

In riferimento all'Avviso relativo alla Pubblicazione Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS del 18 giugno 2018, si inviano le seguenti osservazioni:

1. Essendo il PUMS un piano strategico di medio-lungo termine esso deve interagire, così come previsto dal DM 4 agosto 2017, con il PUT che, nel breve periodo, assume «risorse infrastrutturali inalterate» ed organizza al meglio l'esistente. E' stato redatto o è in previsione la redazione del PUT aggiornato per conseguire immediatamente alcuni obiettivi previsti dal PUMS sulla base delle risorse infrastrutturali esistenti?
2. In riferimento alla mobilità attiva:
  - E' stata valutata la possibilità alternativa di posizionare il ponte pedonale di Porta Napoli non dal lato Mar Grande ma bensì dal lato Mar Piccolo a servizio più diretto dello scalo dell'idrovia di Piazzale Democrite? Quali sono state le valutazioni che hanno determinato la scelta di posizionare il ponte pedonale lato Mar Grande?
  - Numerosi studi dimostrano che la prerogativa principale per favorire l'uso della bicicletta è, più di qualsiasi infrastruttura, la moderazione del traffico veicolare in particolare attraverso la riduzione della velocità. E' possibile pensare ad una visione della mobilità attiva in positivo e non in negativo che vede la zona 30 estesa a TUTTA l'area urbana escludendo solo le arterie più importanti (Viale Ancona, Via Magnaghi, Lungomare Vittorio Emanuele III, Viale Virgilio, Viale Magna Grecia etc) dove, in funzione delle caratteristiche costruttive e funzionali, il limite possa essere elevato come previsto dal Codice della Strada?
  - Perché non si è ritenuto opportuno estendere la rete di mobilità attiva e ciclabile al quartiere Salinella in considerazione della possibilità di collegare lo stesso all'arteria di viale Magna Grecia sfruttando le rampe di sovrappasso su via Ancona?
  - Per la mobilità ciclabile, è stata individuata come arteria di penetrazione verso il centro città via Dante che è anche percorsa dalla linea BRT1. Rispetto a questa soluzione come è stata affrontata la problematica della coesistenza di percorsi per mezzi diversi (BRT, bici, auto, parcheggi, pedoni)? Come è valutata la possibilità che l'itinerario Bici Italia 3 - via Francigena sia shiftato da via Trentino su via Alto Adige dopo aver attraversato il Parco delle Mura Greche e percorso via Calamandrei? (ndr su via Alto Adige sono presenti oltre a diverse scuole anche una emergenza archeologica costituita dalla Tomba a Semicamera)
  - Rispetto alle aree pedonali esistenti, l'incremento delle stesse con nuove aree pedonali appare abbastanza limitato. In linea con gli obiettivi dichiarati nel PUMS e nello specifico con la volontà di porre attenzione alla rigenerazione urbana delle periferie, è stata valutata la possibilità di rendere Corso Vittorio Emanuele della Borgata di Talsano un'area pedonale? In generale la Borgata di Talsano, a dispetto del suo peso e della sua densità abitativa, pare essere stata poco considerata rispetto alle soluzioni proposte nel PUMS sia per quanto riguarda la mobilità attiva che per quanto riguarda il TPL.
  - Nell'ottica di migliorare la qualità oltre che la quantità di aree pedonali, si può valutare l'ipotesi di interdire ai veicoli l'attraversamento di alcune traverse che incrociano via d'Aquino? Nello specifico, potrebbe essere interdetto alle auto il tratto di via De Cesare da via SS. Annunziata a via XX Settembre.
3. In riferimento al trasporto Pubblico:
  - La linea BRT2 percorre i tratti di via Minniti e di via Leonida nel senso contrario a quello attualmente in vigore. Per via Minniti tale soluzione appare possibile e funzionale con l'istituzione di una corsia preferenziale in controflusso lato Ospedale e lo spostamento dei parcheggi dall'altro lato rispetto all'attuale

posizione mantenendo l'attuale senso di marcia per i veicoli. Più problematica appare la soluzione per via Leonida in considerazione delle dimensioni della sezione stradale. Quali sono le soluzioni che si pensa di attuare per via Leonida: cambio di senso e sede promiscua, corsia preferenziale in contro flusso al posto di una fila di parcheggi, o altro?

- Sarebbe utile inserire alcuni tipici delle sezioni stradali per indicare come si intende risolvere il progetto del corridoio e delle fermate (secondo l'approccio "da facciata a facciata") su alcune arterie percorse nei due sensi dal BRT come via Dante o Corso Italia. Si è pensato ad una soluzione con corsia preferenziale monodirezionale sul lato destro oppure a due corsie preferenziali centrali con isole per le fermate ed opportune misure per la sicurezza dei pedoni? Poiché è preferibile la seconda soluzione potrebbero essere utilmente localizzate le fermate nei seguenti punti: su via Dante tra via Cagliari e via Catania e tra via Benevento e via Cagliari; su Corso Italia all'altezza di via Argentina, di Corso Piemonte e di via D'Amore.

#### 4. In riferimento alla mobilità privata:

- Il PUMS non offre precise indicazioni in merito alle politiche di regolamentazione e tariffazione della sosta. Si intende, in alcuni passaggi, che questa operazione di dettaglio debba essere demandata ad altri strumenti come il PGTU. Si ritiene che il PUMS debba invece contenere delle indicazioni rispetto a questo argomento. Perché non si è ritenuto opportuno indicare l'aumento della tariffa oraria della sosta nelle zone più centrali al fine di disincentivare l'uso dell'automobile per gli spostamenti verso il centro? Come da analisi riportate dal PUMS il traffico di attraversamento rappresenta il 35% e 40% (pag. 143) e questo vuol dire che la maggior parte degli spostamenti con mezzo privato ha come destinazione il centro città. Se risulta utile abbattere la percentuale di attraversamenti ancora più determinante risulta la necessità di attuare politiche per limitare l'uso del mezzo privato per raggiungere il centro città.
- Condividendo le finalità che sostengono la proposta di istituzione della ZTAL e alla luce di quanto al punto precedente, si richiede di valutare se i medesimi obiettivi possano essere raggiunti in maniera più efficace con azioni differenti o al più complementari come descritte a seguire:
  - Corroborare lo spostamento della domanda sulla linea di TPL e sui percorsi ciclabili con una tariffazione della sosta nelle aree centrali che disincentivi l'uso del mezzo privato;
  - unire alle precedenti azioni una organizzazione viaria che limiti e disincentivi l'accesso al borgo e alla città vecchia (limitando le arterie di ingresso accessibili alle auto e utilizzando interventi di Traffic Calming per gli incroci in centro città così come descritti a pag. 147) e parallelamente rendere più agevole l'accesso al Ponte Punta Penna favorendo il flusso delle auto in uscita dal centro urbano così da dirigere il traffico di attraversamento lungo questa arteria.
- Il PUMS indica chiaramente e in maniera condivisibile l'indirizzo per l'utilizzo dei parcheggi di scambio periferici mentre non si esprime in merito a molte aree di sosta a pagamento attualmente in uso e che fungono da attrattori di traffico (parcheggio di via Oberdan, parcheggio Baraccamenti Cattolica-Pacoret, Parcheggio di via Icco, parcheggio di via Emilia, area Beni Stabili, viale Magna Grecia, Tribunale-Corso Italia etc.). Condividendo la finalità di voler incentivare indirettamente la realizzazione di parcheggi pertinenziali per i residenti (magari facendo emergere l'utilizzo di locali interrati e seminterrati inutilizzati o

sottoutilizzati) si chiede quale è l'indirizzo che il PUMS vuole dare all'utilizzo delle aree centrali e semicentrali precedentemente elencate. E' auspicabile che alcune di queste aree siano destinate ai residenti, in maniera tale da allentare la pressione derivante dalla mancanza di parcheggi in determinate zone (ad esempio il quadrilatero via Japigia, via Minniti, via Mazzini via Giovine). In queste zone la mancanza di sufficienti posti auto porta all'occupazione costante degli spazi pubblici, degli attraversamenti pedonali e degli incroci con pregiudizio della qualità urbana e della vivibilità.

5. Dal 16 al 22 settembre si terrà la European Mobility Week 2018. Sarebbe auspicabile organizzare per questa occasione delle iniziative per presentare, sperimentare e avviare alcune soluzioni previste nel PUMS. In particolare:
  - Istituire in maniera sperimentale e temporanea una zona 30 estesa a tutta la città di Taranto con eventuale esclusione di alcune arterie a scorrimento veloce;
  - Realizzare, in occasione della settimana della mobilità, la modifica di alcuni incroci e di alcune strade con installazioni sperimentali temporanee per aumentare la sicurezza e la qualità dello spazio pubblico sull'esempio di quanto realizzato con il progetto TrentaMi nel comune di Milano (rif. <https://www.bikeitalia.it/2018/05/11/milano-con-il-metodo-donde/>) ;
  - Sfruttare il concomitante avvio dell'anno scolastico e, con l'ausilio dei Dirigenti scolastici, sperimentare progetti di piedibus o metro bike;
  - Destinare all'utilizzo come ciclofficina - area bikesharing (a mezzo bando pubblico) l'immobile di proprietà comunale presente su viale Magna Grecia angolo via Georgiche posizionato in una zona favorevole poiché attestata ad un estremo della pista ciclabile esistente e dotata di ampi spazi per il parcheggio;
  - Favorire durante la EMW2018 l'uso della bicicletta a partire dall'amministrazione comunale e dai suoi dipendenti attrezzando gli uffici e le sedi amministrative comunali con rastelliere e parcheggi custoditi per le biciclette da ricavare in appositi locali messi a disposizione.
6. Si propone lo sviluppo di un'applicazione informatica (tipo MyCicero utilizzato da AMAT) che insieme alle possibilità offerte dalle normali APP per il trasporto ovvero acquistare il titolo di viaggio del TPL o pagare la sosta per il mezzo privato, abbia un'estensione che permetta la gamification della mobilità così da coinvolgere l'utente e rendere premiante, attraverso benefits, le scelte di mobilità quando sostenibili. A questa applicazione può essere associato anche un sistema di "marketing di prossimità" (da sviluppare eventualmente in concerto anche con le associazioni di categoria) che segnala le attività commerciali, culturali, turistiche etc. presenti in prossimità del percorso che l'utente sta compiendo (distanza minore di 200 m). Ancora, può essere associato un sistema di aggregazione della domanda tipo carpooling. Ulteriore ma non meno importante è la possibilità di tracciare tramite la suddetta applicazione, ovviamente in forma anonima, gli spostamenti degli utenti tramite il sistema GPS e trasferire le registrazioni in un sistema informativo territoriale. In questo modo è possibile ottenere, grazie alla diffusione dell'APP, un database degli spostamenti urbani, dinamico ed estremamente diffuso sul territorio in termini di spazio e di tempo, ai fini della progettazione e della verifica "in itinere" ed "ex post" delle azioni previste nel PUMS.

Ing. Alessandro Spinelli