



CONFINDUSTRIA  
Taranto

**ANCE** | TARANTO

Città di Taranto  
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile  
Documento

Febbraio 2018



## Premessa

Di seguito si svolgono alcune sintetiche valutazioni e riflessioni a seguito dell'avvio della fase progettuale del PUMS del Comune di Taranto.

Segnaliamo, ancora una volta, alla Amministrazione Comunale l'importanza del metodo del confronto e della partecipazione da seguire con professionalità costantemente e in modo coordinato per il percorso iniziato verso il PUMS ( per l'aggiornamento dell'esistente PUMS del 2009-10) ritenendo che solo assicurando a tutti gli interessati una base conoscitiva, comprensiva anche delle analisi già svolte sull'argomento, si possa giungere alla condivisione delle scelte di lungo periodo per la mobilità.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è a tutti gli effetti un piano strategico con un orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo, che sviluppa una visione di *sistema* della mobilità.

Il PUMS infatti affronta il tema delle infrastrutture per il trasporto pubblico, per la mobilità dolce, per la rete stradale primaria e per la distribuzione delle merci. Favorisce la sicurezza, l'accessibilità per tutti e implementa le tecnologie per accrescere "l'intelligenza" tra infrastruttura, veicolo e persona.

Il PUMS è occasione per fornire una indicazione di decisa inversione di tendenza, non solo in termini di compatibilità ambientale, per una comunità che attende di ritrovarsi coesa nella idea di una città che puntando sulla sua identità decide di assomigliare ad una città europea sostenibile. Una collettività che decide di puntare sulla innovazione e sulla qualità della vita urbana attraverso una moderna mobilità sostenibile. Crediamo basti fare scelte ferme ed innovative attente alla contemporaneità per dare questo segnale.

Innovazione e qualità ma anche sostenibilità sotto il profilo economico-finanziario. E' evidente il cambio di paradigma del PUMS. Mettendo al centro le persone e i loro bisogni di mobilità, si possono trovare soluzioni realistiche e fattibili, sotto il profilo finanziario ed amministrativo, per un equilibrio da ricercare nel piano tra capacità di dare risposte efficaci ai bisogni di cittadini ed imprese e sostenibilità economica degli interventi. Il PUMS serve non per dotarsi di un piano ma per migliorare la vita delle persone, identificando priorità e soprattutto dotandosi di effettive capacità di attuazione e gestione del piano stesso.

## Obiettivi del Piano

Il PUMS *ponendo al centro i cittadini e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità*, con un approccio olistico, trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento di tutti i portatori di interesse, richiede la più ampia condivisione di obiettivi, strategie, azioni e soprattutto delle modalità di gestione.

Perché un Piano Urbano della Mobilità sia **sostenibile** occorre condividere un **sistema** urbano dei trasporti in grado di:

- **Garantire** a tutti cittadini opzioni di trasporto per accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;
- **Migliorare** le condizioni di sicurezza;
- **Ridurre** l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici;
- **Aumentare** l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci;
- **Contribuire** all'attrattività del territorio e alla qualità dell'ambiente urbano.



A nostro avviso la predisposizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS, dovrà assicurare la coerenza con gli altri strumenti di programmazione e in stretta collaborazione con il redigendo D.P.P. del PUG.

Sarebbe auspicabile prevedere un piano pluriennale delle infrastrutture che identifichi gli interventi più urgenti nel rispetto dei criteri di sicurezza, sostenibilità, accessibilità ed economicità al fine di velocizzare i processi di pianificazione di Settore e parallelamente di progettazione delle “invarianti” al fine di acquisire i previsti finanziamenti appositamente destinati dallo Stato e dalla Regione. Occasione che la collettività tarantina non può e non deve perdere a causa di lungaggini burocratiche senza risentirne ulteriormente economicamente e socialmente.

### **Riflessioni in merito e proposte di aggiornamento del PUMS originario.**

A seguito delle presentazioni del prof. Stefano CIURNELLI del 9.1.2018 e dei due focus del 24.1.2018 e 25.1.2018 riguardanti indirizzi per la rielaborazione/revisione aggiornamento del PUMS originario del 2009-10 si esprime da parte dell’ANCE Taranto una prima valutazione positiva degli spunti progettuali presenti negli interventi del prof. Ciurnelli, fatti salvi ulteriori approfondimenti successivi in merito.

### **Indicazioni da attendere ( priorità in ragione di piani e programmi in fase di attuazione )**

Approfondimenti successivi saranno necessari in ragione dell’esigenza di raccordo con l’insieme di piani programmi ed azioni urbanistiche in corso di definizione/attuazione, rispetto a cui è importante in questa fase prefigurare effetti e nel caso, anticiparne scelte di mobilità.

Pertanto, si chiede l’integrazione nelle previsioni di scenari urbani per orientare le scelte di piano i fondamentali fatti/accadimenti urbani futuri:

- Realizzazione del progetto per la stazione centrale a NASISI come da previsione del Piano dei trasporti regionale e conseguente specializzazione e definizione funzionale del Quartiere Paolo VI. Se tale scelta di pianificazione settoriale sovraordinata dovesse essere confermata come pare, quale indicazione strategica del PUMS, determinerebbe a nostro avviso l’immediata possibile redazione del progetto con l’altrettanto possibile finanziamento delle opere;
- Conferma della realizzazione dei previsti parcheggi di scambio del PUMS originario in zone Cimino-Croce - e in zona Toscano, (fatta eccezione di quello individuato nella zona antistante il cimitero, non più realizzabile) con una necessaria evidente revisione delle indicazioni originarie oramai datate;
- Definizione delle eventuali priorità riguardanti la attuazione della Variante delle Aree Contermini al CEP Salinella, approvata con DGR nr.128/2011. Sia pure al solo fine di assicurare il previsto recupero delle parti superstiti della Salina Piccola, quale obiettivo della variante stessa, dovendo considerare il sistema delle nuove tangenziali e il superamento del rischio idraulico del quartiere CEP Salinella e aree limitrofe. Sono previsti interventi di mitigazione del rischio idraulico che investono “il piano dei servizi prioritari” previsti dalla Variante suddetta;
- Considerare per tempo, il possibile l’impatto, in termini di mobilità integrata, del nuovo asse di sviluppo urbano determinato dalla decisione assunta di realizzare dell’Ospedale S. Cataldo, (considerate le previsioni di insediamenti ricettivi e il conseguente potenziamento di servizi specifici in zona lungo tale asse orientale);



- Rigenerazione (residenze e nuovi attrattori) per l'ambito prioritario di rigenerazione urbana individuato dal D.P.R.U. costituito da Città Vecchia e Borgo nuovo uniti;
- Interventi previsti in Aree Demaniali dismesse e smettibili anche ai fini della individuazione della necessaria dotazione di parcheggio auto per i residenti del borgo;
- Progetto dell'ingresso della città "Porta Napoli" in ragione dell'Intesa città-porto per l'intero water front urbano (da prevedere senza una stazione ferroviaria centrale secondo il piano dei trasporti Regionale);
- Attenzione al contesto delle periferie in genere prevedendo un sistema di mobilità integrato sostenibile che determini un miglioramento anche della accessibilità e dell'arredo urbano;
- La Conessione al contesto turistico della litoranea Salentina attraverso un sistema integrato di mobilità sostenibile (anche ciclabile e pedonale).

### **Mobilità pedonale**

Siamo favorevoli allo sviluppo delle pedonalizzazioni previste in area centrale, ed anche in aree periferiche come contrasto all'emergente incidentalità. Ciò secondo indicazioni puntuali da proporre per la preliminare condivisione cittadina e dei portatori di interesse.

Indispensabile investire nella qualità dell'arredo urbano come segno fondamentale di una nuova visione dello spazio urbano in cui la mobilità pedonale ha una percepibile centralità di un sistema integrato di mobilità sostenibile.

Si condivide l'esigenza di definire indirizzi e prescrizioni per la previsione della mobilità pedonale nei programmi di rigenerazione urbana.

### **Mobilità ciclabile**

*"La rete ciclistica urbana deve integrarsi in primo luogo con le due direttrici della rete di interesse regionale riconosciute dal Piano Attuativo del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019 (Bicitalia 3 Ciclovia "Francigena" e Bicitalia 14 Ciclovia "dei Tre Mari"). Rispetto a questa matrice, per la quale la Regione è chiamata a rendere disponibili finanziamenti, è innanzitutto necessario individuare l'organizzazione delle tratte interne alla città in modo da garantire la continuità degli itinerari da Est a Ovest..."*

In linea con quanto sopra espresso nel caso specifico dal Prof. S. CIURNELLI si condividono molte delle sollecitazioni progettuali fornite: la definizione di un asse ciclabile centrale cittadino, che possa assicurare l'integrazione con la rete ciclabile extraurbana già prevista dal piano regionale dei trasporti, la creazione di velo-stazioni nei nodi intermodali e in aree urbane prioritarie.

Oltremodo andrebbe considerato il contesto terra - mare del Mar Piccolo quale fondamentale figura del paesaggio Pugliese, che può essere valorizzato recuperando l'identità storico - culturale attraverso il riuso corretto e sostenibile del contesto.

Si ritiene a nostro avviso, possibile individuare percorsi integrati di mobilità sostenibile capaci di determinare un effettivo consolidamento del Parco Riserva Regionale "Palude la Vela" e sia il riutilizzo della ferrovia dismessa ai fini della mobilità dolce, promuovendo un "circuito ciclabile" l'ungo l'asse viario della "circum - mar piccolo" per valorizzazione delle risorse territoriali come già indicato/richiesto da associazioni e previsto dal Consiglio Comunale.



Anche per tale modalità di mobilità, occorre definire indirizzi e prescrizioni per la prevederne l'integrazione nei programmi di rigenerazione urbana.

Infine si condivide la scelta di riduzione selettiva del traffico automobilistico che "assedia" il centro storico (città compatta) attraverso soluzioni condivise e scalabili nel tempo che possa aprire invece la strada ad un ricongiungimento tra quartiere Tamburi, area della stazione ferroviaria, Isola e Borgo, fondato sulla ciclopedità e un efficiente servizio di trasporto pubblico urbano.

### **Trasporto Pubblico locale**

Il trasporto pubblico urbano costituisce, secondo il prof. CIURNELLI, una risorsa strategica per accompagnare la città verso nuovi e più sostenibili modelli di mobilità urbana. La città di Taranto secondo quest'ultimo, può contare su una dotazione importante (7'500'000 km/anno) di percorrenze finanziate dal fondo unico per il TPL che è necessario sfruttare al meglio.

Fondamentale per la competitività del TPL la individuazione delle direttrici della rete portante sulle quali intensificare frequenza e velocità delle linee, mutuando soluzioni tecnologiche ed infrastrutturali dalle migliori esperienze europee.

Si condivide il sistema che questi propone di prendere a riferimento per Taranto è il BRT (Bus Rapid Transit), che si differenzia da una linea di autobus convenzionale per la portata dei mezzi (in genere articolati per garantire un'adeguata capacità), l'allestimento delle fermate (incarrozzamento a raso e facilitazione per l'accosto del mezzo al marciapiede in modo da agevolare i passeggeri a ridotta capacità motoria temporanea o permanente), la sede riservata e la preferenziazione semaforica alle fermate. L'evoluzione tecnologica in tema di mezzi a propulsione elettrica rende disponibili sul mercato soluzioni che consentono di prevedere l'impiego di autobus elettrici di grandi dimensioni senza limiti vincolanti al programma di esercizio (autobus a ricarica rapida).

Si ritiene possibile prevedere che la prima fase di attuazione prioritaria di un'eventuale rete BRT, oltre a servire la città compatta dalla stazione fino a Viale Magna Grecia dovrà estendersi, da un lato verso i quartieri Tamburi e Paolo VI e, dall'altra, verso un nodo a servizio di Talsano, Lama e San Vito dove prevedere l'interscambio con mezzi di dimensioni più piccole compatibili con le caratteristiche della viabilità urbana di questi centri.

La copertura e la capacità di trasporto offerta dalla rete BRT nell'area centrale urbana tra la stazione ferroviaria e, in prima approssimazione, via Crispi, dovrà essere tale da determinare l'eliminazione del transito dei bus extraurbani prevedendo almeno tre attestamenti specializzati per direttrice di provenienza. Alla rete BRT in questa prospettiva sarebbe affidata la distribuzione della domanda di trasporto extraurbano che ha come destinazione finale le zone centrali della città.

Sempre nella prospettiva di evitare di sovraccaricare la viabilità dell'area centrale della città con la circolazione di autobus extraurbani, occorre sostenere la realizzazione della nuova stazione ferroviaria NASISI, prevista dal Piano Attuativo 2015-2019 della Regione Puglia che è destinata a diventare il nuovo capolinea di tutti i treni della linea Bari – Taranto (oltre che stazione di transito per i treni Brindisi – Taranto). Questa stazione, collocata di fronte al quartiere Paolo VI, permetterà un interscambio efficiente con tutti i mezzi di trasporto su gomma, pubblici e privati, grazie al collegamento diretto dei parcheggi della futura stazione con la viabilità extraurbana principale.



Questa organizzazione consentirà, secondo il prof. CIURNELLI, di evitare la circolazione nelle aree più centrali della città di circa 600 autobus al giorno.

La nuova rete di trasporto pubblico si può completare, a nostro avviso, con la previsione di un rilancio del servizio di trasporto pubblico marittimo per il collegamento tra il litorale di levante del Mar Grande e il litorale sud del Mar Piccolo con la duplice funzione di collegamento di TPL e di strumento per la circuitazione turistica.

L'adozione di natanti di adeguate caratteristiche potrà rendere competitivi i tempi di percorrenza nelle ore di punta con l'auto privata sulle relazioni più lunghe.

Consequente, dovrà essere la scelta di gerarchizzazione dell'intera rete trasportistica.

### **Parcheggi di interscambio**

La realizzazione di specifici parcheggi di interscambio sono necessari per evitare una inutile accessibilità dei veicoli privati nella zona della città compatta, per questo bisognerà assicurare il Parke Ride quale parcheggio di interscambio con "biglietto agevolato" per il mezzo pubblico alternativo. In ogni caso promuovere la politica di tariffazione unica.

### **Trasporto Privato**

Sul versante del trasporto privato, a nostro avviso le priorità da affrontare riguardano nell'ordine: una gerarchizzazione nell'uso della rete stradale, la risoluzione dei principali punti neri con riguardo all'incidentalità stradale e l'implementazione di un sistema ITS ( Intelligent Traffic System) per la gestione ottimale della capacità della rete stradale e l'infomobilità. L'uso gerarchico della rete stradale è il presupposto indispensabile per alleggerire il traffico nelle zone centrali della città.

Il completamento della tangenziale Sud, accompagnato alla prospettiva della realizzazione del lotto occidentale della Talsano – Avetrana contribuirà ad assegnare un ruolo centrale al sistema della viabilità extraurbana principale costituito dalla tangenziale e dalla SS.7 come sistema di distribuzione del traffico di scambio ma anche di collegamento reciproco tra quartieri.

L'efficienza di queste funzioni richiede un'adeguata maglia di collegamento con la viabilità urbana e con una serie di parcheggi di interscambio con la rete portante di trasporto pubblico urbano localizzati in corrispondenza delle direttrici di penetrazione radiale in città e interconnesse con il sistema della viabilità principale extraurbana. Sul versante della riduzione dell'incidentalità, una mappatura puntuale e la comprensione delle dinamiche dei sinistri dovranno portare rapidamente a riconoscere le priorità di intervento a partire dalla eliminazione dei principali punti neri riguardanti incidenti con pedoni e ciclisti.

L'implementazione di un sistema ITS è cruciale per gestire in maniera ottimale e adattiva la capacità stradale rispetto le condizioni di traffico rilevate sulla rete in modo da fornire informazioni sugli itinerari da scegliere ma anche sulle soluzioni alternative di viaggio da scegliere ( Park&Ride...). Una prima applicazione del sistema complessivo che, una volta definita l'architettura generale potrà essere attuato per fasi, potrà essere costituito da due applicazioni riguardanti, rispettivamente, un sistema di prenotazione e pagamento del posto auto inclusivo della guida a destinazione finalizzato ad abbattere gli spostamenti parassiti connessi alla ricerca del parcheggio su strada e da un sistema per il pagamento del biglietto coordinato con il sistema di infomobilità sui percorsi e gli orari di passaggio effettivo degli autobus alle fermate.



Si ritiene positiva e decisiva la proposta di ZTLA per la città storica (prevedendo gli accorgimenti necessari per evitare il traffico di mero attraversamento del centro città), ma occorre rendere maggiormente efficienti e veloci le direttrici di entrata e soprattutto uscita dalla città verso il Ponte Punta Penne.

Si raccomanda inoltre, come già ampiamente sottolineato in altre parti del documento, di integrare le scelte del PUMS con i prevedibili scenari di pianificazione per Borgo e Città Vecchia, rispetto alle quali puntare ad una completa strumentazione in grado di allentare la pressione del traffico veicolare.

### **Logistica delle merci “ultimo miglio”**

L’implementazione di un sistema ITS potrà costituire anche l’occasione per avviare un progetto prototipale di logistica distributiva delle merci nell’area urbana centrale. Il primo passo in questa direzione, evitando di imbarcarsi in progetti complessi e costosi, potrebbe essere costituito da un sistema di prenotazione della rete degli stalli riservati al carico e scarico della merce nelle aree centrali. A ciò andrebbe aggiunta la previsione, coordinata con la riduzione selettiva del traffico veicolare nell’area centrale, di incentivo alla creazione di servizi Cargo Bike inizialmente calibrate sulle esigenze di ben determinate filiere (ad esempio la consegna a domicilio di medicinali o del collettame).

Si propone inoltre di definire un piano complessivo di accesso e mobilità per il traffico pesante in considerazione del posizionamento delle aree industriali e dei fabbisogni complessivi del sistema produttivo periurbano.

Si coglie l’occasione inoltre per portare all’attenzione dell’Amministrazione, in allegato al documento, una scheda descrittiva di una proposta progettuale elaborata dal Distretto Regionale della Logistica denominata “La City Logistics integrata nelle principali città pugliesi”.

\*\*\*

In conclusione si condivide altresì quanto asserito dal Prof. Stefano CIURNELLI nell’incontro del 9.1.2018 che di seguito si riporta testualmente ....“*Un ultimo cenno merita la straordinaria opportunità costituita dalla contestuale redazione del PUMS e del nuovo PUG. Gli obiettivi e le strategie d’intervento settoriali proposti dal PUMS dovranno trovare adeguata rappresentazione nello strumento urbanistico attraverso un loro armonico inserimento in uno scenario multidisciplinare che renda evidente la finalità ultima del sistema della mobilità inteso come strumento per migliorare la vivibilità della città e garantire la coesione territoriale e l’inclusione sociale.*”