

Sommario

1.	Sintesi del percorso partecipato “Via Libera”	2
2.	il bisogno di un percorso partecipativo	3
3.	Il metodo, gli obiettivi e i risultati del percorso	5
4.	Il PUMS Foggia 2017-2026: un piano “a metà” da portare alla meta.....	6
5.	La proposta partecipata di VIA LIBERA	10
5.1.	Principi generali.....	10
5.2.	Mobilità pedonale.....	10
5.3.	Mobilità ciclistica	12
5.4.	Trasporto pubblico	14
5.5.	Sicurezza stradale e accessibilità	16

A cura di Associazione DiVento

Contributi: FIAB Cicloamici Foggia, Funy bike, IC S.Chiera-Pascoli-Altamura, IC Foscolo-Gabelli, Solidaunia, Polo Bibliomuseale Foggia, iFUN, ASD Parco S. Felice, mobility Manager Università di Foggia e Agenzia delle Entrate di Foggia, Fondazione dei Monti Uniti, APS Sacro Cuore.

Redazione e impaginazione: Luciano Beneduce, Tonia Orsitto

Progetto grafico: Simona Delli Carri

1. tesi del percorso partecipato “Via Libera”

Il progetto ha assunto l’obiettivo di realizzare un processo partecipativo sul tema della mobilità sostenibile, in particolare ma non solo, sull’incentivo all’uso della bicicletta per la mobilità urbana. Per tale obiettivo è stato imprescindibile il coinvolgimento di scuole, università, associazioni, privati operanti nel settore, mobility manager, cittadine e cittadini interessati al tema. L’ambito territoriale è stato quello del comune di Foggia, con un focus particolare sui quartieri periferici della città. Il processo partecipativo si è incentrato sulla legge regionale per la mobilità sostenibile (n.1/’13) ed in particolare sulle linee guida per l’istituzione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS) Puglia del 9/10/’18 ed il PUMS Comune di Foggia 2017-’26 (delibera n. 156 del 04/09/’18), in vista di un suo monitoraggio intermedio per valutare lo stato di avanzamento e identificare eventuali correttivi da apportare alle strategie ed azioni intraprese, come previsto dalle stesse linee guida PUMS della Regione Puglia. L’Associazione di partecipazione politica e cittadinanza attiva DiVento ha promosso e coordinato il progetto, ed ha coinvolto già in fase di proposta i seguenti partner:

- Istituto Comprensivo S.Chiera – Pascoli – Altamura
- Istituto Comprensivo Foscolo Gabelli
- Associazione FIAB Foggia Cicloamici
- Il movimento spontaneo Funny Bike Foggia
- APS Sacro Cuore
- Associazione iFUN
- Polo Bibliomuseale di Foggia
- Fondazione dei Monti Uniti
- Consigliera di Parità della Provincia di Foggia

Durante il processo partecipativo sono entrati a far parte del percorso:

- Associazione Solidaunia
- ASL Foggia
- Mobility manager Agenzia delle Entrate
- Mobility manager Università di Foggia
- ASD runners Parco San Felice

2. il bisogno di un percorso partecipativo

Il progetto è nato dall'esigenza di riempire un vuoto partecipativo che da anni limita fortemente l'impatto di molte delle politiche per la mobilità sostenibile, in particolare nei percorsi casa-scuola-lavoro, finora poste in essere a livello regionale, provinciale e locale. Lo stesso PUMS Foggia, in linea con le indicazioni nazionali e regionali nonché con le linee guida dell'Osservatorio Europeo sulla Mobilità Urbana (ELTIS) recitava: “ *Un'approfondita conoscenza del contesto locale, finalizzata a garantire sin dalla fase di impostazione del PUMS la comprensione della situazione e delle dinamiche demografiche e socioeconomiche che ne costituiscono i principali “driver” e a recepire le aspettative della collettività declinandole in soluzioni fortemente contestualizzate, socialmente condivise, economicamente fattibili e sostenibili da un punto di vista ambientale, non può che discendere dal processo partecipativo*”. Questa affermazione è stata attesa solo in minima parte, considerando che tra i soggetti attivamente coinvolti nella consultazione del 2016-17, con l'eccezione di FIAB Foggia, erano interlocutori istituzionali (Sovrintendenza Beni Archeologici, Autorità di Bacino, Regione Puglia ecc.), restando ben lontani da un vero processo partecipativo.

Dalla approvazione del PUMS nel 2018 sono stati compiuti diversi interventi, tra cui i progetti Foggia4bike e Foggia in Bici, sono state realizzate parte delle piste ciclabili oggi in via di completamento, è stato organizzato un corso di formazione per i Mobility manager ma non si è mai instaurato uno strutturato, continuo e condiviso confronto sia con le associazioni di settore che con tutti gli altri “stakeholders” (enti pubblici -come Università, Agenzia delle Entrate, Asl, scuole, organizzazioni datoriali, sindacati ecc.) per partecipare le strategie di mobilità sottese dal PUMS e dare profondità ed efficacia alle azioni per promuovere la mobilità sostenibile in città. Molte iniziative si sono interrotte per diverse ragioni (dal pin-bike alla mancata convocazione dei mobility manager nominati da enti pubblici cittadini), non ultima l'interruzione della precedente consiliatura ed il commissariamento del Comune.

La proposta progettuale di Via Libera ha visto la sua genesi nel 2022, nel pieno del commissariamento del Comune di Foggia. Il bando regionale poneva tra le voci che concorrevano al punteggio finale la formale adesione del soggetto decisore a cui facesse riferimento la legge o il regolamento su cui il processo partecipativo voleva intervenire.

Nonostante le numerose PEC inviate, i commissari prefettizi hanno scelto di non rispondere alle richieste, per cui la proposta Via Libera è stata sottoposta alla Regione priva di tale adesione.

Nonostante tutto, nel novembre 2023 la Regione Puglia ha ammesso al finanziamento il progetto VIA LIBERA.

Si segnala che ancora oggi sul sito web del comune di Foggia il PUMS non è ancora pubblicato, per quanto le associazioni (sempre nel periodo di commissariamento) abbiano fatto numerose richieste in proposito, inclusa una richiesta di accesso civico a cui non si è mai dato riscontro. IL PUMS, peraltro, essendo un documento di programmazione decennale, prevedeva almeno dopo un quinquennio una fase di verifica degli obiettivi e revisione, anche questa partecipata dalla comunità. Probabilmente a causa del commissariamento del Comune di Foggia, fino ad ottobre 2023, tale revisione non è stata realizzata e oggi a meno di due anni dalla necessità di realizzare un nuovo PUMS appare più che mai importante un cambio di rotta deciso verso una maggiore condivisione di questi processi. La regione Puglia e Puglia Partecipa hanno reso possibile l'avvio di un processo partecipato nella nostra città sul tema della mobilità sostenibile, credendo nella sfida che scuole, associazioni ed enti partner hanno voluto lanciare, alla cittadinanza ed alle istituzioni. Questo documento è il risultato che la Regione ha richiesto a Via Libera, una proposta di revisione del PUMS partecipata, frutto di un lavoro di sei mesi (più due di proroga) in cui sono stati usati metodi e pratiche partecipative allo scopo di portare all'ente decisore idee, suggerimenti, richieste, frutto della condivisione di sogni e bisogni di tante e tanti.

3. Il metodo, gli obiettivi e i risultati del percorso

VIA LIBERA! Ha promosso ed organizzato un gruppo allargato a partire dagli istituti scolastici dei quartieri Candelaro - Rione Biccari - Rione dei Preti (periferia Ovest di Foggia) e dalle più significative realtà associative della città di Foggia che operano nel settore della mobilità sostenibile, della sicurezza stradale e della cittadinanza attiva. In sede di progettazione sono state raccolte le adesioni di istituti scolastici, enti ed associazioni. Con questi vi era già una condivisa volontà di far realizzare un processo partecipativo. Nel primo mese di attività progettuale è stata ampliata la base dei partecipanti, sottoponendo ad associazioni, enti, cittadine e cittadini la sottoscrizione di un manifesto della mobilità da parte di tutti gli aderenti, e la contestuale definizione di un'agenda di attività di formazione alle pratiche di politica generativa e partecipativa per il gruppo di animatori scelti tra gli enti e le associazioni aderenti.

La scelta di metodo è stata quella di articolare il percorso partecipativo su due livelli: siamo partiti da laboratori generativi nelle scuole, che hanno coinvolto i ragazzi e i docenti di quinta classe primaria, prima, seconda e terza classe secondaria dei due istituti scolastici partner. I dieci appuntamenti (cinque per istituto) sono stati il “motore primo” del percorso in quanto è lì che sono nate le riflessioni, le analisi e le proposte da cui il percorso è partito. Il secondo livello è stato denominato “Parlamento della Mobilità” (PdM) un luogo di sintesi composto per metà da alunni, genitori e docenti degli istituti scolastici, e per l'altra metà da delegati delle associazioni aderenti e cittadine/i che hanno sottoscritto il manifesto e si sono iscritti per partecipare alla discussione. Il PdM partendo dai risultati dei laboratori generativi ha discusso sui temi della mobilità pedonale, della ciclomobilità, del trasporto pubblico e della sicurezza stradale, formulando delle proposte che sono poi state rielaborate ed integrate in questo documento finale che è la proposta del percorso partecipativo.

Insieme alla proposta di revisione del PUMS, oggetto del percorso, dai laboratori e dal parlamento sono nate anche delle proposte concrete di azioni e buone pratiche denominate “Si può fare!”, schede tecniche, video dimostrativi e brevi documenti utili ad attivare percorsi di cambiamento in accompagnamento alla revisione del documento di programmazione e alla realizzazione di infrastrutture e interventi per la mobilità sostenibile in esso previste.

4. Il PUMS Foggia 2017-2026: un piano “a metà” da portare alla meta.

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Foggia è stato redatto a partire dal 2017 ed approvato in settembre 2018 (delibera n. 156 del 04/09/2018). Gli obiettivi e le strategie generali di intervento del PUMS 2017-2026, discendevano dalle Linee di indirizzo approvate dalla Giunta Comunale con deliberazione n.89/2015, riassumibili nei punti seguenti:

1. estensione del sistema delle aree e dei percorsi pedonali come fattore di riqualificazione dello spazio urbano;
2. incentivazione della mobilità ciclistica attraverso la creazione di una rete di percorsi protetti e di velostazioni;
3. creazione una rete portante di trasporto pubblico urbano ecocompatibile e ad alta frequenza in grado di costituire una valida alternativa alla mobilità privata;
4. riorganizzazione della circolazione stradale a ridosso delle aree centrali e miglioramento della sicurezza stradale in corrispondenza dei nodi stradali maggiormente critici;
5. riorganizzazione del sistema della sosta fondata sulla diversificazione dell’offerta (parcheggi di interscambio, regolamentazione della sosta su strada e realizzazione di parcheggi in struttura operativo/pertinenziali, questi ultimi solo nei casi in cui essi si dimostrano coerenti con le strategie generali del PUMS;
6. creazione delle precondizioni per l’attivazione di servizi di CityLogistics di iniziativa privata;
7. implementazione di sistemi ITS per la gestione della mobilità urbana e l’infomobilità.

Nelle analisi preliminari il PUMS evidenziava come Foggia (Dati Istat 2011, datati ma ultimi disponibili) sia una città in cui il 60% della popolazione usa l’auto per i percorsi casa-scuola-lavoro, mentre il 30% va a piedi, l’8% usa mezzi pubblici e meno del 2% usa la bicicletta. I tempi di percorrenza medi nel perimetro urbano erano di 12 minuti circa per l’auto, 19 per i pedoni, 5 minuti per gli spostamenti in autobus e meno di 2 minuti per gli spostamenti in bici. *Una città pianeggiante, con clima mite, di medie dimensioni dell’aggregato urbano e con una ampia rete stradale soffriva (e soffre) di un eccessivo uso dell’automobile, spesso ingiustificato dalle distanze e dai tempi di percorrenza.*

IL PUMS riferiva e mappava gli incidenti occorsi a pedoni o ciclisti, 346, che hanno causato 376 feriti e 10 morti nel quinquennio 2011-2015 (AREM-Regione Puglia). Le fasce centrali del mattino ed il tardo pomeriggio risultavano quelle a maggiore incidenza, in concomitanza con il maggiore traffico veicolare. *Pur non disponendo di dati aggiornati, il numero di incidenti mortali di pedoni e ciclisti non si è certo ridotto negli anni. La sicurezza stradale resta un obiettivo fondamentale ancora lontano da raggiungere, per una città di meno di 150.000 abitanti che non può registrare 75 feriti e 2 morti l’anno tra pedoni e ciclisti.*

La rete delle piste ciclabili era di 10 km circa, al 2017 (oggi quasi raddoppiata). La relazione finale del PUMS segnalava l'assenza di segnaletica orizzontale ed un loro pessimo stato di conservazione. Sono stati fatti negli anni numerosi interventi, molti sono ancora in corso, che hanno sensibilmente migliorato per quantità e qualità la rete delle piste ciclabili. *Vi sono tuttavia ancora molti problemi circa la loro integrazione con la rete stradale ed il tessuto urbano, la mancanza di infrastrutture di appoggio (velostazioni, rastrelliere, ciclofficine, ecc.), il loro stato strutturale (tratti soggetti ad allagamento con le piogge) e di manutenzione (crescita di siepi e fronde del verde urbano e non, spostamento dei cordoli).*

Alla luce di comparazioni con altri comuni italiani, analoghi per popolazione ed estensione, è impietoso vedere Foggia così indietro per molti indicatori, IL PUMS individuava nel centro urbano uno dei comparti su cui incidere maggiormente, portandolo ad una spinta pedonalizzazione e limitazione del traffico, a partire dagli assi nevralgici di Via Arpi e Corso Vittorio Emanuele. La relazione del PUMS recitava: *“Lungo questo asse si muove l'idea, concertata con il territorio, di un asse dello shopping che provi a battere il record della Strøget di Copenaghen, in Danimarca, la strada pedonale per lo shopping più lunga al mondo. Un grande e colorato centro commerciale a cielo aperto, formato da via Arpi e corso Vittorio Emanuele, gli assi della Foggia antica e della Foggia moderna. Uno scenario dove progettare la città del futuro in cui concorrono: mobilità lenta, veicoli elettrici, tempi di vita rinnovati, valorizzazione di chiese e beni culturali, piazze, piccolo artigianato, commercio di vicinato, biciclette, connettività wi-fi, sapere e tempo libero”.* È evidente che gli sforzi fatti negli anni immediatamente successivi all'approvazione del PUMS non sono stati sufficienti a rendere neanche una pallida idea di un centro rinnovato nel segno della mobilità sostenibile. Questi buoni propositi vanno ripresi e un PUMS rivisto (o un nuovo PUMS) devono offrire visioni anche più ambiziose di questa, in cui centro e periferie devono interagire, compenetrarsi, rendersi reciprocamente raggiungibili perché parti ugualmente importanti per realtà sociali, culturali e lavorative, di un unico organismo urbano che per il futuro si auspica maggiormente inclusivo e a misura d'uomo.

Per la mobilità pedonale ciclistica il PUMS 2017-26 definiva obiettivi e strategie precisi. Tra gli obiettivi ricordiamo

1. il miglioramento della fruibilità dell'area pedonale esistente e la creazione di condizioni per il suo ampliamento verso la stazione ferroviaria.
2. L'estensione del ricorso alle aree pedonali anche ai quartieri di corona al centro storico e a quelli più periferici in sinergia con gli interventi di rigenerazione urbana e le azioni di promozione della accessibilità pedonale alle scuole di primo grado (zone 30).

3. estendere la rete di percorsi ciclabili e ciclopedonali che innervano la città con l'obiettivo di garantire una connessione reciproca tra i diversi quartieri e verso i principali poli attrattori presenti in campo urbano.
4. Incentivare l'uso della bicicletta attraverso idonee azioni di *safety* e *security*.
5. Promuovere l'utilizzo della bicicletta come mezzo complementare all'auto privata per coprire l'ultimo miglio all'interno delle aree centrali.

Le strategie per realizzare questi obiettivi erano in sintesi:

1. Migliorare l'accessibilità multimodale all'area pedonale esistente e mitigare il traffico automobilistico con le principali correnti pedonali; Raccordare tra loro le aree pedonali esistenti con percorsi protetti o interruzioni della maglia viaria percorribile dal traffico motorizzato.
3. Istituire "zone 30" in corrispondenza di plessi scolastici di istruzione primaria con la duplice finalità di agevolare l'accessibilità pedonale dei bambini a scuola, anche con servizi Pedibus, e di creare aree che possano essere oggetto di riqualificazione dello spazio pubblico a vantaggio dei residenti in sinergia con gli interventi di rigenerazione urbana già programmati.
4. Creare una rete ciclopedonale fondata sulla manutenzione straordinaria dei percorsi esistenti, limitatamente a quelli ritenuti essenziali ai fini della complessiva configurazione di rete, e sulla realizzazione dei tratti mancanti, a partire da quelli già candidati a finanziamento.
5. Individuare provvedimenti finalizzati a garantire la sicurezza della circolazione di pedoni e ciclisti con particolare riferimento ai punti di maggiore conflitto con il traffico veicolare motorizzato (*safety*).
6. Individuare una rete di velostazioni in corrispondenza dei principali poli attrattori di traffico in modo da garantire adeguate condizioni di *security* alla custodia del mezzo.
7. Realizzare un servizio di bike sharing che, in sinergia con la rete di velostazioni di cui al punto precedente, permetta di configurare la bicicletta a pedalata assistita come mezzo per percorrere "l'ultimo miglio" di uno spostamento effettuato in autovettura verso l'area centrale della città.

Per brevità non ci soffermiamo su alcuni interessanti obiettivi specifici e focus che il PUMS prevedeva e che sono rimasti lettera morta o ben lungi dall'essere conclusi (pur essendo a due anni dalla conclusione del periodo di programmazione del PUMS stesso). Citiamo ad esempio la pedonalizzazione di viale XXIV Maggio, il raccordo pedonale Rione Martucci – Stazione Ferroviaria, l'attivazione di bike sharing, pedibus e promozione del "bike to school" e "bike to work" del progetto "Foggia4bike".

Se per alcuni di questi obiettivi si sono raggiunti dei risultati (pedonalizzazione di Piazza U. Giordano, estensione della rete delle piste ciclabili) altri obiettivi sono rimasti quindi fermi al palo e nessuna delle strategie individuate è stata adoperata. Oltre ai casi elencati, si pensi alle Zone 30 in prossimità delle scuole, e alle misure per la sicurezza stradale. A distanza di 6 anni dalla redazione del PUMS solo 3 velostazioni sono state avviate alla funzionalità, due delle quali sono in zone decentrate (via Protano e Via Spera) ed una (quella della stazione Ferroviaria, stazione intermodale) mai aperta e ad oggi in stato di abbandono e degrado. Un Piano Urbano decennale che si prefiggeva obiettivi ambiziosi e condivisibili, ma nasceva con una modesta consultazione e senza strumenti realmente partecipativi, è stato volutamente l'oggetto del nostro percorso. Se il PUMS 2017-26 ha segnato obiettivi validi e si è inserito in linee di finanziamento regionali e nazionali importanti, è il momento di aggiornarlo e di aggiungere un processo davvero partecipato ed orizzontale per valutare insieme alla città cosa è andato bene, cosa è andato male, quali obiettivi vanno rilanciati, quali migliorati e quali abbandonati. Via Libera è un percorso breve e limitato nei mezzi, ma consapevole che nel suo piccolo può costituire un precedente importante per riaffermare la centralità del metodo partecipato anche nella stesura di documenti di programmazione come il PUMS, per dare un'anima alla progettazione, per renderla CON la cittadinanza e non PER la cittadinanza.

5. La proposta partecipata di VIA LIBERA

5.1. Principi generali

Il PUMS Foggia 2017-2026 è un documento di programmazione molto complesso, con una relazione generale di 237 pagine ed un ampio corredo di planimetrie, tabelle e tavole che danno un quadro complessivo degli interventi programmati dal Comune. È evidente che un percorso partecipato non può e non vuole entrare nel merito di aspetti tecnici legati a infrastrutture, servizi, logistica e pianificazione. La proposta di VIA LIBERA si concentra pertanto sugli impatti che oggi la mobilità ha nella vita quotidiana di ragazzi, famiglie, lavoratori, anziani e diversamente abili. Lo sforzo del percorso partecipativo è stato quello rendere accessibili ad un'ampia platea di giovani e meno giovani i principi e i contenuti del documento, facilitando la discussione e stimolando riflessioni e proposte che partissero dai bisogni reali, dalla percezione della città, dei suoi spazi e tempi di percorrenza. Il percorso casa-scuola-lavoro ma anche i percorsi per raggiungere spazi di incontro e ricreativi (parchi, piazze) di studio e di impiego del tempo libero e di fruizione culturale (biblioteche, musei, monumenti, murales ecc.) sono stati la base da cui siamo partiti per ripensare i modelli di mobilità.

Le proposte di Via Libera seguono sia la divisione in sezioni specifiche del PUMS 2017-26 che la conseguente organizzazione delle attività tenute dal percorso partecipato. I laboratori generativi scolastici e gli appuntamenti plenari di discussione del Parlamento della Mobilità hanno affrontato i temi della mobilità pedonale, quella ciclistica, il trasporto pubblico, la sicurezza stradale. Di seguito sono riassunte le proposte che VIA LIBERA fa alla città, frutto della rielaborazione di tutto il lavoro svolto nei sei mesi del percorso.

5.2. Mobilità pedonale

- **Mappatura dei percorsi pedonali:**

I principali percorsi pedonali, sia esclusivi (zone pedonali chiuse ai veicoli) che misti, dovranno essere accuratamente censiti e mappati nel PUMS. Oggetto principale devono essere il centro storico e la zona pedonale ed a traffico limitato, i principali parchi/giardini e piazze dei quartieri cittadini, le scuole, dipartimenti universitari, biblioteche, musei e attrattori culturali e sportivi (teatri, cinema ecc.). Oltre alle zone esclusivamente pedonali, saranno inclusi i marciapiedi delle strade non pedonali, le stradine interne di attraversamento dei parchi. Per ciascuna mappa/itinerario si potrà riportare il tempo di percorrenza medio a piedi, i punti di attraversamento dotati di rampe, semafori a chiamata, dissuasori della velocità veicolare, le eventuali fermate bus rete urbana/extraurbana vicine ed eventuali fermate bicibus pedibus

scolastico. I percorsi saranno ampiamente diffusi e pubblicizzati in città. La mappatura sarà disponibile anche su App dedicata o implementabile in App già esistenti (Google maps, Strava, City Mapper ecc.)

- **Realizzazione di attraversamenti pedonali**

Il PUMS dovrà prevedere l'estensione dei nuovi sistemi di attraversamento pedonale (rialzati, visibili, illuminati, con moderatori velocità veicolare) in tutte le aree scolastiche, universitarie e bibliomuseali, nella vicinanza degli uffici pubblici e dei luoghi di interesse culturale, sportivo e ricreativo.

- **Pedibus scolastico**

I servizi di Pedibus erano già previsti nel PUMS 2017-26 (e nel progetto Foggia4bike) ma non realizzati. Si chiede di progettare entro il 2026, in modo partecipato dei pedibus scolastici in almeno dieci (invece dei cinque previsti) istituti scolastici della città, con l'obiettivo di dotare ogni scuola di un servizio pedibus (da prevedere nel prossimo PUMS). Il pedibus dovrà sostenersi sulle attività volontarie dei genitori, dei "nonni vigili" e delle associazioni che sottoscriveranno specifiche convenzioni con il Comune e gli Istituti Scolastici. Il Comune dovrà occuparsi degli interventi "a contorno" quali la chiusura al traffico totale o parziale, la realizzazione di zone di sosta rapida, la realizzazione delle "fermate pedibus".

- **Chiusura al traffico delle strade antistanti le scuole**

Si propone che il PUMS programmi la sperimentazione e poi l'estensione di modalità di chiusura al traffico veicolare in almeno una delle strade che insistono sul perimetro degli edifici scolastici (ove possibile, quella che insiste sull'ingresso principale della scuola). Questo intervento avrebbe lo scopo di decongestionare le aree limitrofe le scuole, facilitare i percorsi pedibus e andrebbe in sintonia con la promozione di zone "kiss & go" di cui al punto seguente. Inoltre, i mezzi pubblici (bus e scuolabus) potrebbero avere accesso esclusivo alle aree scolastiche, facilitandone l'uso in sicurezza da parte dei ragazzi, l'ingresso uscita degli studenti con diverse abilità.

- **Realizzazione zone di sosta rapida**

Si propone l'istituzione di zone di sosta rapida (del tipo "kiss & go") per consentire alle famiglie di far scendere i ragazzi dall'auto e percorrere gli ultimi 100-200 metri a piedi in sicurezza senza dover parcheggiare o sostare con l'auto nelle vicinanze della scuola. Tali zone dovranno avere dei cartelli ben visibili e degli orari specifici (20 minuti prima dell'orario di ingresso e 20 minuti dopo). Lo stesso potrà essere esteso alle strutture ospedaliere ed ambulatoriali (anziani, donne in gravidanza, disabili) in affiancamento agli appositi stalli riservati nelle aree di parcheggio.

- **Zone 30**

Il PUMS 2017-26 prevedeva la realizzazione di sei “zone 30” per sei istituti scolastici individuati quali potenziali beneficiari di servizi di pedibus sperimentale. Tale realizzazione è stata fino ad oggi disattesa. La nostra proposta è quella di attuare quanto previsto estendendolo fino a dieci istituti scolastici entro il 2026 e prevedere nel prossimo PUMS l’istituzione di zone 30, estesa ad altre scuole e ad altri contesti (strutture ospedaliere, università ecc.).

- **Bonus “allappid”**

Si propone di realizzare un sistema di bonus per chi dimostra (da smartphone o smartwatch) di avere percorso una distanza minima a piedi. Ad esempio, chi percorre almeno 3000 passi (circa 2,2 Km) acquisisce il diritto ad un biglietto corsa singola autobus urbano gratuito. Da affiancarsi a sistemi analoghi già adottati per la bicicletta, anche la scelta di andare a piedi va premiata ed incentivata.

5.3. Mobilità ciclistica

- **Piste ciclabili**

L’intervento che ha avuto maggiore impatto ed è stato in buona parte rispettato rispetto al PUMS 2017-26 è indubbiamente la realizzazione delle piste ciclabili. Senza entrare nel merito tecnico della attuale rete, la proposta che facciamo per inserire nel PUMS elementi migliorativi riguarda diversi aspetti che possono contribuire a migliorare la rete esistente, a renderla più fruibile, a prolungarne la agibilità ed infine a migliorare l’integrazione di questa con i principali luoghi pubblici della città, con i luoghi della formazione e della cultura, dello sport e del tempo libero.

Proponiamo una serie di interventi per migliorare la attuale rete:

- I **cordoli** dovrebbero essere sostituiti con altri di materiale meno duro, o rivestiti di materiale antiurto che prevenga incidenti seri per i ciclisti o i pedoni che li attraversano.
- Vanno potenziati i **sistemi di illuminazione** dedicata alle piste ciclabili, che attualmente beneficiano di illuminazione pubblica della rete stradale e pedonale, non sempre in grado di rendere visibili i ciclisti che le percorrono.
- Va potenziata la **segnaletica**, in particolare dove sono presenti curve strette, rampe, salite più impegnative, per consentire a tutti l’uso in sicurezza e limitare piccoli e grandi incidenti che possono occorrere. Vanno inserite indicazioni dei principali attrattori (es. biblioteca, campo sportivo, museo, centro storico ecc. con le distanze di percorrenza)
- Le **rastrelliere** per bici lungo i percorsi vanno potenziate per numero e tipologia, rimpiazzando quelle vecchie, spostandone alcune in luoghi più consoni. IL PUMS deve prevedere un piano di potenziamento dei parcheggi per bici di sosta breve (es. uffici postali, ambulatori, centri

commerciali) anche mediante sgravi fiscali ai privati che li realizzano (es. su IMU, TARI ecc.). Seguono altri interventi che accompagnino queste infrastrutture verso il loro potenziamento.

- **Toponomastica delle piste ciclabili**

Si propone di promuovere l'uso delle piste ciclabili attraverso la loro identificazione con una speciale toponomastica. Ogni arteria ciclabile (es. direzione Aeroporto, direzione Viale Europa S. Lorenzo) acquisirà un nome scelto dagli abitanti delle zone e dei quartieri che le attraversano.

- **Mappatura piste ciclabili**

Proponiamo che le piste ciclabili della città siano accuratamente mappate e tale mappatura sia pubblica e consultabile (anche su app, su web ecc.), analogamente a quanto proposto per i percorsi pedonali. Proponiamo che nel PUMS sia previsto un sistema di segnalazione in tempo reale da parte dei cittadini delle zone che necessitano di manutenzione ordinaria (es. taglio siepi e fronde) e straordinaria (cordoli rimossi o fuori posizione, pendenze errate che provocano allagamento della pista in caso di pioggia, rimozione ostacoli non autorizzati e occupazione abusiva da parte di dehors, uso parcheggio ecc.). La partecipazione delle comunità cittadine al buono stato di uso e manutenzione è uno degli strumenti più importanti per fare sì che le piste ciclabili siano sentite una parte integrante della mobilità urbana e una risorsa da valorizzare e proteggere.

- **Velostazioni**

Dalla pianificazione del PUMS ad oggi sono state installate soltanto due velostazioni, in Via Protano (Camera di Commercio, Assessorato Urbanistica, Motorizzazione) ed in via Federico Spera (zona residenziale, non interessata da uffici e altri luoghi di servizio pubblico). Entrambe sono alla data odierna non funzionanti e non si conosce la data di attivazione né le modalità di concessione del servizio in appalto e di utilizzo. Si propone di aprire un tavolo ad hoc con associazioni, scuole ed enti pubblici e privati potenzialmente interessati per condividere le scelte di allocazione delle prossime velostazioni. Vanno servite prioritariamente le zone ad alta intensità di lavoratori e studenti pendolari, ad esempio la zona di Via Telesforo- M di via Fani – Pinto, su cui incidono quattro scuole secondarie, il polo ospedaliero, tre dipartimenti universitari, l'Agenzia delle Entrate. In fase di progettazione delle nuove velostazioni queste dovranno essere dei luoghi utili non solo al deposito in sicurezza della bici ma anche dotati di stazioni di ricarica, panchine e verde pubblico, fontane dell'acqua (pubbliche o a pagamento), contenere elementi estetici e/o artistici che le rendano gradevoli, ben visibili e riconoscibili ed integrate nel paesaggio urbano.

- **Ciclofficine:**

vanno mappate le strutture private e pubbliche che offrono riparazioni dei cicli gratuite o a pagamento. Si possono installare piccoli centri di riparazione “fai da te” sorvegliate presso alcuni luoghi cittadini (ad esempio, presso le velostazioni, presso le portinerie di uffici pubblici).

- **Incentivi al “bike to work”:**

Enti pubblici e privati possono beneficiare di finanziamenti ad hoc per l’installazione di parcheggio aziendale per i cicli, all’interno delle strutture, docce e spogliatoi per il personale, piccole ciclofficine ecc. Occorre che il PUMS promuova queste iniziative anche attraverso incentivi fiscali (TARI, IMU), l’apertura di uno sportello comunale per facilitare l’accesso ai finanziamenti in questa direzione.

- **Incentivi al “bike to school”:**

Si propone di realizzare un sistema di bonus simile al “PinBike” per gli studenti che decidono di raggiungere la propria scuola in bicicletta. Esempio: chi percorre almeno 20 km avrà diritto ad ottenere un bonus libri di 5 euro oppure potrà ottenere il biglietto ordinario 10 corse urbane del trasporto pubblico locale (ATAF).

- **Condomini “bike friendly”**

Anche i condomini dotati di cortili ed altre pertinenze con sufficiente spazio possono facilitare molto l’uso della bicicletta per chi vi abita: Proponiamo che nel PUMS siano inseriti degli interventi per agevolare i condomini che installano rastrelliere e rampe, eliminano il divieto di accesso ai cicli nei cortili, individuano spazi per la sosta ed il transito di biciclette e monopattini utili a chi deciderà di passare a questi mezzi per muoversi in città. Gli incentivi potrebbero riguardare ad esempio una riduzione della SUAP per passo carraio condominiale, l’installazione di rampe e dissuasori per le auto sui marciapiedi vicini all’ingresso del condominio, per tutti i condomini che fanno richiesta e realizzano interventi che rispondono a requisiti stabiliti nel PUMS.

5.4. Trasporto pubblico

- **piano orario, fermate ed informazioni**

Il PUMS dovrebbe prevedere che l’azienda di trasporto pubblico urbano (ATAF) tenga consultazioni pubbliche periodiche con un metodo partecipativo ed inclusivo, per la revisione della carta dei servizi e del contratto di servizio con il Comune. Dovranno essere prese in esame tra i vari punti, la revisione degli orari autobus urbani e delle fermate, l’integrazione delle informazioni dai classici tabelloni all’uso di App pubbliche e private (es. nuova app ATAF,

Google Maps, City Mapper ecc.), la tariffazione agevolata per categorie specifiche (studenti, anziani ecc.).

- **flotta automezzi**

Il PUMS deve programmare il progressivo spostamento verso mezzi elettrici, per ridurre le emissioni inquinanti e differenziare la flotta. Si potranno acquistare mezzi più piccoli per alcune zone non pedonali del centro storico in grado di fare corse più brevi e frequenti. Tutti gli autobus dovranno essere dotati di rampe di salita per diversamente abili e carrozzine su tutti i mezzi pubblici, il personale dovrà essere istruito per la gestione dei tempi di sosta e delle manovre necessarie alla salita e discesa.

- **noleggio mezzi pubblici**

Il PUMS potrà programmare la nascita di un servizio ad hoc di noleggio minibus pubblici per eventi di pubblica utilità (che coinvolgono scuole, enti pubblici, onlus, RSA ecc.) ad una tariffa agevolata

- **nuove tipologie di fermata**

Proponiamo che nel PUMS sia prevista la sostituzione progressiva delle vecchie fermate autobus con nuove, dotate di tetti solari, illuminazione notturna, maggiore ombreggiatura, pannelli lcd e sistema GPS che segnalano i prossimi mezzi in arrivo. La fermata potrà essere dotata anche di sistemi di prenotazione a pulsante che garantiscono la sosta del mezzo (es. per le fermate a chiamata) e che anticipano all'autista il numero di persone che saliranno sul mezzo.

- **nodo intermodale e capolinea**

l'attuale PUMS dovrà prevedere entro la sua scadenza (2026) la realizzazione di nuovi e migliori pannelli informativi presso il nodo intermodale anche per gli autobus extraurbani di aziende pubbliche e private che sostano e transitano presso il nodo. Per i mezzi urbani vanno installati nuovi pannelli informativi in tutti i capolinea. In prossimità dei Capolinea (es. CEP, Ospedale) dovrebbero sorgere velostazioni (si veda punto dedicato), bagni pubblici, erogatori di acqua, panchine ed altri elementi di servizio che rendano questi luoghi ospitali e confortevoli per gli utenti.

- **trasporto in orari notturni**

Il PUMS potrebbe prevedere una sperimentazione del tipo "bus della notte- bus della movida" per incoraggiare l'uso del mezzo pubblico e ridurre l'incidentalità nei fine settimana da parte dei più giovani e non solo. Potenziando il trasporto nei fine settimana e realizzando fermate extra in prossimità dei luoghi della "movida" si potrà contribuire a scoraggiare il parcheggio selvaggio e la guida per chi ha assunto alcolici. Il servizio potrebbe essere integrato con altri analoghi

extraurbani come, ad esempio, il treno della notte delle Ferrovie del Gargano, attivo nei mesi estivi.

5.5. Sicurezza stradale e accessibilità

● **contrasto al parcheggio selvaggio**

il PUMS potrà prevedere misure che accompagnino la sicurezza stradale e riduca l'incidentalità e le inefficienze della rete stradale, pedonale e delle piste ciclabili. Proponiamo che il PUMS includa un piano per l'installazione di dissuasori per parcheggi e soste abusive su marciapiedi, zone di ingresso e uscita dalle piste ciclabili, rampe, aree di sosta dei mezzi pubblici ecc.

● **sistema unico di segnalazione**

Nel PUMS si potrà includere un piano di divulgazione dei numeri verdi per segnalare comportamenti illeciti degli automobilisti, integrato con altri più moderni mezzi di segnalazioni (moduli on-line, numero dedicato su social media come Whatsapp e Telegram). Il sistema dovrà essere unico e tracciabile, per facilitare gli interventi della polizia locale e consentire interventi mirati (es. utilizzando lo street control).

● **potenziamento educazione alla sicurezza stradale**

Il PUMS dovrà prevedere un vademecum sui comportamenti corretti da assumere nella fruizione dello spazio urbano. E in particolare indicare l'ordine delle precedenza nei punti in cui la circolazione pedonale, veicolare e in bici/monopattino entrano in collisione. Prevedere l'installazione di cartelli stradali che indichino i comportamenti scorretti. Promuovere giornate dedicate alla corretta fruizione della città, con il coinvolgimento di scuole, associazioni, e istituzioni, con un calendario annuale di eventi (almeno tre o quattro), che mostrino come ci si possa muovere in città senza l'automobile. "Oggi a piedi" - "Oggi in bici" - "Oggi in bus".

● **aggiornamento dei capitolati per la realizzazione di interventi sulla sicurezza**

Nel PUMS dovrà essere specificato che gli appalti per la realizzazione di interventi sulla sicurezza stradale, quali la manutenzione della segnaletica orizzontale, dovranno prevedere l'uso di vernici non evanescenti. In particolare, in prossimità di luoghi sensibili (ospedali, scuole, ecc.) gli attraversamenti pedonali dovranno essere mantenuti con maggiore frequenza.

● **valutazione della accessibilità e interventi straordinari**

La città ha ancora un numero non idoneo di rampe per la salita/discesa di carrozzine ed altri mezzi indispensabili alla locomozione di persone diversamente abili. Anche per i non vedenti

sono molto ridotti i tratti di strada che ne consentono la mobilità in sicurezza. Il PUMS dovrà prevedere dei percorsi preferenziali nella città che garantiscono il 100% degli standard di sicurezza per queste persone, rifacendo i marciapiedi, installando le rampe, rivedendo tutte le autorizzazioni a dehors e ambulanti per garantire lo spazio di transito.

- **videosorveglianza e sicurezza stradale**

prevedere integrazione della rete di videosorveglianza comunale con quella di edifici pubblici (scuole, parrocchie, università, altri enti pubblici ecc.) per migliorare il monitoraggio e tracciare furti di cicli, manomissioni ed atti vandalici su velostazioni, rastrelliere, segnaletica ed altri elementi che concorrono alla mobilità sostenibile.