrivo dei mezzi collettivi.



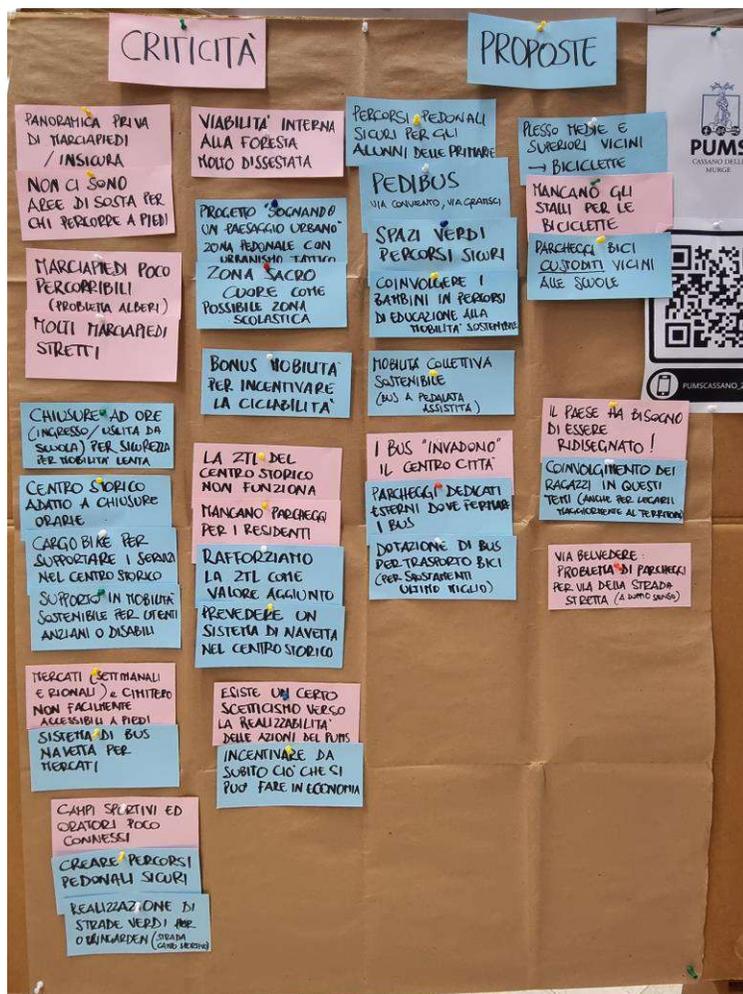
Un altro elemento utile potrebbe essere lo sviluppo dell'**intermodalità bus + bici**, attraverso l'utilizzo di mezzi in grado di trasportare biciclette: questa azione potrebbe essere utile non solo agli spostamenti legati al tempo libero, ma anche a quelli interni al contesto urbano di Cassano.

STRATEGIE DI COINVOLGIMENTO

I **bonus mobilità** possono concorrere ad aumentare il numero di persone che lascia a casa l'automobile e che sceglie di provare forme di spostamento alternative e maggiormente sostenibili: queste operazioni favoriscono un successivo utilizzo di tali modalità di spostamento da parte dei cittadini anche a prescindere dai meccanismi incentivanti.

Un ulteriore ambito di lavoro, legato al tema del "ridisegno della città" in termini di spazio pubblico e sostenibilità, potrebbe essere quello del **coinvolgimento di bambini e ragazzi**, anche al fine di favorire da parte loro un maggiore senso di appartenenza al territorio.

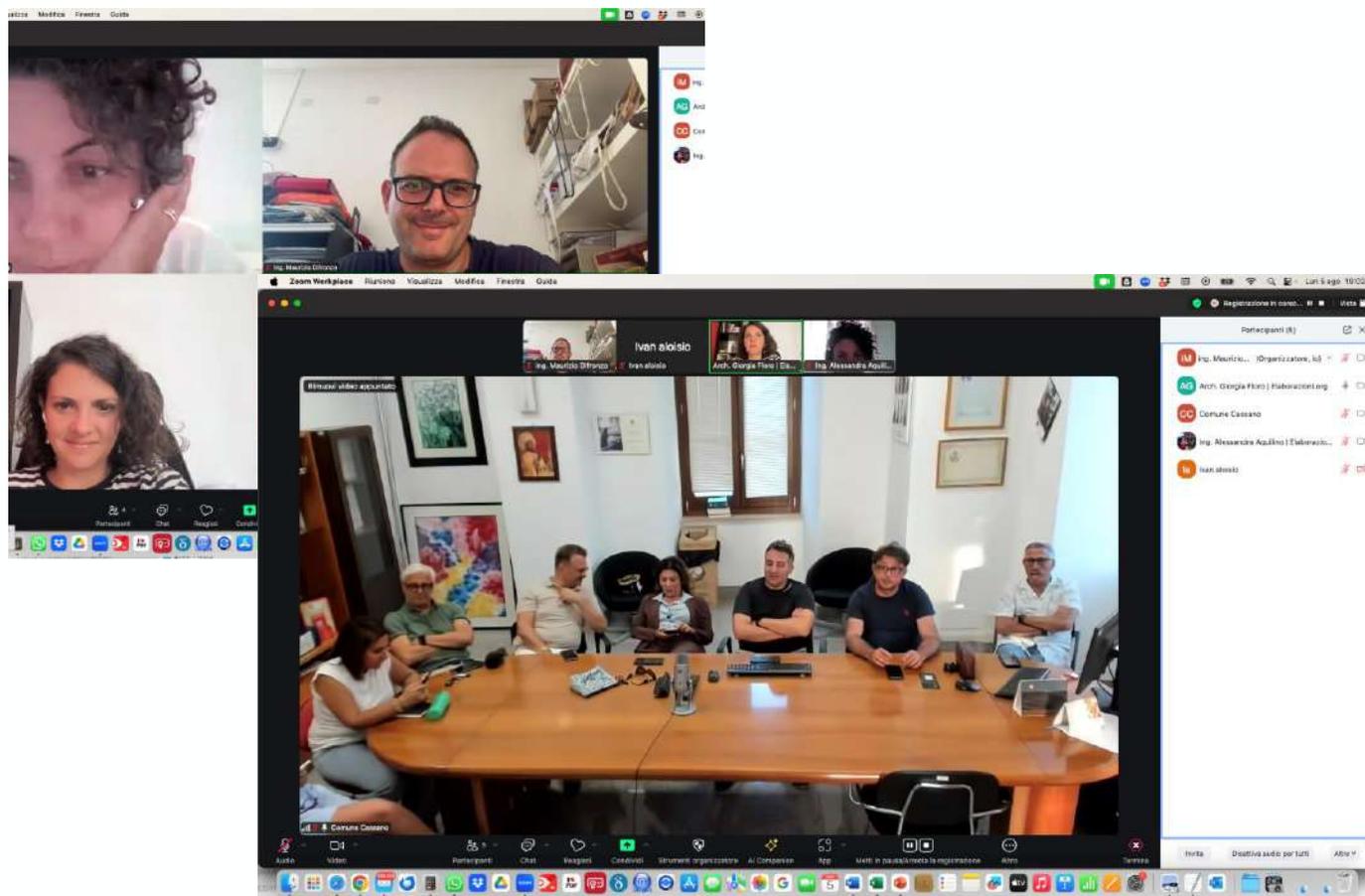
In generale si evidenzia l'esistenza di un generale senso di scetticismo rispetto alla reale attuazione di azioni a favore della mobilità sostenibile: per questa ragione si ritiene utile partire con azioni anche piccole, ma facilmente realizzabili in tempi brevi e con costi non troppo elevati.



PRESENTAZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO E DELLE LINEE DI INDIRIZZO ALLA MAGGIORANZA

05 Agosto 2024

L'incontro, avvenuto online, ha avuto l'obiettivo di condividere i risultati delle analisi svolte in corso di redazione del quadro conoscitivo e di valutare gli obiettivi definiti all'interno delle linee di indirizzo, in modo da definire un sistema di priorità.



Gli obiettivi del PUMS sono stati declinati secondo tre raggruppamenti:

OBIETTIVI PER L'INTERO TERRITORIO

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

OBIETTIVI PER L'AREA URBANA

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

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

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

Attraverso l'applicativo Mentimeter, è stato richiesto ai presenti di selezionare le voci ritenute di maggiore priorità.

Per quanto riguarda l'intero territorio, rilevanti saranno l'aumento della componente pedonale e ciclabile degli spostamenti e della sicurezza stradale effettiva e percepita.

Nell'ambito dell'area urbana invece, bisognerà in primo luogo perseguire il miglioramento della qualità dello spazio stradale urbano e il raggiungimento dell'accessibilità per tutti i cittadini.

Join at menti.com | use code 8728 7036

A. Obiettivi per l'intero territorio



B. Obiettivi per l'area urbana



Guardando invece l'area extraurbana, obiettivo primario sarà l'incremento dei servizi di mobilità da e verso i Borghi e la foresta di Mercadante.

L'ultimo momento dell'incontro è stato dedicato invece a confrontarsi sulla visione che il PUMS dovrà mantenere in se. Cosa significa allora: Cassano sostenibile 2035?

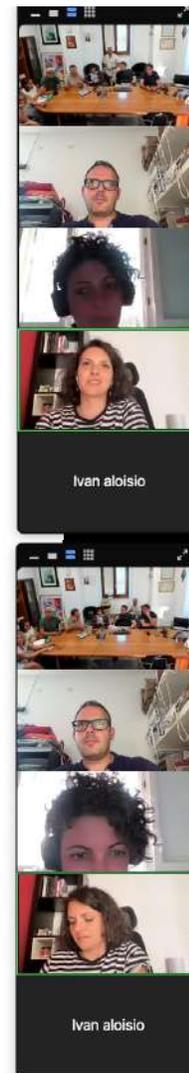
Una città sicura, inclusiva, pedonale e a misura di bambino. Una città dove la viabilità veicolare diventa più fluida, dove le persone vanno a piedi e più spazio è dato alla bellezza. In una parola: una città vivibile.

C. Obiettivi per l'area extraurbana e i Borghi (di interesse anche ai fini dell'accessibilità turistica)



Cassano sostenibile 2035 in un pensiero?

8 responses



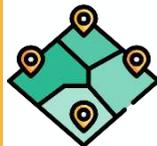
INCONTRO LABORATORIO APERTO CON CITTADINI E ASSOCIAZIONI sulle proposte di Piano

09 Ottobre 2024

L'incontro ha avuto l'obiettivo di focalizzarsi sulle proposte del PUMS. Le conversazioni si sono sviluppate intorno ai temi guida definiti dalle linee di indirizzo e dall'analisi dei diversi sistemi territoriali cittadini.

Per incentivare la conversazione sono state utilizzate delle card rappresentanti le diverse porzioni di sezioni stradali realizzabili, che i partecipanti hanno potuto maneggiare, testare, disporre, per comprendere quali reali possibilità è possibile percorrere nelle diverse vie cittadine.





OBIETTIVI PER L'INTERO TERRITORIO

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



OBIETTIVI PER L'AREA URBANA

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



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

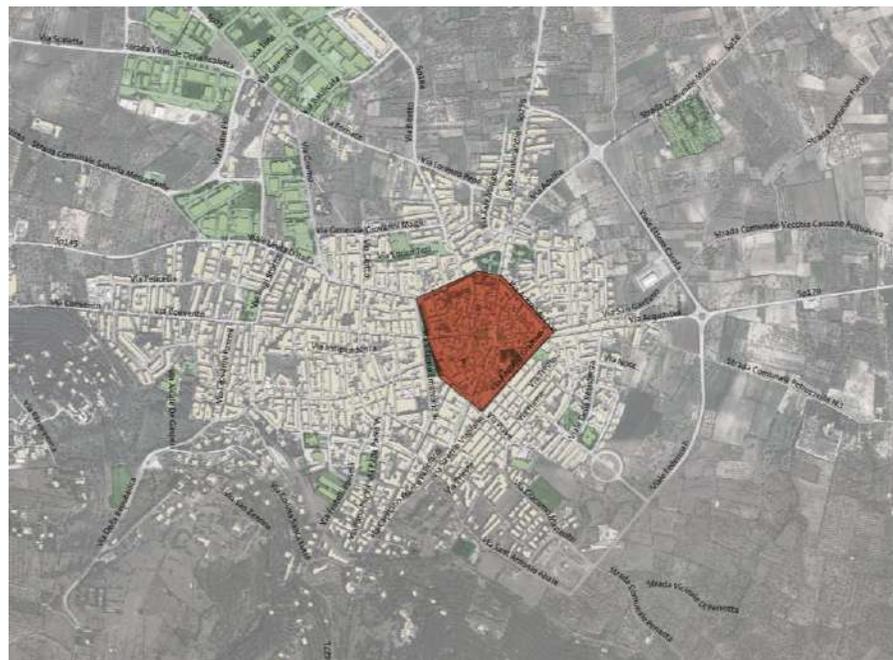
- Incrementare i servizi di mobilità da/verso i Borghi e la foresta
- Incentivare la fruizione sostenibile del territorio ai fini ricreativi

Centro storico:

Il centro storico si configura come un punto di interesse particolare per la presenza di attrattori principali e per motivazioni legate al turismo.

Il tessuto viario interno è caratterizzato da sezioni stradali ristrette, così come l'anello esterno che, seppur più ampio, non ha la sezione idonea ad ospitare tutte le funzioni ad oggi presenti (doppio senso di marcia, sosta, fermata dei bus).

Questo genera un conflitto tra la richiesta sosta, molto elevata, e le altre funzioni della strada.



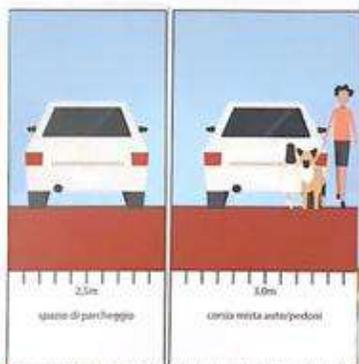
Via Vittorio Veneto - 10 m



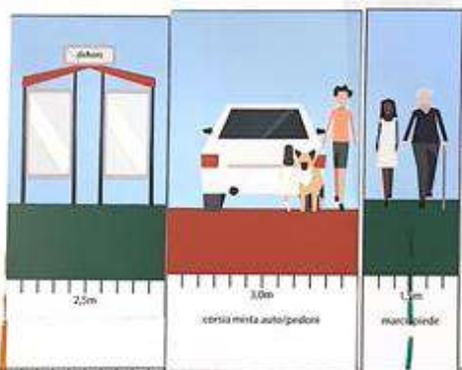
Via Marconi - 6,5 m

Via Marconi

Stato attuale



Proposta
*Parcheggio
delocalizzato sul corso



Promosso da:
 Redazione a cura di:

L'obiettivo sarebbe avere un centro storico più scarico dal punto di vista del traffico e della presenza di automobili.

La riduzione della circolazione non deve risultare lesiva per i residenti e le attività del centro storico e garantire le condizioni per l'accessibilità delle persone con disabilità e dei più anziani.

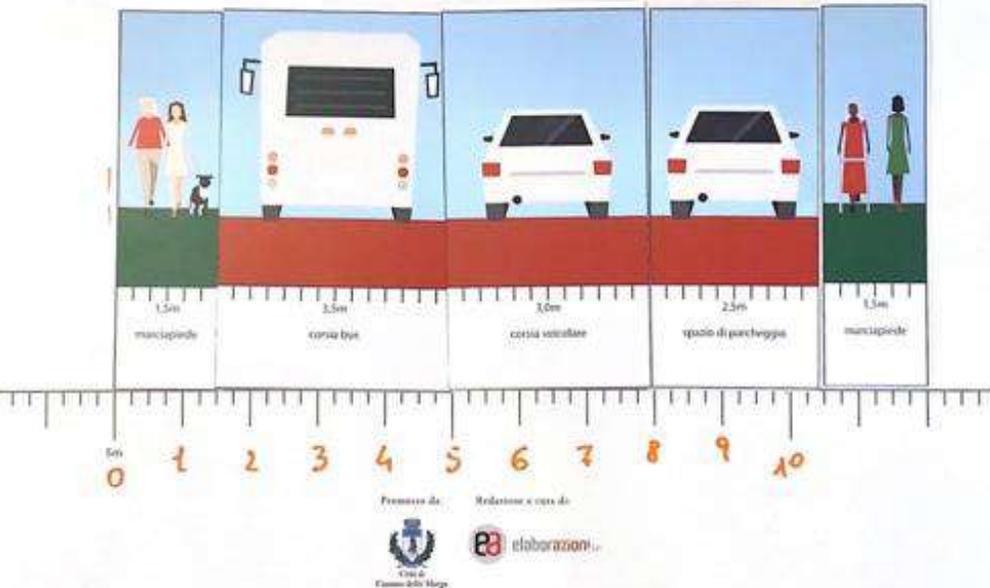
Sulla sinistra sono riportate le due sezioni dibattute nell'incontro. Lo stato di fatto, con una sezione stradale quasi completamente dedicata all'automobile, ed una prima proposta.

Come si può vedere, la sezione dimostra il permanere del passaggio veicolare per residenti e per le attività che necessitano di carico e scarico.

Si amplia però lo spazio dello «stare», sintetizzato con un dehors che ammicca alle attività commerciali e non solo.

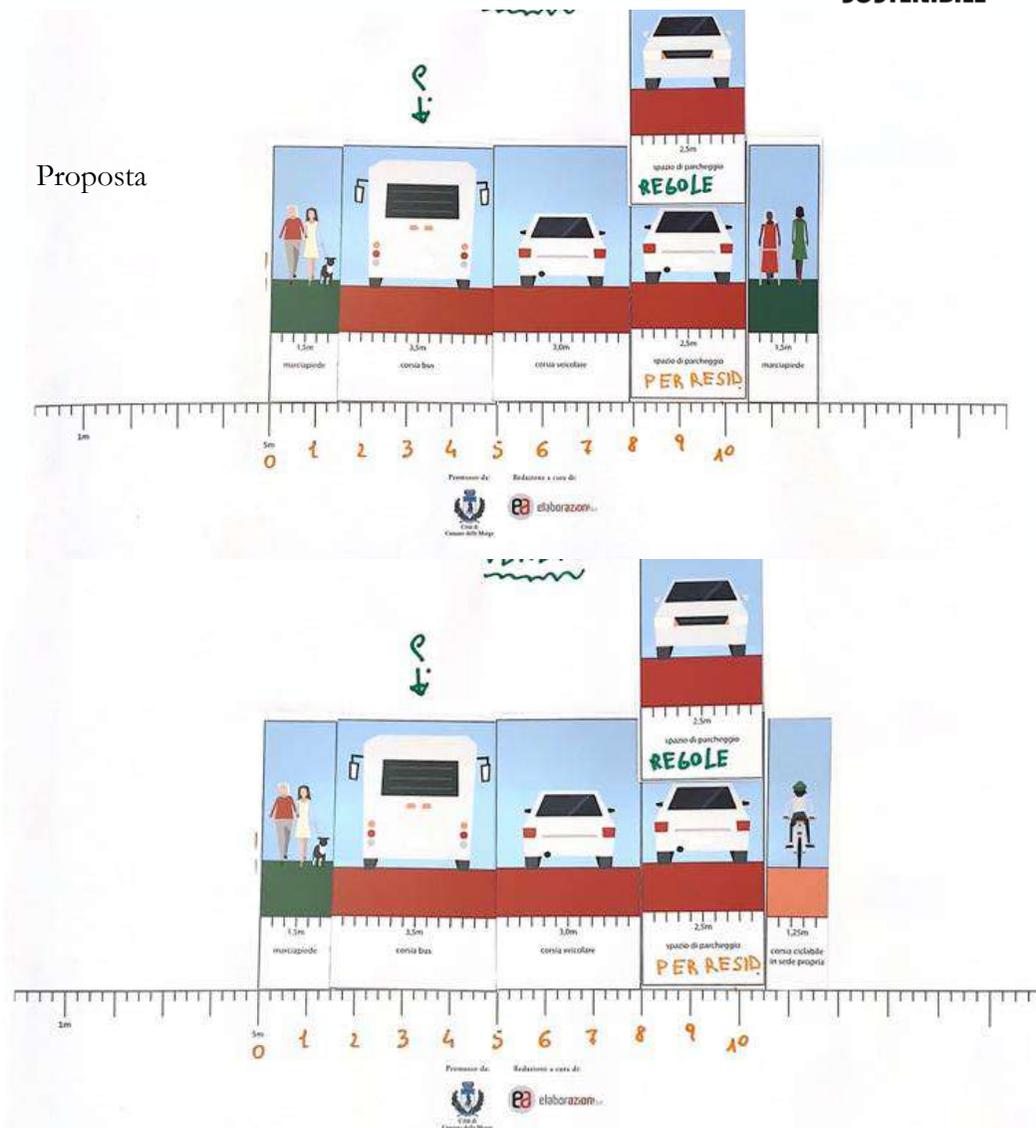
Via Vittorio Veneto

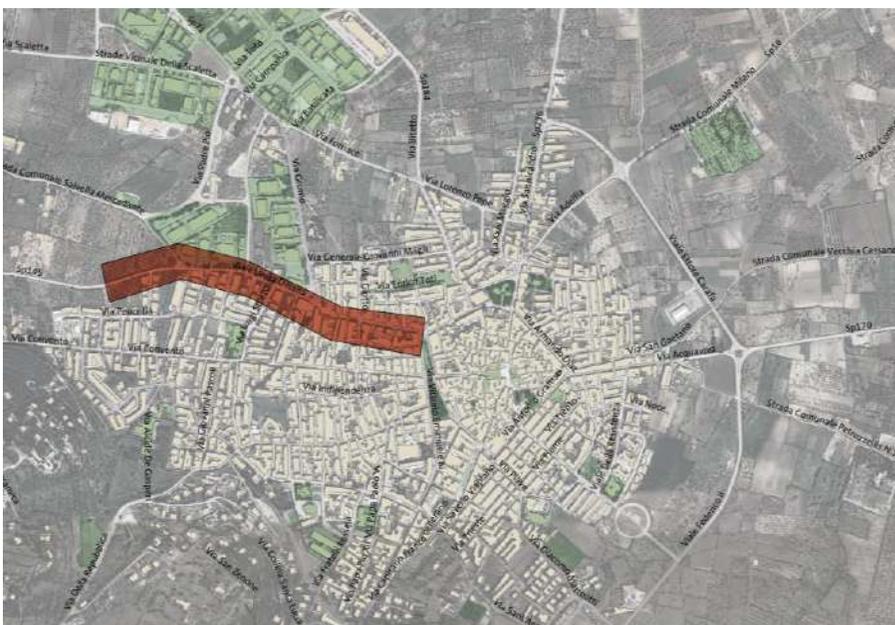
Stato attuale



Sul Corso, la sezione stradale ha maggiore dimensioni, tali da consentire il passaggio bus e veicolare, oltre alla sosta. In questa sezione, appaiono molto ridotti appaiono gli spazi pedonali ed è assente qualsiasi regolamentazione sulla sosta. I partecipanti non hanno proposto una revisione della sezione stradale, quanto la definizione di alcune regole per gli stalli di sosta, volti soprattutto ad agevolare i residenti.

Proposta





Assi di penetrazione: Viale Unità d'Italia

Particolarmente sensibili nella viabilità cittadina sono i principali assi di distribuzione e penetrazione.

Questi sono caratterizzati dalla presenza del doppio senso e dalla promiscuità dell'utenza: automobili, bus extraurbani, pedoni e ciclisti viaggiano sulle stesse corsie stradali senza moderazione.

Le numerose intersezioni con altre strade a doppio senso sono una delle cause dell'incidentalità che in questi assi si concentra.

Scarsamente praticabili risultano inoltre i marciapiedi, interrotti frequentemente dalle intersezioni poco sicure e resi quasi inaccessibili dalla presenza dei pali della segnaletica verticale.

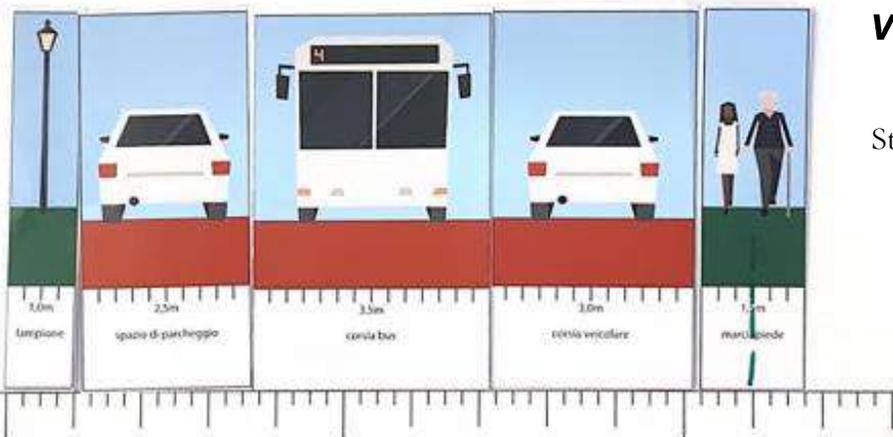
Si segnala la concentrazione di attività commerciali e altri attrattori.



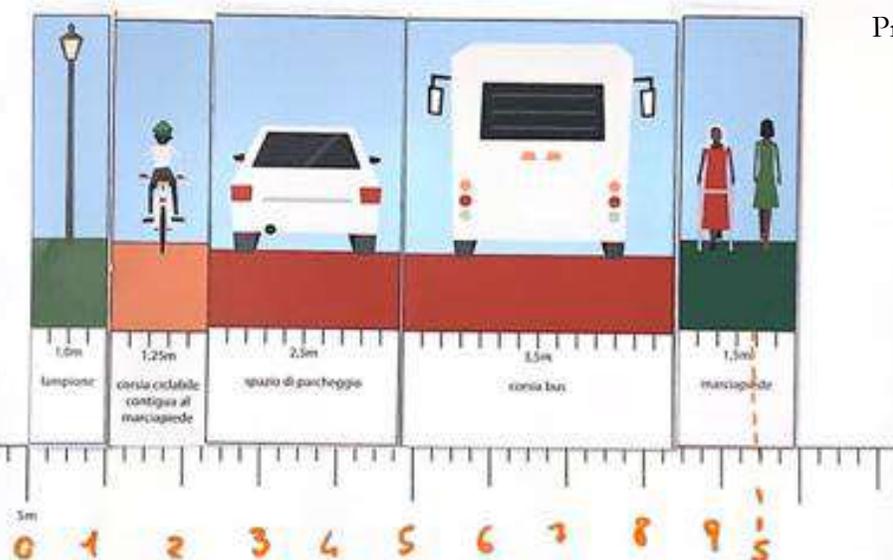
Viale Unità d'Italia - 9 m

Viale Unità d'Italia

Stato attuale



Proposta



In viale Unità d'Italia una delle priorità emerse è l'eliminazione delle cattive abitudini relative al parcheggio selvaggio.

Maggiore spazio è necessario per i servizi alla pedonalità e alla ciclabilità, in particolare lavorando sul senso unico di marcia.

Allo stato attuale, la strada è percepita come poco sicura, una vera e propria «barriera» da attraversare tanto a piedi quanto in auto.

Analoga percezione è attribuita a Via Santeramo, Via Giovanni XXIII, Via Colamonico, Via Acquaviva, Via Sannicandro, e cc.

La condizione di scarsa sicurezza per gli utenti deboli viene rafforzata da infrastrutture pedonali inadeguate, dove lo spazio del pedone è appena sufficiente al passaggio di una persona.

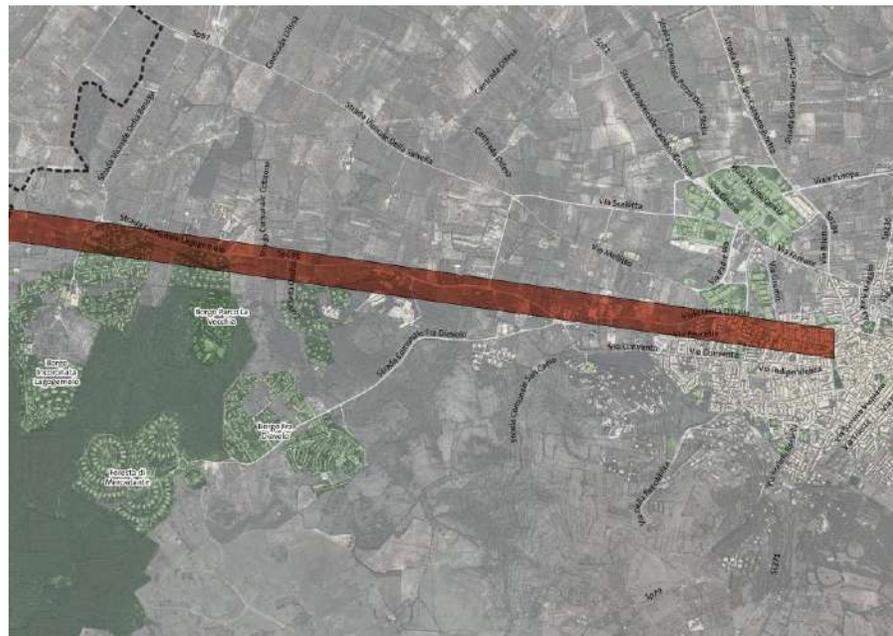
Promosso da: Redazione a cura di:

Borghi:

Negli ultimi anni, i borghi hanno visto un aumento progressivo della domanda di tipo residenziale, unita a quella turistica.

Già dalle analisi è emersa una grande domanda relativa ad un trasporto pubblico urbano più strutturato ed efficiente.

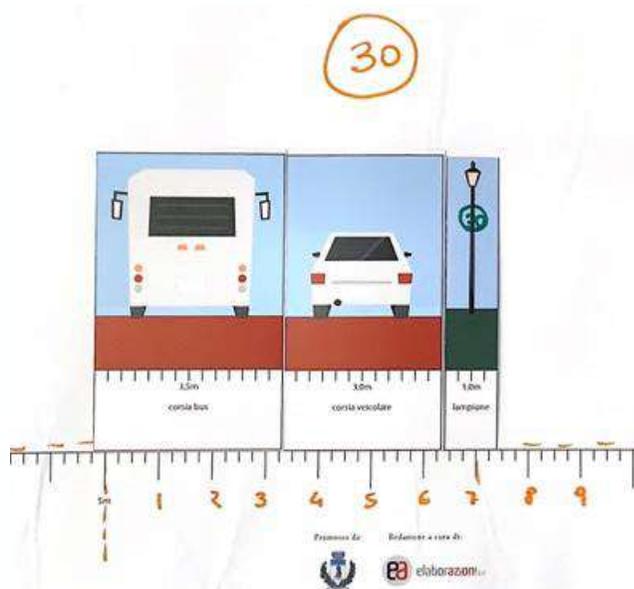
L'accessibilità con mezzi alternativi all'auto è molto ridotta.



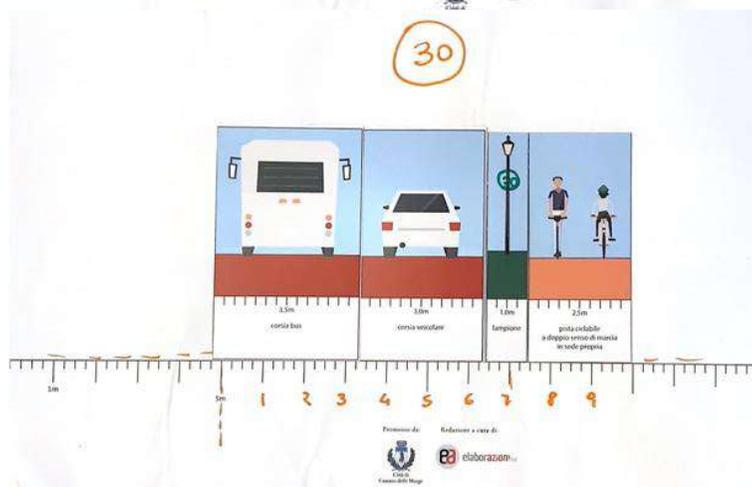
SP 145 - 7 m +

SP145

Stato attuale



Proposta



L'asse di connessione rappresentato dalla SP145 non ha delle dimensioni tali da consentire una redistribuzione.

La proposta riportata qui prevede l'utilizzo dello spazio banchina per l'inserimento del percorso ciclopedonale.

Sulla planimetria sono anche state segnalati i punti su cui intervenire per una maggiore sicurezza, come l'accesso ai borghi, dove alcuni residenti hanno proposto l'inserimento di rotonde.

Sicuramente è da potenziare la connessione con il trasporto pubblico locale, in particolare nei giorni festivi.

