

1. Sintesi della proposta partecipata di VIA LIBERA

1.1. 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.

1.2. 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/extraburana 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 “allappìd”**

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.

1.3. 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 **segnalética**, 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.

1.4. **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.).

- **fлота 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.

1.5. 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 precedenze 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 capitoli 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 manutenuti 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