



17_52_UR_FAG	Marzo 2018	RELAZIONE GENERALE	DOTT. ANGELO LEGGIERI	ING. LEONARDO FILOTICO	ING. LEONARDO FILOTICO
N. ELABORATO	DATA EMISSIONE	DESCRIZIONE	ESEGUITO	CONTROLLATO	APPROVATO

PROGETTO:

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) DEL COMUNE DI FAGGIANO (TA)

TITOLO:

RELAZIONE GENERALE

COMMITTENTE:

COMUNE DI FAGGIANO (TA)
Via Schkandeberg, 28, 74020 Faggiano TA



PRO **ETTO** engineering s.r.l.
società d'ingegneria

Direttore tecnico
Ph.D. Ing. LEONARDO FILOTICO

Sede Legale: Via dei Mille, 5 74024 Manduria
Sede Operativa: Z.I. Lotto 31 74020 San Marzano di S.G. (TA)
tel./Fax: 099 9574694 cell. 331.6116403
studio@progetto.eu
web site: www.progetto.eu



P.IVA: 02658050733

TIMBRO:

SOSTITUISCE:

SOSTITUITO DA:

CARTA: A4

SCALA:

ELAB:
01

NOME FILE:
17_52_UR_FAG_01_RE_00

Tutti i diritti di autore sono riservati a termine di legge. E' vietata la riproduzione senza autorizzazione.



INDICE

1. PREMESSA	2
2. QUADRO CONOSCITIVO GENERALE	5
2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	5
2.2 IL SETTORE SOCIO-ECONOMICO	6
2.3 IL PARCO VEICOLARE	7
2.4 IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	9
2.5 VALUTAZIONE AMBIENTALI	12
3. CRITICITÀ DEL SISTEMA INFRASTRUTTUALE	15
4. OBIETTIVI E LINEE DI INDIRIZZO	17
4.1 OBIETTIVI E PRIORITÀ	17
4.2 STRATEGIE DEL PUMS	20
5. SCENARIO DI PIANO	22
5.3.1 SVILUPPO DELLA RETE CICLABILE E DEI SERVIZI ALLA CICLABILITÀ	22
5.3.2 SVILUPPO DI UNA RETE SENTIERISTICA ESCURSIONISTICA CICLOPEDONALE	28
5.3.3 AREE DI SOSTA E SERVIZI SMART CITY	29
6. STIMA DEI COSTI	32
7. MONITORAGGIO DEL PUMS	33



1. PREMESSA

La Commissione europea ha individuato nella politica dei trasporti uno dei principali pilastri della strategia comune europea in tema di sostenibilità urbana. Lo strumento di piano che nel quadro normativo italiano aderisce alle istanze espresse in sede europea sul governo della mobilità è il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

La Regione Puglia è da tempo impegnata a realizzare programmi e interventi tendenti a migliorare il sistema della mobilità urbana e sovra-comunale e regionale e si è dimostrata particolarmente proattiva e interessata a introdurre elementi di innovazione e sperimentazione nell'ambito delle politiche di mobilità.

il Piano Attuativo 2015-2019, che individua infrastrutture e politiche finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT), ha posto al centro della nuova programmazione la visione e gli obiettivi di Europa 2020 promuovendo lo sviluppo di un sistema regionale dei trasporti per la mobilità delle persone e delle merci intelligente, sostenibile e inclusiva:

- ✓ Intelligente, in relazione all'innovazione nella concezione delle nuove infrastrutture, alle dotazioni tecnologiche e all'organizzazione dei servizi, all'ampio ricorso agli Intelligent Transport Systems (ITS), alla promozione della formazione e dell'informazione di operatori e utenti ;
- ✓ Sostenibile, dal punto di vista ambientale per la capacità di ridurre le esterne lità mediante:
 - la promozione del trasporto collettivo e dell'intermodalità ,
 - la diffusione di pratiche virtuose,
 - un'opzione preferenziale per modalità di trasporto meno inquinanti tra cui, in primis, quella ciclistica,
 - l' impulso al rinnovo del parco veicolare privi legiando mezzi a basso



livello di emissioni;

ma anche dal punto di vista economico ricercando nelle scelte infrastrutturali e nell'organizzazione dei servizi le soluzioni più efficienti sotto il profilo delle modalità di finanziamento per la costruzione e/o gestione;

- ✓ Inclusiva, per l'effetto rete che intende creare a supporto di un'accessibilità equilibrata sul territorio regionale e a vantaggio dello sviluppo di traffici tra la Puglia e lo spazio euro-mediterraneo.

È auspicabile pertanto che gli enti locali redigano i propri PUMS adottando l'approccio integrato per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva fatto proprio dalla Regione Puglia sia con il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti (PA 2015-2019), sia con il Piano Triennale dei Servizi (PTS 2015-2017), che attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT.

Con delibera del 20 febbraio 2018, n. 193, la Regione Puglia ha emanato specifiche Linee Guida per la redazione del PUMS.

Il PUMS ha lo scopo di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, di ridurre i consumi energetici, di aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, di minimizzazione l'uso individuale dell'automobile privata e di moderazione del traffico (Legge Nazionale 340/2000).

Il Comune di Foggiano (TA), al fine di migliorare la mobilità interna e ottimizzare i servizi di trasporto pubblici e privati, ha deciso di mettere in atto una serie di interventi sul sistema della mobilità per ottimizzare le condizioni di sostenibilità sociale ed ambientale. Lo strumento per realizzare queste finalità è il PUMS.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, comprende un insieme organico di suggerimenti per interventi infrastrutturali, tecnologici e gestionali. Il PUMS è, infatti, un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità delle persone all'interno di un dato ambito territoriale la cui soluzione richiede "investimenti" e quindi risorse finanziarie e





tempi tecnici di realizzazione.

Per la realizzazione del PUMS è stata indispensabile la partecipazione strutturata delle organizzazioni, della società civile e delle diverse componenti sociali interessate ai diversi aspetti connessi alla mobilità.

Inoltre il PUMS del Comune di Foggiano è stato redatto cercando un'integrazione sinergica con i programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio, in accordo con il Documento programmatico per la rigenerazione urbana (DPRU) tra i comuni di Foggiano e San Giorgio Ionico (2017).

Come previsto dal Regolamento Regionale n. 18 del 9 Ottobre 2013 all'Articolo 5, il PUMS rientra tra i piani urbanistici comunali da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VAS.





2. QUADRO CONOSCITIVO GENERALE

2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Foggiano (TA) è un comune situato nell'entroterra della Provincia di Taranto avente una superficie di 20,88 km², con una popolazione di 3.546 abitanti (ISTAT 2017) e una densità demografica di 168,34 ab./km², distribuita all'interno del centro cittadino e del borgo storico di San Crispieri. I due agglomerati urbani sono collegati tra loro dalla Strada Provinciale SP 110.

5

Il territorio si sviluppa sull'altopiano delle Murge tarantine, con un'altimetria che si distribuisce tra un minimo di 20 m s.l.m. ed un massimo di 140 m s.l.m..

La città di Foggiano è ubicata in una posizione paesaggistica strategica in quanto si sviluppa su un territorio che lambisce l'ultima propagine del tavolato quaternario della bassa Murgia, che separa il territorio tipico pianeggiante del Nord Salento caratterizzato da vigneti e uliveti.

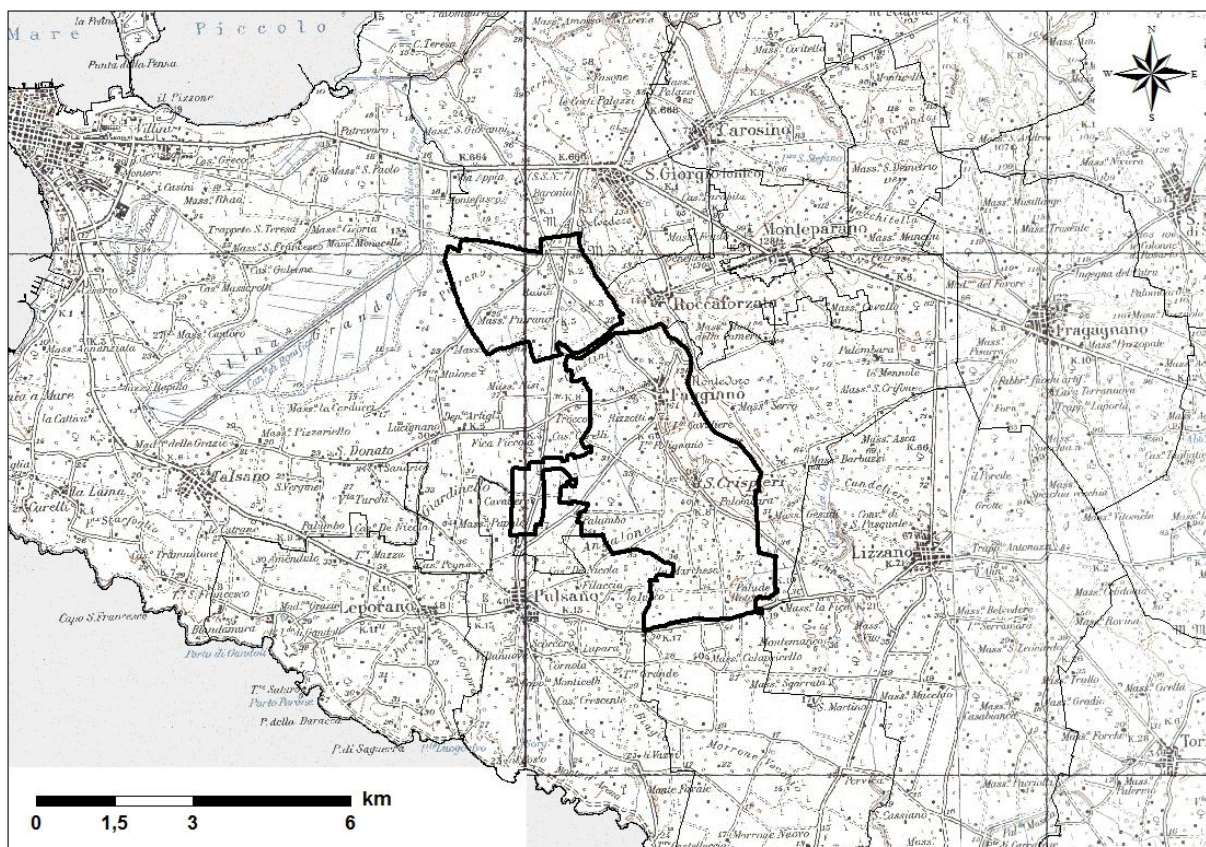


Figura 1a: Inquadramento territoriale del Comune di Foggiano (TA)



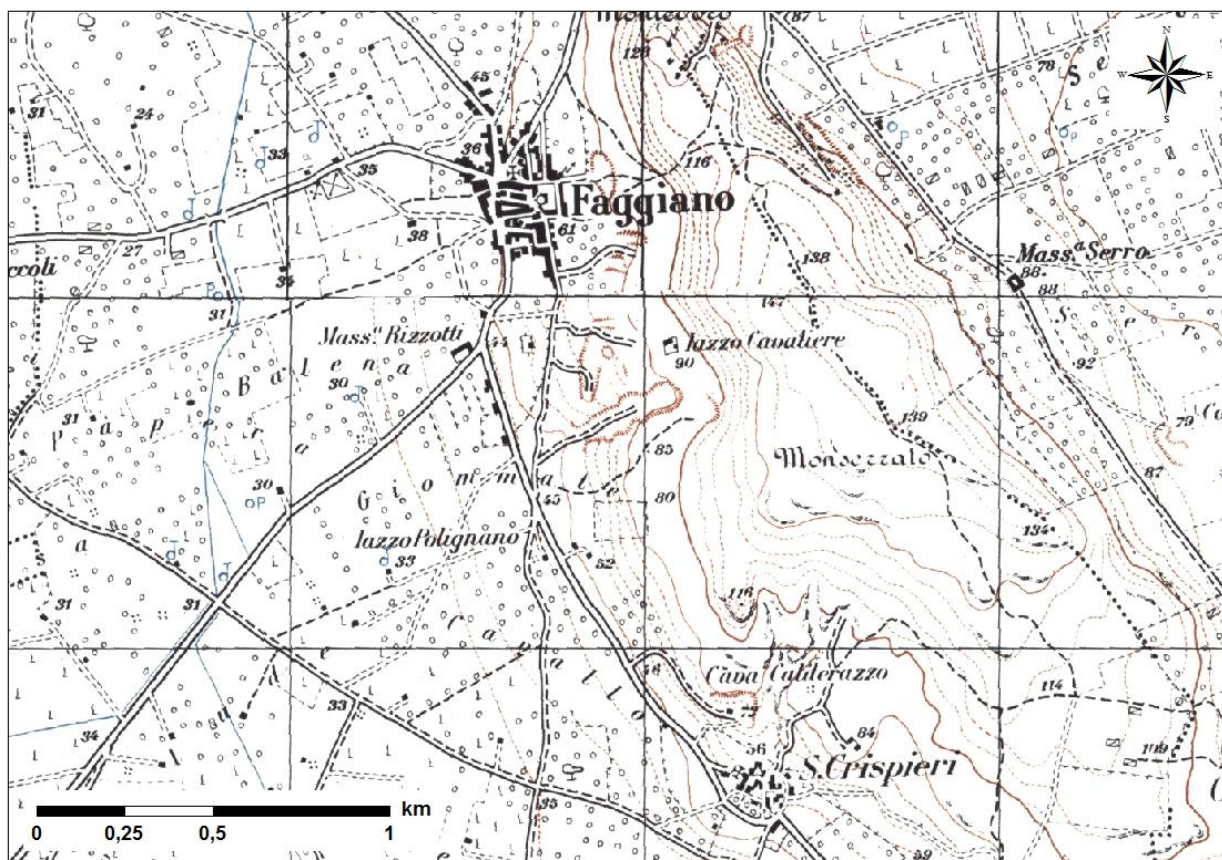


Figura 1b: Inquadramento territoriale del Comune di Foggiano (TA)

I collegamenti stradali con il comune, sono assicurati dalla strada statale n. 7 ter Salentina, il cui tracciato si snoda a soli 6 km dall’abitato, e dall’autostrada A14 Bologna-Taranto, cui si accede dal casello di Massafra, distante 42 km. La stazione ferroviaria di riferimento, sulla linea Taranto-Brindisi, si trova a 14 km.

2.2 IL SETTORE SOCIO-ECONOMICO

Il settore trainante dell’economia foggianese è l’agricoltura, incentrata sull’olivicoltura e la viticoltura. L’industria è rappresentata da alcune aziende che operano nei comparti alimentare, edile, metalmeccanico, dei materiali da costruzione e della fabbricazione di apparecchiature elettriche. La zona industriale di Foggiano, si estende a nord dell’abitato al confine con il comune di San Giorgio Ionico.

Il terziario è costituito dalla rete commerciale (di dimensione non rilevante ma sufficiente a soddisfare le esigenze primarie della comunità) e dall’insieme dei servizi che, accanto a quelli





amministrativi e scolastici, comprendono quello bancario. Priva di servizi pubblici particolarmente significativi, non presenta strutture sociali, sportive e per il tempo libero di una certa rilevanza; nelle scuole del posto si impartisce l'istruzione obbligatoria ma mancano strutture destinate all'arricchimento culturale. La capacità ricettiva è limitata alla sola ristorazione, mentre le strutture sanitarie garantiscono il servizio farmaceutico.

	1991	2001	Variazione '91/'01
Industria	40	47	17,50 %
Commercio	100	51	-49,00 %
Servizi	45	49	8,89 %
Artigianato	49	40	-18,37 %
Istituzionali	4	14	250,00 %
	1990	2000	Variazione '90/'00
Agricoltura	868	765	-11,87 %

Figura 2: Numero di imprese/aziende per settore e variazioni intercensuali (Fonte ISTAT)

Sebbene non figuri tra le mete turistiche più celebrate della zona, Faggiano assume un ruolo attivo nei rapporti con i comuni vicini (ai quali la popolazione si rivolge per l'istruzione secondaria di secondo grado e i servizi non forniti sul posto) in occasione di alcuni tradizionali appuntamenti del folclore. Tra questi meritano di essere citate:

- ✓ la rappresentazione del Presepe vivente, che si svolge a gennaio;
- ✓ la festa del Patrono, San Giuseppe, si celebra il 19 marzo, con l'omonima fiera;
- ✓ lo Jonio Jazz Festival dal 10 al 13 Agosto;
- ✓ la festa della Pace che si svolge a Luglio;
- ✓ la festa della vendemmia che si svolge a Settembre;
- ✓ la festa dei rioni "Confrontiadi";
- ✓ il carnevale.

2.3 IL PARCO VEICOLARE

Le tabelle successive forniscono la costituzione del parco veicolare esistente all'anno 2015 per il comune di Faggiano (Autoritratto ACI 2015). Da notare come il numero di autovetture a Faggiano risulti pari a circa il 77 % dell'intero parco veicolare presente sul Comune.



L'incidenza dei motocicli è del 9 %, mentre i motocarri per il trasporto merci seguono con l'8 %.

E' interessante notare che, al 2015 non sono presenti veicoli elettrici/ibridi.

Tabella 1. Parco veicolare per categoria di autovettura della Provincia di Taranto

Regione	Provincia	Comune	AUTOBUS	AUTOCARRI TRASPORTO MERCI	AUTOVEICOLI SPECIALI / SPECIFICI	AUTOVETTURE	MOTOCARRI E QUADRICICLI TRASPORTO MERCI	MOTOCICLI	MOTOVEICOLI E QUADRICICLI SPECIALI / SPECIFICI	RIMORCHI E SEMIRIMORCHI SPECIALI / SPECIFICI	RIMORCHI E SEMIRIMORCHI TRASPORTO MERCI	TRATTORI STRADALI O MOTRICI	NON DEFINITO	TOTALE		
PUGLIA	TARANTO	AVETRANA	16	490	38	4.178	121	413	5	3	54	21		5.339		
		CAROSINO	2	265	28	4.054	18	486	2	5	31	25		4.916		
		CASTELLANETA	22	862	115	9.591	92	1.139	24	10	32	16		11.903		
		CRISPIANO	13	515	116	8.006	217	976	11	19	66	35		9.974		
		FAGGIANO	1	213	53	1.989	81	236	2	8	3				2.586	
		FRAGAGNANO	4	312	48	3.090	82	282	4	7	14	7			3.850	
		GINOSA	11	1.261	145	12.352	109	1.379	42	24	121	79			15.523	
		GROTTAGLIE	57	960	135	17.675	193	2.306	12	8	22	12			21.380	
		LATERZA	24	761	107	7.689	45	694	16	16	126	62			9.540	
		LEPORANO	7	273	39	4.509	54	752	5	1	6	3			5.649	
		LIZZANO	8	419	50	5.626	142	622	11		7				6.885	
		MANDURIA	23	1.756	193	19.018	315	1.788	17	15	88	42			23.255	
		MARTINA FRANCA	37	3.112	500	30.557	577	3.633	22	36	148	68			38.690	
		MARUGGIO	4	246	21	3.282	86	301	1		2				3.943	
		MASSAFRA	25	1.980	288	18.262	356	2.954	35	35	164	106			24.205	
		MONTEIASI	8	145	30	2.961	34	371	4	3	7	2			3.565	
		MONTEMESOLA	17	222	55	2.128	37	232	8	1	18	2			2.720	
		MONTEPARANO	7	81	14	1.341	14	174	1	3	7	3			1.645	
		MOTTOLA	14	671	113	8.443	76	1.011	16	6	68	26			10.444	
		PALAGIANELLO	46	311	41	3.721	97	364	8	19	37	23			4.667	
		PALAGIANO	48	779	99	8.208	70	1.081	23	7	33	23			10.371	
		PULSANO	3	483	83	6.499	113	939	7	2	2	1			8.132	
		ROCCAFORZATA	1	42	11	943	14	111							1.122	
		S.MARZANO DI S.GIUSEPPE	10	408	81	4.978	198	409	3	29	56	31			6.203	
		SAN GIORGIO JONICO	3	588	112	8.992	55	1.058	7	5	30	17			10.867	
		SAVA	1	895	93	9.443	475	783	7	11	26	9			11.743	
		STATTE	12	322	117	5.917	47	759	9	21	40	34			7.278	
		TARANTO	575	5.860	1.266	106.899	670	15.926	104	238	441	319			132.298	
		TORRICELLA	6	276	24	2.307	184	257	2	2	14	8			3.080	
		NON DEFINITO TA			5		25		3		1		1			35
			TARANTO Totale		1.005	24.513	4.015	322.683	4.572	41.439	408	527	1.668	978		401.808
		PUGLIA Totale			6.947	218.995	34.951	2.259.932	33.329	291.047	2.343	5.808	14.754	9.432	1	2.877.539

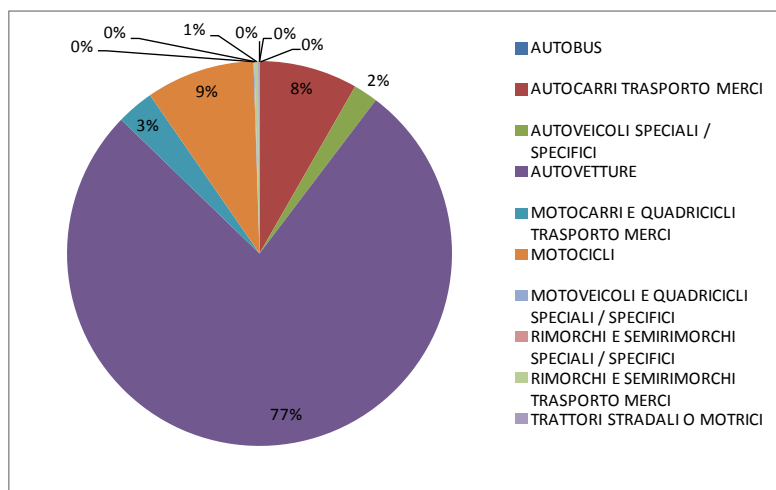


Figura 3: Consistenza del parco veicolare espresso in percentuale per ogni categoria





Dalla tabella seguente si osserva che l'incidenza del parco veicolare del comune di Faggiano sull'intera provincia di Taranto, è scarsa con il 0,64 % (Autoritratto ACI 2015).

Questa bassa incidenza si ripercuote anche sull'incidentabilità, che è praticamente assente. Nel 2015, si è registrato solo un incidente con due feriti sulla strada SP 113 - S. Giorgio Jonico – Roccaforzata – Faggiano.

Tabella 2. Incidenza del parco veicolare per Comune della Provincia di Taranto

Provincia	Comune	Parco veicolare TOTALE	Parco veicolare [%]
TARANTO	AVETRANA	5.339	1,33
	CAROSINO	4.916	1,22
	CASTELLANETA	11.903	2,96
	CRISPIANO	9.974	2,48
	FAGGIANO	2.586	0,64
	FRAGAGNANO	3.850	0,96
	GINOSA	15.523	3,86
	GROTTAGLIE	21.380	5,32
	LATERZA	9.540	2,37
	LEPORANO	5.649	1,41
	LIZZANO	6.885	1,71
	MANDURIA	23.255	5,79
	MARTINA FRANCA	38.690	9,63
	MARUGGIO	3.943	0,98
	MASSAFRA	24.205	6,02
	MONTEIASI	3.565	0,89
	MONTEMESOLA	2.720	0,68
	MONTEPARANO	1.645	0,41
	MOTTOLA	10.444	2,60
	PALAGIANELLO	4.667	1,16
	PALAGIANO	10.371	2,58
	PULSANO	8.132	2,02
	ROCCAFORZATA	1.122	0,28
	S.MARZANO DI S.GIUSEPPE	6.203	1,54
SAN GIORGIO JONICO	10.867	2,70	
SAVA	11.743	2,92	
STATTE	7.278	1,81	
TARANTO	132.298	32,93	
TORRICELLA	3.080	0,77	
NON DEFINITO/TA	35	0,01	
TARANTO Totale		401.808	

2.4 IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

La conoscenza della domanda di mobilità, nonché la definizione dei livelli di accessibilità, attuali e futuri, del territorio, risultano fondamentali per la formulazione delle linee d'azione da considerare nel piano e nella successiva fase di dimensionamento degli interventi. La domanda di trasporto, una volta soddisfatta, produce i flussi che riguardano il movimento degli utenti (passeggeri o merci), con le diverse modalità di trasporto disponibili. Nell'organizzazione territoriale dei trasporti ci si trova di fronte alla problematica di come soddisfare la domanda di trasporto di un territorio insediato e di come utilizzare questo territorio in modo ottimale distribuendo opportunamente gli interventi al fine di garantire, in modo sostenibile, adeguati livelli di accessibilità.



Ovviamente lo strumento operativo per conseguirla presenta elementi di complessità in quanto la relazione fra insediamenti e trasporti non è statica bensì in continua evoluzione a causa della variazione di fattori che, in qualche modo, hanno influenza su di essa: l'economia, le tendenze della popolazione, le trasformazioni dei processi produttivi, le modifiche tecnologiche dei sistemi di trasporto, e così via. Pertanto per poter dimensionare correttamente il sistema di trasporti necessario si deve conoscere la domanda di trasporto nelle sue componenti caratterizzanti che riguardano i luoghi di origine e destinazione del movimento, i tempi di attuazione, il modo usato e il percorso seguito per effettuare il viaggio.

10

La stima della domanda di mobilità tramite rilevazioni dirette è metodologicamente l'operazione più corretta. Partendo da dati rilevati è possibile, tramite modelli di simulazione, ottenere indicazioni sulla mobilità anche nel futuro.

Attingendo agli appositi dati ISTAT è possibile osservare le modalità attraverso le quali il fenomeno del pendolarismo si sviluppa nei suoi molteplici aspetti: in particolare, in merito all'evoluzione della durata e della distanza media degli spostamenti compiuti, nonché rispetto al mezzo impiegato ed alla destinazione dello spostamento al fine di giungere all'obiettivo dell'individuazione di poli urbani di attrazione di flussi pendolari. Questa base dati consente di determinare la mobilità sistematica casa-lavoro e casa-scuola generata ed attratta dal comune di Foggiano, desumibile dai dati Istat 2011.

I dati forniti dall'ISTAT al 2011 sul pendolarismo, mostrano che il 38 % della popolazione residente nel Comune di Foggiano si sposta per motivi di studio – lavoro. Nello specifico, su un totale di 1350 pendolari, 549 persone si spostano per motivi di studio, mentre altre 801 lo fanno per lavoro.

Il set di immagini seguente mostra le linee di flusso di pendolarismo del Comune di Foggiano (ISTAT 2011).



Flusso di pendolarismo per lavoro



Flusso di pendolarismo per studio



Figura 4: Flussi di pendolarismo

Come si evince dalle mappe di flusso e dai dati ISTAT, il flusso di pendolarismo è più alto per la causa lavoro che per quella di studio. La maggior parte dei lavoratori si sposta verso i comuni limitrofi di Pulsano, Leporano, Taranto, Lizzano, San Giorgio Ionico e Grottaglie.

Invece, per quanto riguarda il pendolarismo per causa studio, gli spostamenti sono dovuti a causa dell'assenza di istituti d'istruzione secondaria. All'interno del comune di Foggiano sono presenti le seguenti scuole per l'infanzia: istituto comprensivo Shkanderbeg; scuola elementare Granata; scuola materna.





2.5 VALUTAZIONE AMBIENTALI

INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Il traffico urbano costituisce una delle fonti dei principali inquinanti atmosferici e delle sostanze cancerogene presenti nelle città. Proprio in ambito urbano si registrano i tassi di emissione più alti a causa sia delle basse velocità, sia dei viaggi relativamente brevi che comportano una maggiore incidenza delle percorrenze con motore a freddo.

Gli indicatori della qualità dell'aria oggetto del monitoraggio delle centraline dell'ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale) sono selezionati tra quelli più attinenti e in diretta dipendenza con il trasporto e la mobilità delle persone e delle merci; lo scopo è mostrare l'andamento tendenziale della qualità dell'aria. Per questo vengono monitorate in termini di concentrazioni le medie annuali di PM10, biossido di azoto (NO₂) e benzene (C₆H₆) ed il numero di superamenti annuali del limite giornaliero di PM10 E NO₂.

Per quanto riguarda Foggiano e i comuni limitrofi, ad oggi, non esistono stazioni di monitoraggio ARPA adibite al rilevamento degli inquinanti atmosferici.

Le condizioni climatiche ed orografiche, nonché la bassa concentrazione della popolazione e più in generale dell'attività antropica come la circolazione automobilistica, non determinano condizioni di criticità derivanti dalla presenza di inquinanti in atmosfera.

Infatti, secondo il Piano Regionale della qualità dell'aria della Regione Puglia (PRQA) vigente dal 2007, Foggiano rientra tra i comuni della provincia di Taranto con un inquinamento da traffico veicolare non rilevante o nullo.

INQUINAMENTO ACUSTICO

Un altro disturbo ambientale associato al traffico veicolare è l'impatto acustico. Non possedendo zonizzazione acustica, per il Comune di Foggiano, i limiti di riferimento di emissione acustica sono quelli prescritti dal D.P.C.M. 01/03/91.





Tabella 3. Limiti di emissione acustica D.P.C.M. 01/03/91

Zonizzazione	Limite diurno Leq dB(A)	Limite notturno Leq dB(A)
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (D.M. n. 1444/68, art. 2)	65	55
Zona B (D.M. n. 1444/68, art. 2)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

Il D.Lgs. 194/05 recepisce nell'ordinamento italiano la Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale. Il decreto ha l'obiettivo di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale e di assicurare l'informazione e la partecipazione del pubblico in merito all'inquinamento acustico ed ai relativi effetti. A tal fine è prevista l'elaborazione della mappatura acustica per le infrastrutture principali in carico agli enti gestori, la predisposizione da parte delle Autorità competenti individuate dalle regioni delle mappe acustiche strategiche degli agglomerati, l'elaborazione e l'adozione dei piani di azione. ARPA Puglia con D.G.R. n.1009 del 26.06.2007 è stata indicata dalla Regione Puglia quale Autorità competente per l'attuazione degli adempimenti previsti dal D.Lgs. n. 194/05.

Le immagini seguenti rappresentano le mappe acustiche strategiche elaborate dall'ARPA per il periodo diurno e notturno nelle arterie stradali principali nel territorio di Foggiano.

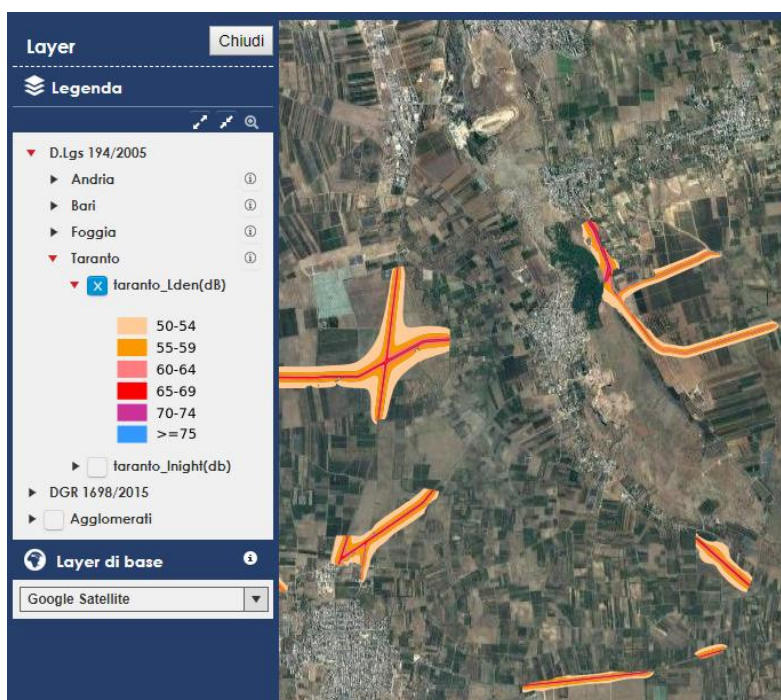


Figura 5: Mappa acustica sulle arterie stradali principali nel periodo diurno

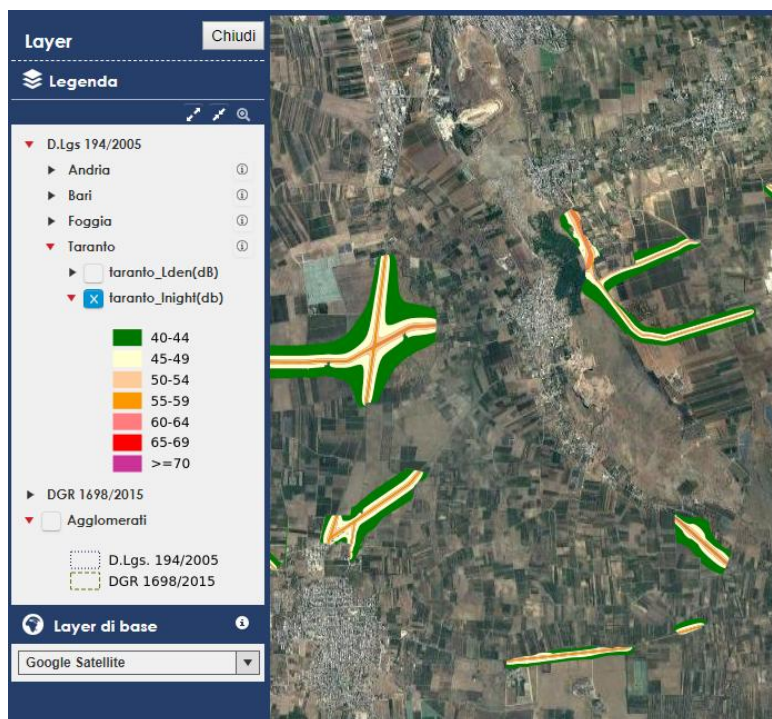


Figura 6: Mappa acustica sulle arterie stradali principali nel periodo notturno



3. CRITICITÀ DEL SISTEMA INFRASTRUTTUALE

La costruzione del quadro conoscitivo, attraverso l'analisi delle informazioni messe a disposizione dall'Amministrazione, i sopralluoghi e i rilievi effettuati, hanno consentito di individuare le principali criticità e le caratteristiche (punti di debolezza e di forza) relative al sistema della mobilità della città di Foggiano.

Punti di forza:

- Percorso ciclabile esistente sulla SP 110 che collega la città di Foggiano e la frazione di San Crispieri.
- Bassa concentrazione demografica e più in generale dell'attività antropica come la circolazione automobilistica.
- Alta valenza paesaggistica e naturalistica:
 - vicinanza del territorio comunale alla Riserva naturale regionale orientata “Palude La Vela” sul Mar Piccolo di Taranto;
 - La pineta di Foggiano, che guarda la città dall'alto da Nord Est che si sviluppa sulla SP 113;
 - Il caratteristico paesaggio delle campagne circostanti caratterizzato da masserie e ruderi secolari.

Criticità:

- Assenza di un itinerario ciclabile che completa il percorso esistente di collegamento tra la città di Foggiano e la frazione di San Crispieri;
- Scarsa accessibilità causata sia da un approccio sbagliato a livello stradale, sia da un insieme di situazioni edilizie-ambientali-urbanistiche che hanno deturpato il territorio;
- Assenza di zone a traffico limitato o zone 30;
- Assenza in un percorso ciclabile che collega Foggiano ai Comuni limitrofi e alla zona industriale;





- Assenza di percorsi ciclabili e di aree di sosta che connettono il centro urbano con il contesto paesaggistico locale.





4. OBIETTIVI E LINEE DI INDIRIZZO

Le strategie del PUMS di Foggiano sono definite considerando un articolato insieme di elementi che, a partire dagli esiti del quadro conoscitivo e dai suoi punti di forza e di debolezza, promuovono la visione della mobilità nel comune per il prossimo decennio. In particolare le strategie tengono conto di un insieme di fattori sintetizzati di seguito.

4.1 OBIETTIVI E PRIORITÀ

Delineare le linee di indirizzo del PUMS richiede di individuare gli obiettivi che il PUMS si prefigge di conseguire nel corso del prossimo decennio. Obiettivi che dovranno riflettere due aspetti fondamentali, ovvero essere in grado di rappresentare:

- ✓ il criterio di sostenibilità con specifica attenzione al tema mobilità nel contesto locale;
- ✓ gli obiettivi, che tenuto conto della dimensione del contesto e delle sue caratteristiche, dovranno per quanto possibile essere rappresentati da indicatori quali/quantitativi. Ciò al fine di garantire sia nell'ambito del processo di elaborazione del piano che nella sua fase di implementazione una valutazione di efficacia delle misure che ne comporranno lo scenario.

Il sistema degli obiettivi del PUMS, presentato di seguito, si articola quindi in quattro macrocategorie, che si richiamano alle quattro dimensioni ormai consolidate del concetto di sostenibilità (sviluppo, ambiente, società, economia), si declinano sullo specifico del tema mobilità nella realtà foggianese, e hanno lo scopo di massimizzare le ricadute positive reciproche e le coerenze interne al sistema, secondo il principio di sostenibilità.

Le quattro macrocategorie sono le seguenti:

- 1) Mobilità sostenibile
- 2) Equità, sicurezza e inclusione sociale
- 3) Qualità ambientale
- 4) Innovazione ed efficienza economica

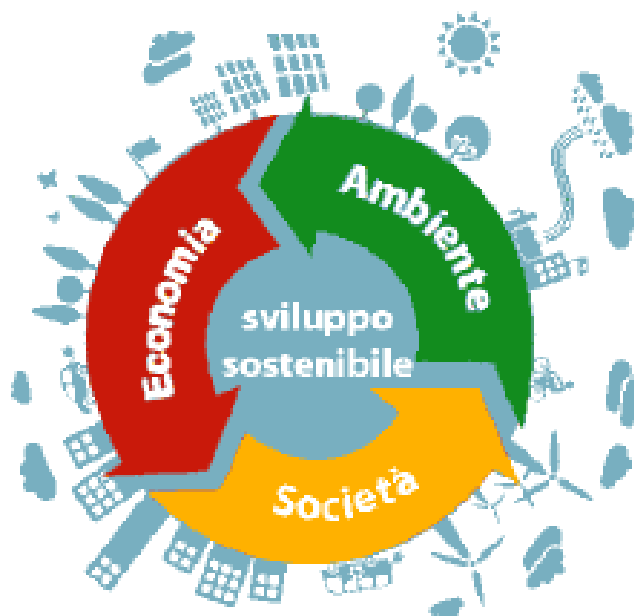


Figura 7: Macrocategorie del PUMS per lo sviluppo sostenibile

Ognuna delle dimensioni di sostenibilità corrisponde ad un set di obiettivi generali e specifici. Il successivo passaggio richiede la rappresentazione dei singoli obiettivi attraverso indicatori (quantitativi o qualitativi) da impiegare sia nella fase di valutazione ex-ante delle alternative di piano che nella successiva fase di monitoraggio.





Tabella 4. Obiettivi generali e specifici del PUMS

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
MOBILITA' SOSTENIBILE Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città	Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto (piedi, bici, TPL) con particolare attenzione agli spostamenti interni alla città
	Garantire accessibilità al territorio mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato
	Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti e utenti del TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole)
	Incentivare i comportamenti corretti di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo e rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli (leggeri/pesanti), nonché di ciclisti e pedoni
EQUITA', SICUREZZA E INCLUSIONE SOCIALE Garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti	Ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili (pedoni/ciclisti/motociclisti), con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali (cfr. <i>Visione Rischio Zero</i>)
	Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico
QUALITA' AMBIENTALE Promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale	Ridurre la dipendenza del settore dai combustibili fossili, orientando per quanto possibile la domanda di mobilità verso i modi di trasporto a minor impatto (piedi/bici)
	Ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO ₂) derivanti dal settore dei trasporti
	Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili in prossimità delle scuole, dei presidi sanitari e degli ambiti residenziali
	Migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo da destinare alle infrastrutture di mobilità e la sua impermeabilizzazione
INNOVAZIONE ED EFFICIENZA ECONOMICA Valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate	Garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e rendere efficace ed efficiente la spesa dell'amministrazione locale destinata al settore mobilità
	Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità, valorizzando forme di condivisione dell'uso dell'auto/bici, di promozione dell'innovazione tecnologica e gestionale nell'ambito del settore trasporti



4.2 STRATEGIE DEL PUMS

Declinare le strategie per il Piano Urbano della Mobilità nell'ambito di un comune di piccole dimensioni come Foggiano, richiede di assumere una sfida di grande rilievo. Da un lato dotarsi di uno strumento di pianificazione strategica come il PUMS dall'altro confrontarsi con le aspettative della comunità locale e al contempo con le risorse materiali e immateriali a disposizione del territorio.

Le strategie del PUMS di Foggiano sono quindi costruite considerando le risultanze del quadro conoscitivo, la restituzione dei punti di forza e di debolezza riportati più sopra, l'articolazione degli obiettivi più sopra indicati, ma soprattutto sono commisurate e riflettono la dimensione e le caratteristiche dell'ambito locale di riferimento.

1. Foggiano sicura e vivibile: messa in sicurezza delle infrastrutture stradali di rilevanza locale e sovra locale;
2. Foggiano a favore della mobilità ciclabile e pedonale a partire dalla mobilità casa-scuola, messa in sicurezza delle relazioni di accesso alle scuole di diverso ordine e grado;
3. Qualità dello spazio pubblico, riqualificare il patrimonio storico naturalistico del territorio, migliorando la fruibilità degli spazi pubblici anche attraverso interventi di moderazione del traffico (ZONE 30, spazio condiviso);
4. Sviluppo di infrastrutture e servizi alla ciclabilità sia in ambito urbano che di relazione con il territorio del GAL Colline Joniche;
5. La politica della sosta come strumento per governare la mobilità interna all'area urbana e mettere in campo regole chiare;
6. Innalzare gli standard di qualità dei servizi TPL sul territorio: messa a norma delle fermate TPL (condizioni di accessibilità messa in sicurezza e riconoscibilità delle fermate TPL);
7. Foggiano accessibile a tutti: eliminazione delle barriere architettoniche di accesso ai servizi;



8. Favorire interventi innovativi a favore della mobilità condivisa e promozione della mobilità elettrica;
9. Contribuire alla costruzione di un PUMS di area vasta armonizzando le scelte di Foggiano con quelle dei Comuni appartenenti al GAL Colline Joniche.





5. SCENARIO DI PIANO

Di seguito sono descritti gli interventi che, sulla base degli obiettivi e delle strategie del PUMS, sono stati selezionati come afferenti allo Scenario di Piano.

Lo Scenario del PUMS del Comune di Foggiano si qualifica per alcuni interventi di particolare rilievo, che a partire dai suoi punti di forza e debolezza mette in coerenza le azioni di mobilità con le dimensioni, le caratteristiche e le vocazioni del contesto locale.

Tra le finalità previste dallo scenario di Piano, vi è quella di aumentare la mobilità sostenibile delle aree urbane mediante interventi a favore della sicurezza stradale e della riduzione del numero dei veicoli pubblici e privati inquinanti per incrementare le modalità alternative di mobilità a basso impatto ambientale. Infatti, il PUMS mira a migliorare l'accessibilità di questo territorio e va ad integrare la rete turistico-ricreativa esistente, favorendo così lo sviluppo di un turismo sostenibile.

5.3.1 SVILUPPO DELLA RETE CICLABILE E DEI SERVIZI ALLA CICLABILITÀ

L'itinerario ciclabile che promuove il PUMS si collega alla pista ciclabile esistente adiacente alla SP 110 che collega la città di Foggiano (TA) alla frazione di San Crispieri, e funge allo stesso tempo da collegamento con il centro di attrazione ricreativa sito sulla SP110 ("Campetti") ed il percorso naturalistico "green road", che collega il borgo di San Crispieri con la Chiesa di Santa Maria di Costantinopoli (Allegato Tavola 1).

Secondo quanto prescritto nel Decreto Ministeriale n. 557 del 30/11/1999, gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere diverse tipologie di piste ciclabili. Nel caso specifico lungo il percorso si propongono tre diverse tipologie di piste, così come evidenziato in Fig. 8:

1. pista ciclabile in sede propria lungo tratturi esistenti (Tratto 1);





2. percorso in sede propria in area pedonale nella frazione di San Crispieri (Tratto 2);
3. pista ciclabile in sede propria, in aderenza alla SP110 (Tratto 3).

Nel Tratto1 e nel Tratto3 dell'itinerario ciclabile si dovrà prevedere la realizzazione della pubblica illuminazione mediante pali con altezza fuori terra di 400 cm posti ad interasse di 20 m e armatura stradale da 35 watt con lampada a led, così da aumentare la sicurezza e la fruizione anche nelle ore notturne.

Ogni varco sarà costituito da cartellonistica in legno contenente informazioni sull'area e di regolamentazione del sito. Ogni area sarà rappresentata con una colorazione differente.

E' previsto inoltre il ripristino e completamento di brevi tratti di muretti a secco esistenti.

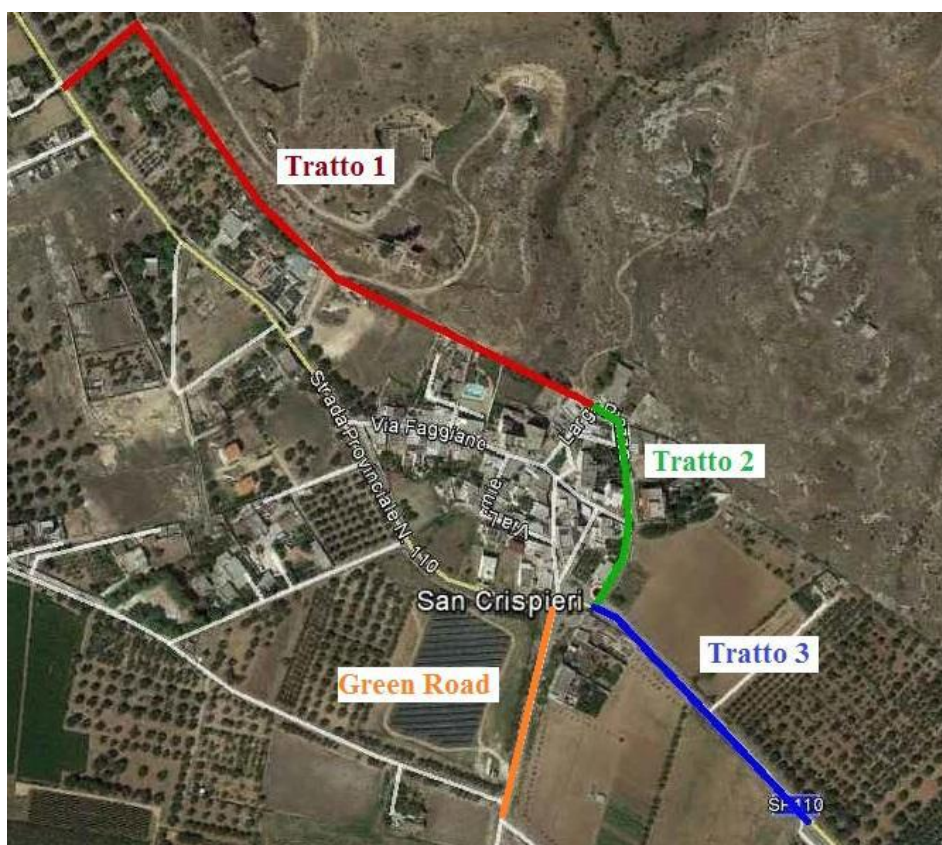


Figura 8: Itinerario ciclabile

Tratto 1 – Tratturo (Lunghezza 562 m)

In accordo con l'art. 4 della Legge Regionale n. 1 del 23 Gennaio 2013 (“Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”), in questo tratto iniziale si propone una riconversione dei



tratturi esistenti in un percorso ciclabile. Affinché l'intervento abbia un ridotto impatto sull'ambiente circostante si utilizzeranno materiali il più naturali possibili: pavimentazione in terra stabilizzata (Fig. 9) e parapetti di sicurezza in moduli smontabili in acciaio e legno (Fig. 10).

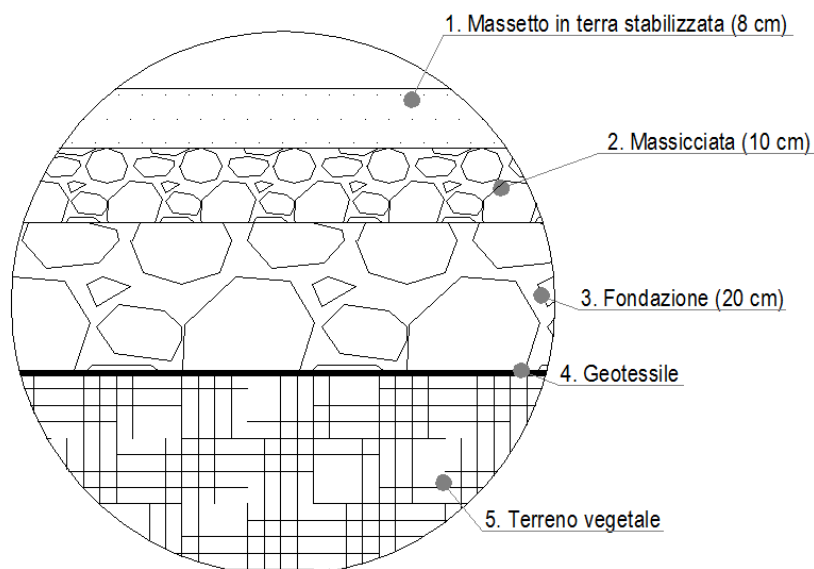


Figura 9: Pavimentazione stradale

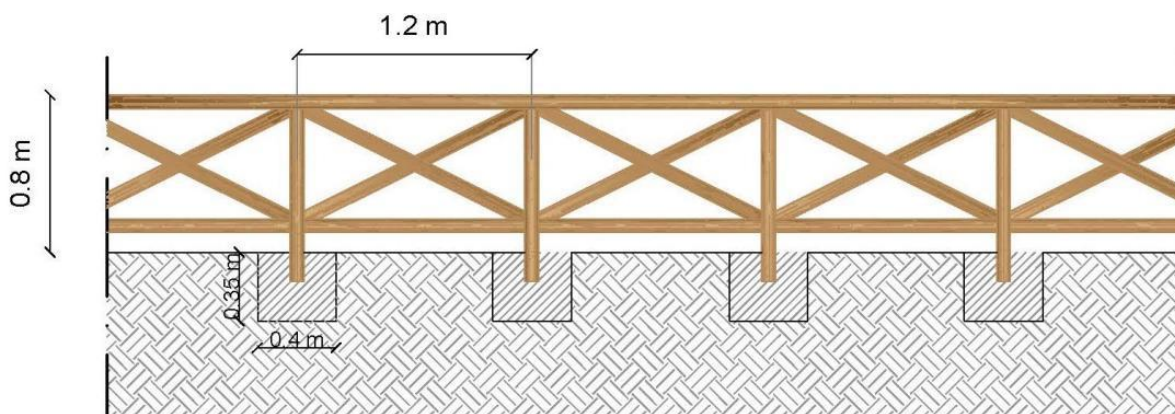


Figura 10. Parapetto in moduli smontabili in acciaio e legno

Tratto 2 - San Crispieri (193 m)

Per dare continuità all'intera rete ciclabile, nell'area pedonale di San Crispieri, viene proposto un percorso ciclabile in area pedonale, che non necessita di particolari accorgimenti tranne che



di un'adeguata segnaletica orizzontale e verticale, che ne distingua l'uso ciclabile del percorso.

È bene che tale percorso sia comunque riconoscibile e distinto dalla parte pedonale (diventando quindi di tipo contiguo), in sede propria” e non promiscuo. In particolare nella frazione di San Crispieri il percorso ciclabile è evidenziato dalla segnaletica orizzontale di demarcazione della pista (corsia bidirezionale di larghezza 2,5m).

Tratto 3 - SP110 (237m)

Quest'ultimo tratto dell'itinerario è realizzato mediante pista ciclabile su corsia riservata, in affiancamento alla strada provinciale SP110 di lunghezza complessiva di 237 m.

Il tracciato ciclabile è stato determinato avendo cura di impegnare il meno possibile le aree private e seguire l'andamento planoaltimetrico della strada esistente, così da ridurre i costi per la costruzione della stessa. Tra la pista ciclabile e la strada esistente sarà prevista un'aiuola di separazione della larghezza costante di 50 cm, completa di guard-rail in acciaio zincato a caldo di categoria N2 in modo da risultare invalicabile.

SEGNALETICA STRADALE

Fondamentale risulta l'apposizione della segnaletica prevista dal vigente Codice della Strada (CdS), installata in posizioni di buona visibilità senza che essa costituisca pericolo per gli utenti.

Il CdS (art.122 c.9 RA) prevede l'utilizzo di segnali verticali di tipo prescrittivo per indicare l'esistenza di una struttura specificatamente destinata alla ciclabilità (Fig. 11), in particolare si deve:

- porre il segnale di pista ciclabile (o ciclopedonale contigua o promiscua) all'inizio della pista e dopo ogni intersezione con strada pubblica;
- utilizzare il segnale di “fine d'obbligo” solo all'effettivo termine della pista.

Quando la pavimentazione lo consente, occorre ricorrere anche a specifica segnaletica orizzontale, costituita da linee di demarcazione e simboli (Fig. 12).



Figura 11. Segnaletica per piste ciclabili da “Codice della Strada”



Figura 12. Simboli di demarcazione per piste ciclabili

Nei tratti promiscui della ciclovia (lungo la SP110) si devono adottare appositi cartelli di segnalazione e di pericolo per attraversamento ciclabile (Fig.13).

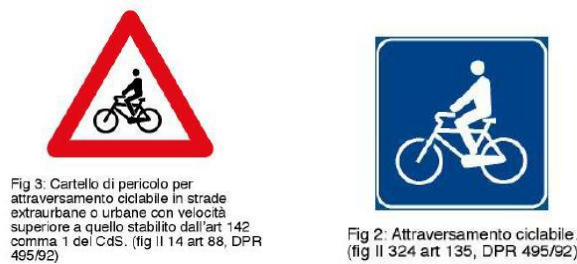


Figura 13. Cartello di pericolo e segnalazione per attraversamento ciclabile

Particolare cura deve inoltre porsi agli attraversamenti pedonali e ciclabili.



Figura 14. Attraversamenti pedonali e ciclabili

In corrispondenza dell'Attraversamento1 (incrocio con la green road) è previsto un attraversamento ciclopedonale con pista bidirezionale, mentre nell'Attraversamento 2 (centro di attrazione ricreativa sulla SP110) è previsto un attraversamento ciclabile bidirezionale, entrambi rialzati e realizzati mediante elementi modulari in gomma. Per rendere visibile la zona di possibile conflitto tra traffico ciclistico e veicolare ed aumentare l'attenzione degli utenti gli attraversamenti sono anche dotati di segnaletica luminosa e corpi illuminanti a led.

Deve infine essere previsto un sistema di rallentamento mediante rallentatori di velocità ad effetto ottico in entrambe le direzioni del flusso veicolare, realizzati mediante applicazione in serie di almeno 4 strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e distanziamento decrescente. La prima striscia deve avere una larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm di larghezza.

AREE DI SOSTA

Lungo il percorso ciclabile, sono state individuate tre aree da destinare alla sosta dei velocipedi (Fig.15), collocate rispettivamente all'inizio del secondo tratto ciclo pedonale (Area di sosta 1 - "Largo Piazza"), in corrispondenza dell'intersezione tra il secondo e il terzo tratto (Area di sosta 2 - "Incrocio Green Road") e alla fine dell'ultimo tratto (Area di sosta 3 - "Campetti").



Figura 15. Aree di sosta

5.3.2 SVILUPPO DI UNA RETE SENTIERISTICA ESCURSIONISTICA CICLOPEDONALE

La legge regionale n. 21 del 25 agosto 2003, s’inserisce tra le azioni della Regione Puglia finalizzate alla conoscenza, conservazione e valorizzazione del patrimonio ambientale e paesaggistico. Il mezzo scelto per tale azione è la promozione dell’attività di escursionismo, pratica turistica e del tempo libero, realizzata senza l’ausilio di mezzi motorizzati, capace di promuovere un rapporto equilibrato con l’ambiente e favorire nello stesso tempo lo sviluppo del turismo sostenibile.

Il comune di Foggiano, è immerso in un territorio con un’alta valenza paesaggistica, sia da un punto di vista naturalistico che da un punto di vista storico-culturale. Per cui, l’amministrazione comunale vuole promuovere interventi finalizzati ad esaltare il proprio territorio, connettendo le proprie bellezze paesaggistiche a quelle dei Comuni limitrofi.

Nel nostro specifico contesto, possiamo considerare nella pratica dell’escursionismo le seguenti attività:

PROJETTO engineering s.r.l.
società d'ingegneria

Relazione generale

Direttore Tecnico: ING. LEONARDO FILOTICO
Cap. Soc. 119.000,00 € Codice Fiscale: 02658050733
Partita Iva : 02658050733
Sede Legale: Via dei Mille 5, 74024 Manduria - Taranto
Sede Operativa: Z.I. Loto 31, 74020 San Marzano di San Giuseppe - Taranto



SR EN ISO 9001:2008 SR EN ISO 14001:2015
Certificate No. Q127 Certificate No. E81



1. quelle a carattere pedonale come il trekking e l'escursionismo propriamente detto;
2. quella legate all'uso della bicicletta, sia su strada asfaltata (percorsi promiscui ciclabili e veicolari) che su pista in terra battuta (mountain biking);

Queste diverse forme di percorrenza possono essere realizzate con percorsi giornalieri (ad anello o che prevedono una andata e ritorno) o in forma itinerante soggiornando ogni giorno in una diversa località.

Per maggiori dettagli si rimanda all'elaborato: 17_52_UR_FAG_04_PL_00_RETE SENTIERISTICA CICLOPEDONALE

29

5.3.3 AREE DI SOSTA E SERVIZI SMART CITY

Se è vero che l'utilizzo di mezzi innovativi a basso impatto ambientale rappresenta una componente cruciale per la mobilità intelligente, è altrettanto vero che esistono molte altre soluzioni che possono fornire un importante contributo, intervenendo più sul "sistema di mobilità urbana" che sul tipo di veicolo utilizzato. Tali soluzioni risultano soprattutto basate su nuovi metodi di utilizzo di tecnologie già esistenti, in particolare nel campo ICT, e su nuovi schemi di approccio alla mobilità. Sono soluzioni che progressivamente stanno entrando nella quotidianità delle grandi città e che prevedono la fornitura di nuove tipologie di servizi, espliciti principalmente dalla Pubblica Amministrazione e dalle aziende del trasporto pubblico locale.

Si riportano di seguito alcuni esempi delle soluzioni che, il Comune di Foggiano vuole incrementare nel proprio territorio in ambito di ICT e smart city a servizio dei cittadini e della sostenibilità ambientale.

FERMATE TPL INTELLIGENTI

Negli spazi urbani, l'adozione di servizi di informazione legata al trasporto pubblico locale, rientra nei principi di riqualificazione degli spazi pubblici e di smart city.

Per le fermate TPL, si suggerisce la dotazione di pensiline intelligenti alimentate da un pannello fotovoltaico. Tale pensilina potrà essere dotata di:

PROJETTO engineering s.r.l.
società d'ingegneria

Relazione generale

Direttore Tecnico: ING. LEONARDO FILOTICO
Cap. Soc. 119.000,00 € Codice Fiscale: 02658050733
Partita Iva : 02658050733
Sede Legale: Via dei Mille 5, 74024 Manduria - Taranto
Sede Operativa: Z.I. Loto 31, 74020 San Marzano di San Giuseppe - Taranto



SR EN ISO 9001:2008 SR EN ISO 14001:2015
Certificate No. Q127 Certificate No. E81



- ✓ un display informativo
- ✓ un ripetitore Wi-Fi
- ✓ ingressi USB per ricaricare cellulari.

BIKE SHARING

Il bike sharing (traducibile come "condivisione della bicicletta", talvolta indicato come servizio di biciclette pubbliche) è uno degli strumenti di mobilità sostenibile a disposizione delle amministrazioni pubbliche che intendono aumentare l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici, integrandoli con l'utilizzo delle biciclette condivise per i viaggi di prossimità dove il mezzo pubblico non arriva o non può arrivare.

Il bike sharing prevede che siano installate delle stazioni in diversi punti della città dove collocare le biciclette. Per usufruire del servizio bisognerà richiedere una registrazione per la consegna della card.

Il comune di Foggiano suggerisce l'installazione di una stazione di bike sharing per biciclette elettriche con opportuno sistema di ricarica, alimentato da pannelli fotovoltaici.



Figura 22. Esempio di bike sharing

COLONNINA DI RICARICA ELETTRICA

PROJETTO engineering s.r.l.
società d'ingegneria

Direttore Tecnico: ING. LEONARDO FILOTICO
Cap. Soc. 119.000,00 € Codice Fiscale: 02658050733
Partita Iva : 02658050733
Sede Legale: Via dei Mille 5, 74024 Manduria - Taranto
Sede Operativa: Z.I. Lotto 31, 74020 San Marzano di San Giuseppe - Taranto

Relazione generale



SR EN ISO 9001:2008 SR EN ISO 14001:2015
Certificate No. Q127 Certificate No. E81



Le colonnine elettriche sono punti di ricarica del veicolo elettrico, auto, moto o bicicletta, installate in strada in zone di pubblico accesso.

A tal proposito, l'amministrazione comunale propone l'individuazione di un'area parcheggio per l'installazione di una colonnina di ricarica per auto e vetture elettriche.



Figura 23. Esempio di colonnina di ricarica per veicoli elettrici

Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati:

17_52_UR_FAG_06_PL_00_AREE DI SOSTA E SERVIZI SMART CITY

17_52_UR_FAG_07_PL_00_AREE DI SOSTA E SERVIZI SMART CITY: PARTICOLARI DI INTERVENTO





6. STIMA DEI COSTI

Di seguito è restituita la stima dei costi di investimenti delle opere proposte nello scenario di piano. Si tratta come è logico attendersi di indicazioni di massima utili a comprendere la dimensione dell'impegno che nel decennio 2017-2027 l'Amministrazione di Foggiano sarà chiamata a approfondire al fine di realizzare gli impegni assunti attraverso il PUMSS.

Le stime degli investimenti necessari a implementare le azioni di piano, danno conto di un impegno complessivo di circa 18.500.000 € nel decennio; di cui 4.500.000 € circa, riconducibile agli interventi di ciclopodalizzazione, mentre la restante parte è da allocare agli interventi di aree di sosta e servizi di smart city.

Tali interventi, potranno essere articolati nell'arco temporale della vita del piano in relazione alle disponibilità di bilancio via acquisite nelle differenti annualità.





7. MONITORAGGIO DEL PUMS

Il monitoraggio è parte integrante dell'implementazione del Piano e rappresenta lo strumento “permanente” di verifica dei processi di realizzazione e gestione degli interventi, sul piano finanziario, procedurale ma soprattutto operativo. Gli obiettivi principali del Monitoraggio sono:

- ✓ misurare lo stato di avanzamento degli interventi;
- ✓ verificare l'attuazione degli interventi rispetto agli obiettivi/target;
- ✓ identificare/prevenire gli ostacoli gestionali/amministrativi, tecnici e finanziari;
- ✓ individuare eventuali azioni correttive.

Il monitoraggio rappresenta la fase di raccolta e sistematizzazione di informazioni e dati relativi alla realtà locale nei diversi aspetti, comportamenti e interventi privati e pubblici legati ai trasporti, assieme ad un resoconto dell'attuazione delle misure previste nel Piano. La lettura integrata delle due parti consentirà di definire il contesto per il successivo aggiornamento/riesame del Piano stesso.

La sequenza realizzativa delle principali attività del monitoraggio degli interventi, è:

- ✓ predisposizione del piano per la messa in atto del monitoraggio in cui si specifichi per ogni singolo intervento la distribuzione di funzioni (quali la raccolta di informazioni) e responsabilità (quali chi debba stendere il rapporto) e la tempistica (periodicità delle attività di monitoraggio);
- ✓ definizione dei contenuti del rapporto periodico e predisposizione delle schede riepilogative delle informazioni pertinenti per facilitare l'analisi e la stesura del rapporto stesso;



- ✓ identificazione del set di indicatori per il monitoraggio. Nella tabella seguente è riportata la lista degli indicatori di monitoraggio. La selezione degli indicatori e di conseguenza le informazioni richieste sono messe in relazione alle esigenze del monitoraggio;
- ✓ attività di raccolta ed archiviazione dei dati e delle informazioni inerenti: per l'archiviazione dei dati devono essere utilizzati strumenti e programmi informatici per facilitare le fasi di analisi e verifica;
- ✓ redazione del rapporto periodico, il quale contiene:
 - il quadro di contesto (parametri socio-economici e territoriali che incidono sulla domanda di mobilità e che, a loro volta, cambiano di valore a seguito degli interventi sul sistema di mobilità);
 - le politiche e gli strumenti normativi emanati;
 - le risorse stanziare e gli strumenti finanziari attivati/utilizzati;
- ✓ l'evoluzione, in base all'elaborazione degli indicatori di monitoraggio, delle diverse componenti di mobilità locale.

Come detto in precedenza il monitoraggio fornisce la possibilità di imparare dall'esperienza, permettendo di avere maggiori informazioni in merito alle prestazioni dei diversi interventi attuati. Tutto ciò però è possibile solo nel caso in cui si conducano delle indagini conoscitive prima (analisi del contesto) e dopo la realizzazione degli interventi; in tal modo si ha l'opportunità di analizzarne gli effetti degli interventi rispetto agli indicatori ed agli obiettivi.

A conclusione delle attività di monitoraggio, che dovranno essere svolte ogni due anni, lungo tutta la fase di implementazione del piano, i risultati emersi dovranno essere utilizzati per riconsiderare gli obiettivi e rivedere le misure attuate compiendo in questo modo un effettivo esercizio di valutazione del Piano.

Il PUMS di Foggiano in coerenza con le indicazioni Ministeriali propone un'azione di monitoraggio dello stato di implementazioni e delle misure del Piano, nonché degli indicatori di



descrizione dello stato del sistema della mobilità e dei trasporti, su base biennale e la restituzione di un report da presentare alla comunità locale e ai decisori pubblici.

Il Progettista

Progetto engineering s.r.l.
Dir. Tecnico : **Ing. Leonardo FILOTICO**

35

PROJETTO engineering s.r.l.
società d'ingegneria

Relazione generale

Direttore Tecnico: ING. LEONARDO FILOTICO
Cap. Soc. 119.000,00 € Codice Fiscale: 02658050733
Partita Iva : 02658050733
Sede Legale: Via dei Mille 5, 74024 Manduria - Taranto
Sede Operativa: Z.I. Lotto 31, 74020 San Marzano di San Giuseppe - Taranto



SR EN ISO 9001:2008 SR EN ISO 14001:2015
Certificate No. Q127 Certificate No. E81