

Comune di Mola di Bari



PIANO URBANO
DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
MOLA DI BARI

Relazione sulla partecipazione

Elaborato da





A CURA DI

Ing. Lorenzo Bertuccio (Coordinamento scientifico – SCRAT S.r.L.)

Dott. Valerio Piras (SCRAT S.r.L.)

Dott.ssa Alessandra Fratejacci (SCRAT S.r.L.)

Dott.ssa Maria Morò (SCRAT S.r.L.)

Irene Maria Valeri (SCRAT S.r.L.)

Dott. Giovanni Tucci (SCRAT S.r.L.)

Arch. Francesca Palandri (SCRAT S.r.L.)

con il supporto del GdL del Comune di Mola di Bari





SOMMARIO

1	Percorso partecipato del piano.....	4
1.1	Attività e fasi di lavoro.....	5
2	Portale di ascolto e partecipazione.....	7
2.1	Fase 1: ascolto e analisi del conflitto.....	8
2.1.1	Avvio del procedimento (Evento di lancio a carattere istituzionale).....	9
2.1.2	Primo Incontro Pubblico.....	9
2.1.3	Ascolto dei cittadini.....	12
2.2	Fase 2: fase collaborativa.....	15
2.2.1	Raccolta delle proposte dei cittadini.....	15
2.2.2	Secondo Incontro Pubblico.....	20
2.2.3	Tavolo collaborativo.....	21
2.2.4	Evento di chiusura (a carattere divulgativo).....	31





1 PERCORSO PARTECIPATO DEL PIANO

La redazione di complessi strumenti di pianificazione della mobilità, come il PUMS, in particolar modo per un territorio, quello di Mola di Bari, articolato su numerosi sistemi di trasporto e dove si intrecciano flussi di persone e merci che vanno dalla scala locale fino alla scala regionale e nazionale, richiede necessariamente uno strutturato processo di coinvolgimento della comunità locale e dei principali stakeholder del territorio che accompagni la redazione del piano. Come richiamato dalle Linee Guida Europee sui PUMS, all'avvio della strategia di coinvolgimento ci si è posti l'obiettivo di rispondere con chiarezza alle seguenti quattro domande: Perché? (perché si sta intraprendendo il processo di coinvolgimento e come influenzerà la strategia); Chi? (chi sarà coinvolto nel processo decisionale); Come? (quali strumenti e tecniche useremo); Quando? (Quando avverrà il coinvolgimento e quando evitarlo).

L'approccio utilizzato si basa sull'ascolto attivo del territorio: una conoscenza accurata e capillare del territorio permette da un lato di individuare preventivamente i principali temi da trattare e gli aspetti critici che potrebbero emergere durante le fasi del processo partecipativo, dall'altro di individuare i soggetti da coinvolgere nel processo partecipativo e le più efficaci strategie di comunicazione da adottare. L'elaborazione del PUMS è stata accompagnata con un processo partecipativo finalizzato a costruire una visione condivisa delle strategie e delle azioni di intervento da realizzare. È stata effettuata la progettazione e la realizzazione del processo informativo, comunicativo e partecipativo garantendo la presenza del GdL nei momenti di confronto con gli organi rappresentativi, con le diverse amministrazioni e figure istituzionali, con la cittadinanza e con tutti gli stakeholder.

Durante la fase di partecipazione sono stati organizzati e gestiti incontri pubblici focalizzati sulle tematiche cruciali (trasporto pubblico, logistica, mobilità ciclistica, pedonale, turistica). All'interno del Piano di Partecipazione e Comunicazione sono stati definiti i criteri e le modalità per dare attuazione al processo partecipativo, mappare gli stakeholder, individuare i testimoni privilegiati e attuare il loro coinvolgimento nel processo partecipativo, attivare il confronto con gli Amministratori locali dell'ambito territoriale della Città Metropolitana di Bari e coinvolgere i cittadini attraverso attività di comunicazione e informazione. Le tecniche di partecipazione e comunicazione si sono caratterizzate per il loro carattere innovativo e multimediale e sono state calibrate in relazione ai differenti target di riferimento.

L'emergenza Coronavirus ha imposto un percorso sperimentale di coinvolgimento degli stakeholder e dei cittadini attraverso tecnologie partecipative e formative on-line, utilizzando una serie di strumenti (video tutorial, questionari online, geoblog, ecc), per condividere gli obiettivi, condurre l'analisi SWOT, descrivere il quadro delle criticità e delle opportunità, ma anche avanzare e raccogliere le proposte e le idee. Il solo evento di chiusura a carattere divulgativo, previsto nella fase 2, e se possibile, a seconda del rientro o meno dell'emergenza Coronavirus, il tavolo collaborativo (rivolto ai principali portatori di interesse tecnico/economico e dei settori della mobilità e dei trasporti) potranno essere organizzati in maniera frontale.



L'intendimento è stato anche quello di cogliere l'occasione per lanciare messaggi positivi e costruttivi rivolti ai giovani e all'intera cittadinanza, con la convinzione che, anche in un periodo di estrema difficoltà, si può ritrovare e stimolare il senso di appartenenza e di comunità con l'ausilio della tecnologia. Di seguito si dettaglia il percorso partecipativo e sperimentale seguito.

1.1 ATTIVITÀ E FASI DI LAVORO

La partecipazione è stata articolata secondo due fasi principali di lavoro:

- Fase 1, di ascolto e analisi del conflitto (conflict assessment), finalizzata alla comprensione delle posizioni e delle aspettative degli attori locali;
- Fase 2, collaborativa e partecipativa, finalizzata alla condivisione delle strategie e delle azioni del PUMS.

Il coinvolgimento dei cittadini, in accordo con la seconda edizione delle "Linee guida europee per lo sviluppo e l'implementazione del PUMS" di recentissima pubblicazione, deve aver luogo durante tutto il ciclo del PUMS, ma non in ciascuno dei 12 step.



Figura 1 - Coinvolgimento dei cittadini nel processo di PUMS

La Figura 62 suggerisce step e attività durante i quali il processo di pianificazione può beneficiare di idee, visioni e impegno dei cittadini.

È stato previsto, inoltre, il coinvolgimento attivo del mondo della scuola, con l'intendimento che non si esaurisca con il percorso di partecipazione, ma che continuerà in maniera strutturale, inserendo

successivamente il tema della mobilità sostenibile, declinato per ordine e grado della scuola, nell’ambito dei Piani Triennali di Offerta Formativa delle scuole, scongiurando che le attività svolte nell’ambito del PUMS costituiscano iniziative episodiche limitate alla sola fase di partecipazione e redazione del PUMS stesso..

L’intero percorso e le due fasi si sono avvalse di un portale di ascolto e partecipazione dei cittadini.

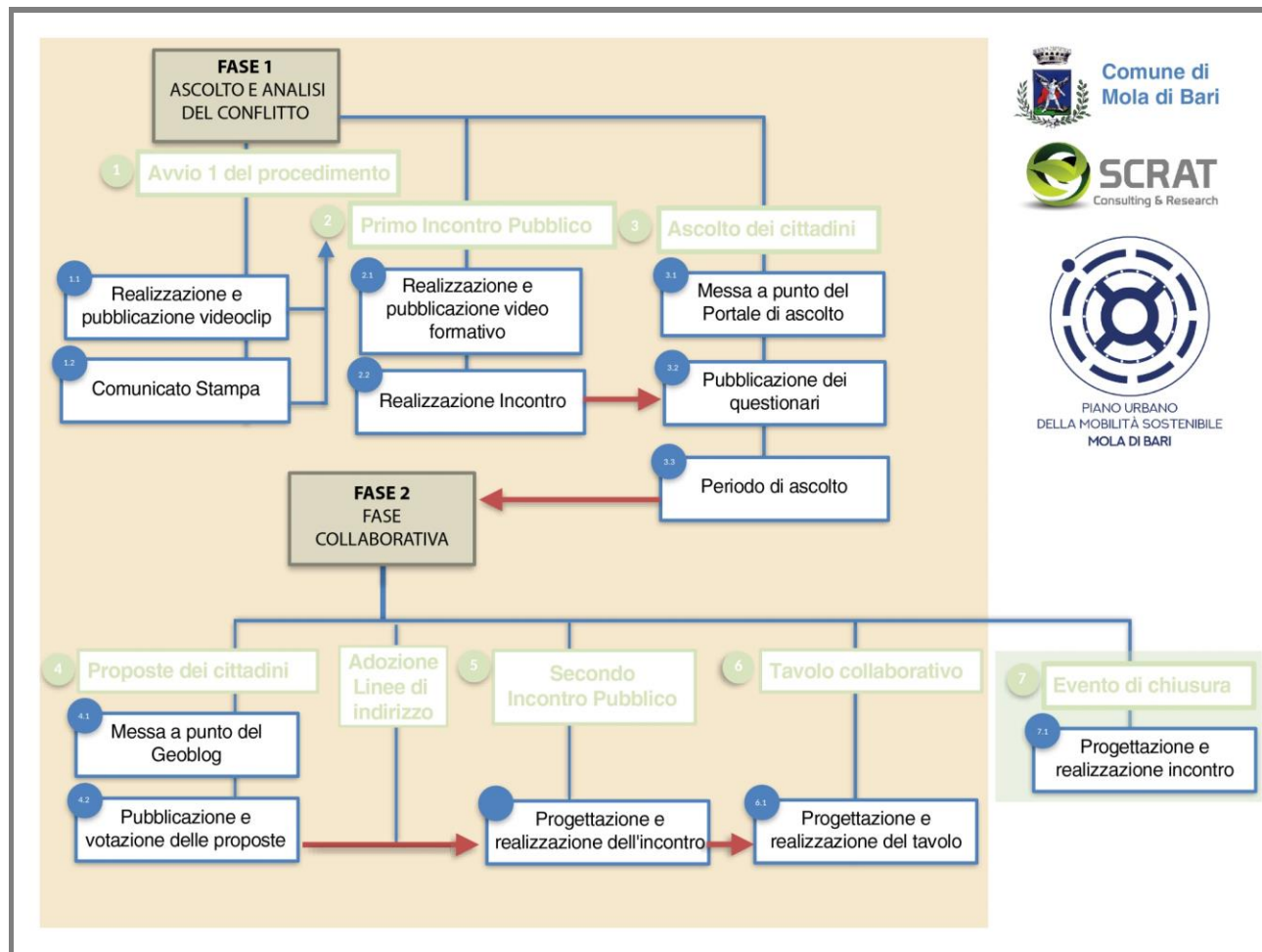


Figura 2 – Le fasi del processo di partecipazione

2 PORTALE DI ASCOLTO E PARTECIPAZIONE

Il portale web di ascolto e partecipazione ha consentito il coinvolgimento diretto di cittadini in tutte le fasi del processo, proponendo questionari dedicati a differenti target (lavoratori, studenti, pensionati, ...) e un geoblog dove gli stessi hanno potuto indicare le proprie proposte di intervento, nonché votare le proposte altrui.



Figura 3 - Homepage del portale web di ascolto e partecipazione

La consultazione è stata condotta sin dall'avvio della fase di costruzione del PUMS e continuerà nelle fasi di consolidamento del Piano, per raccogliere punti di vista su problematiche specifiche:

- nella fase 1, dopo la registrazione, ai cittadini è stato inizialmente sottoposto il questionario di base sugli obiettivi del PUMS (immediatamente dopo primo incontro pubblico con gli stakeholder), sulle abitudini di spostamento e sul livello di soddisfazione;
- nella seconda fase, tramite geoblog il cittadino ha potuto proporre interventi o azioni, oppure esprimere, attraverso una semplice votazione, la propria opinione sulle proposte degli altri cittadini, organizzate per area tematica.

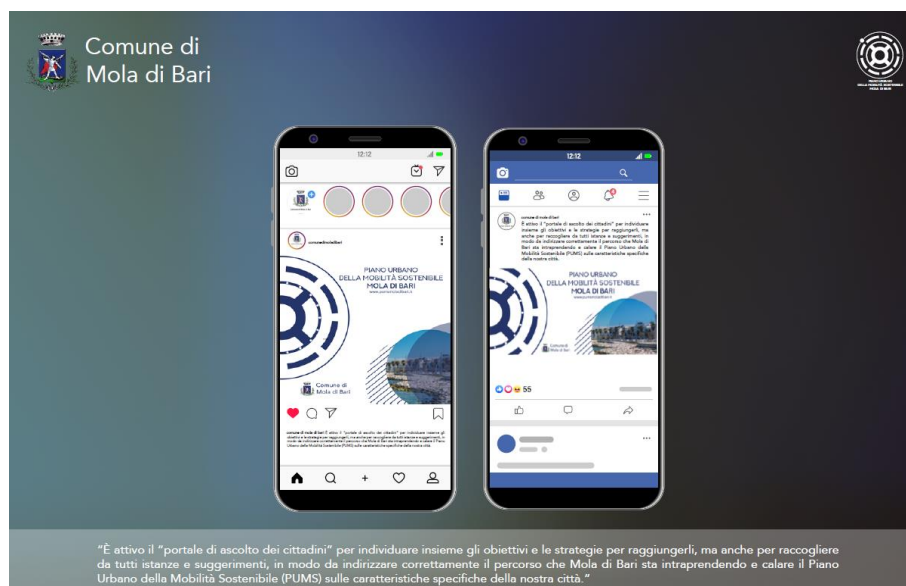


Figura 4 – La promozione attraverso i social del portale web di ascolto e partecipazione



Figura 5 – La promozione attraverso il sito web del Comune del portale web di ascolto e partecipazione

2.1 FASE 1: ASCOLTO E ANALISI DEL CONFLITTO

L'analisi del conflitto rappresenta il principale strumento metodologico utilizzato per affrontare un processo di concertazione ed eventualmente di mediazione dei conflitti pubblici locali tra interessi e posizioni divergenti. L'adozione di questo metodo (Public Consensus Building) permette di individuare e analizzare, in una fase anticipata di elaborazione del piano, i seguenti aspetti:

- i temi di maggior interesse e le percezioni degli attori locali rispetto ai temi affrontati dal piano;
- le posizioni e gli interessi in gioco, ossia i vantaggi da ottenere o le perdite da evitare, da parte di ciascun portatore di interesse che prende parte al processo decisionale;
- gli elementi e le posizioni che possono consentire di avviare per ciascun tema un dialogo negoziale a somma positiva (mutual gain approach) e per contro le posizioni divergenti difficilmente riconponibili;
- le risorse a disposizione degli attori (risorse politiche, giuridiche, economiche e relazionali) che possono influenzare positivamente o negativamente il processo decisionale;
- le dinamiche, le relazioni e le modalità di azione dei diversi portatori di interesse e la loro capacità di interazione e dialogo.

È stata realizzata la fase di ascolto e di conflict assessment mediante la somministrazione di questionari a stakeholder (durante incontri pubblici virtuali) e cittadini (mediante il portale di ascolto). Nel seguito sono descritti i risultati secondo uno schema contenente i seguenti aspetti:

- la sintesi dei risultati emersi, organizzati per temi in base alle priorità indicate dagli interlocutori contattati;
- la descrizione dei temi condivisi e di quelli più conflittuali, che consente di evidenziare le principali aree di possibile convergenza o divergenza (interessi in gioco e posizioni assunte dai diversi interlocutori, ambiti negoziali realmente praticabili, temi di maggiore interesse da parte degli attori in gioco, ecc.);
- l'analisi SWOT di processo (punti di forza e debolezza, opportunità e minacce) rispetto all'organizzazione e alla modalità di gestione della fase collaborativa e partecipativa.

2.1.1 Avvio del procedimento (Evento di lancio a carattere istituzionale)

Evento di lancio del progetto, dove sono stati illustrati brevemente i contenuti del Piano e le modalità di svolgimento del processo partecipativo. L'evento si è sostanziato in un videoclip della durata di 6 minuti circa in cui sono stati montati un videomessaggio del Sindaco e uno dell'Assessore competente (che hanno inquadrato con sobrietà ed efficacia il percorso e lo hanno contestualizzato al momento storico emergenziale), seguito da un breve video curato da SCRAT in cui una voce fuori campo ha commentato alcune slide, grafici e immagini evocative del percorso partecipativo e di redazione del PUMS. Il videoclip è stato postato sui principali social media e preceduto da un comunicato stampa, da veicolare alle principali testate e media locali per favorire la visibilità dell'avvio del procedimento.

2.1.2 Primo Incontro Pubblico

È stato organizzato un primo incontro pubblico on-line, destinato a una molteplicità di stakeholder (elencati il Tabella 13), il cui coinvolgimento proseguirà poi nelle fasi successive del processo.



Imprese e commercio	Associazioni e professioni	Mobilità	Enti
SITAE S.p.A.	Associazione Marinai e Pescivendoli Molesi	Ferrovie dello Stato	Regione Puglia
Associazione imprenditori molesi MetAmare	Associazione Coltivatori Diretti	STP - Società Trasporti Provinciale	Città Metropolitana di Bari
Associazione Turistica Pro Loco	Associazione Antiche Ville	Ferrovie Sud Est	Presidi e Direttori didattici (Ufficio Scolastico Provinciale)
Associazione Autonoma Artigiani Molesi	GAL (Gruppo Azione Locale)	Miccolis Trasporti	Comando di Polizia Urbana
CONFARTIGIANATO	Circolo Legambiente	Chiarelli Autonoleggio	Comando dei Carabinieri
CONFCOMMERCIO	Comitato Festa Patronale	ANAS	Comando Guardia di Finanza
GHZ Service srl	GAM Giovani Architetti Molesi		Comando Capitaneria di porto (Locamare)
Brother srl	Città dei Ragazzi		Comuni contermini: Rutigliano, Polignano, Conversano, Bari
Ceramiche Orion srl			Poste Italiane
ExpoMare Peter Nautica srl			
Thesi srl			
Lidl Italia srl			
Frantoio Griseta SAS			

Tabella 1 - Mappatura degli stakeholder

L'incontro si è concentrato sul livello di soddisfazione della mobilità a Mola di Bari, , sul completamento dell'analisi SWOT (punti di forza e di debolezza, minacce e opportunità), su analisi e valutazione dei conflitti (conflict assessment) e sulla valutazione degli obiettivi del PUMS.



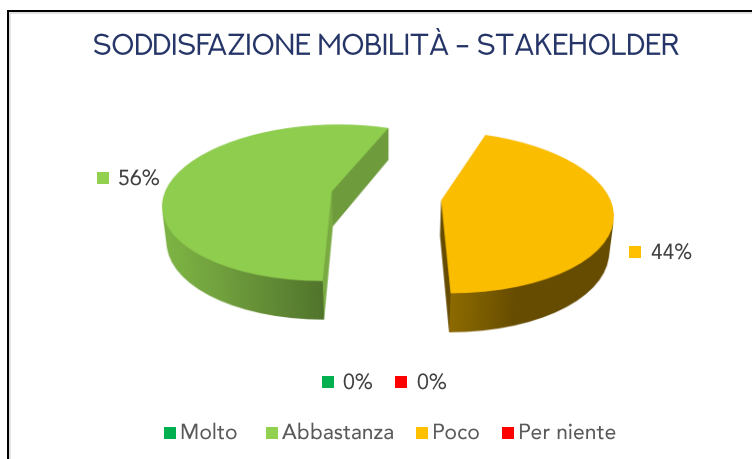


Figura 6 - Livello di soddisfazione degli stakeholder

Durante il primo tavolo di confronto con gli stakeholder è stata dapprima effettuata l'analisi SWOT (i cui risultati sono stati riassunti nel paragrafo precedente), dopo la quale ci si è dedicati alla somministrazione di un questionario agli stakeholder, composto dalle due seguenti domande:

1. Pensando al complessivo sistema di mobilità urbana della città di Mola di Bari e al traffico, quanto ritiene di essere soddisfatto?
2. Quali secondo lei sono gli obiettivi più importanti che l'Amministrazione dovrebbe perseguire?

La seconda domanda a risposta multipla elencava i 21 obiettivi primari tra i quali lo stakeholder selezionava quelli ritenuti più importanti (con un massimo di 7 selezioni su 21). Alla fine della somministrazione è seguita una fase di analisi e commento dei risultati ottenuti.

Il medesimo questionario è stato sottoposto ai cittadini sul portale d'ascolto, al quale tutti i cittadini maggiorenni potevano rispondere.

Di seguito la rappresentazione grafica dei risultati dell'indagine presso gli stakeholder.

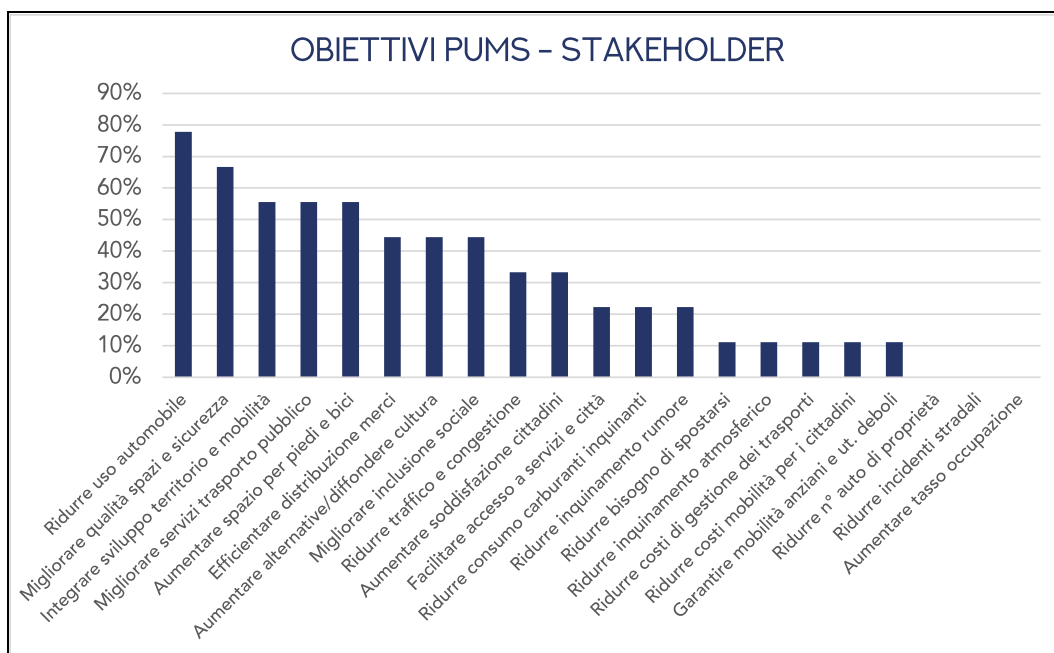


Figura 7 - Obiettivi più importanti secondo gli stakeholder

2.1.3 Ascolto dei cittadini

Attraverso il portale web di ascolto e partecipazione è stata avviata la fase di ascolto dei cittadini a cui è stato sottoposto il questionario di base sugli obiettivi del PUMS (così come emersi dal primo incontro pubblico con gli stakeholder), ma anche sulle abitudini di spostamento e sul livello di soddisfazione dei servizi e delle condizioni di mobilità a Mola di Bari.



Figura 8 – Locandina di invito ai cittadini per la compilazione del questionario

Hanno compilato il questionario generico per i cittadini 591 persone, mentre sono stati 440 i questionari compilati per le scuole. Tuttavia le elaborazioni seguenti riguardano soltanto i 688 questionari validi (indicati genericamente come cittadini) e cioè 389 questionari generici e 299 questionari per le scuole (53 studenti, 165 genitori e 81 tra personale docente e non docente).

Si precisa che la partecipazione di un campione di 591 persone è da considerare più che soddisfacente: un'indagine campionaria su Mola di Bari infatti prevede, con un intervallo di confidenza del 98% e un errore statistico pari a +/- 5, l'estrazione di 529 cittadini (calcolati sulla popolazione con età di almeno 14 anni, pari a 22.132 persone a Mola di Bari). Un numero di rispondenti pari a 591 (campione di cui è stata studiata la rappresentatività) è, dunque, statisticamente più che sufficiente.

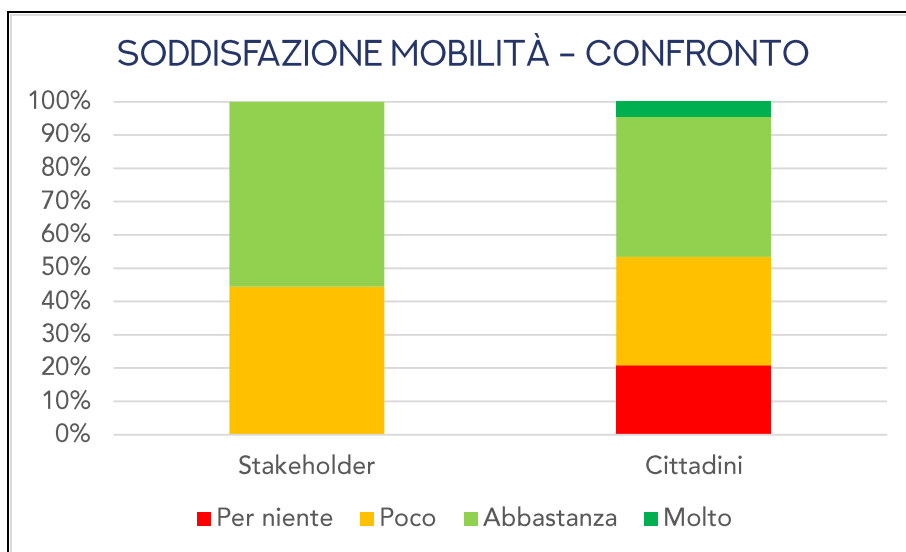


Figura 9 – Confronto tra il livello di soddisfazione degli stakeholder e dei cittadini

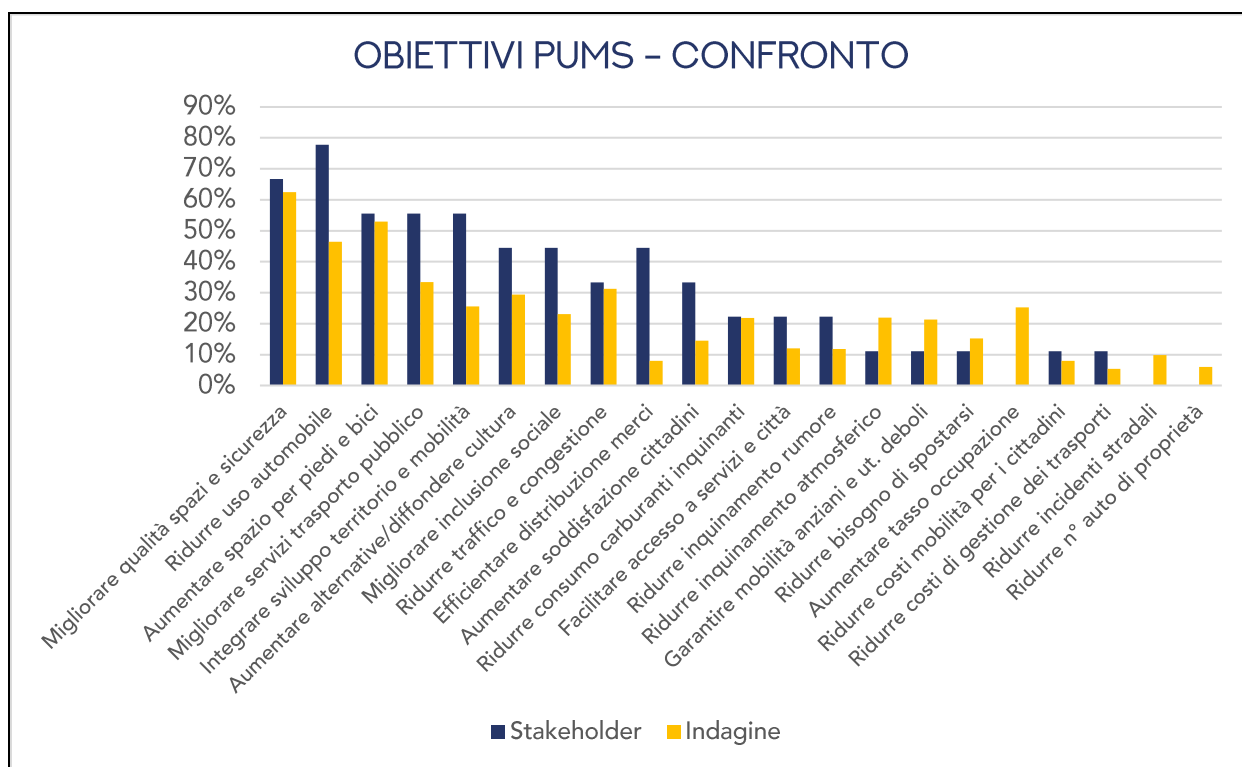


Figura 10 - Confronto tra gli obiettivi più importanti secondo gli stakeholder e i cittadini

2.2 FASE 2: FASE COLLABORATIVA

La seconda fase del processo di redazione del PUMS ha previsto, dapprima, il coinvolgimento diretto di cittadini che attraverso il geoblog del portale web di ascolto hanno potuto indicare le proprie proposte di intervento e votare le proposte altrui e, in un secondo momento, la partecipazione aperta e inclusiva degli stakeholder in cui sono state discusse la visione e le strategie generali del PUMS, nonché partecipate le proposte dei cittadini messe a sistema dal GdL del PUMS integrate con le istanze avanzate dagli stakeholder nel corso del Secondo Incontro Pubblico e del Tavolo Collaborativo.

2.2.1 Raccolta delle proposte dei cittadini

Tramite geoblog il cittadino ha potuto proporre interventi o azioni, oppure esprimere, attraverso una semplice votazione, la propria opinione sulle proposte degli altri cittadini organizzate per area tematica.



Figura 11 – La promozione attraverso il sito web del Comune dell'invito ai cittadini a proporre interventi



Figura 12 – Locandina di invito ai cittadini a proporre interventi



Figura 13 – La promozione attraverso i social dell'invito ai cittadini a proporre interventi



Figura 14 – Il portale di ascolto dei cittadini – Proposte di intervento



I cittadini hanno proposto complessivamente 48 interventi suddivisi tra le categorie così come riportato nella tabella seguente:

Categorie di interventi	Numero proposte
ciclabilità	6
logistica merci	4
parcheggi	21
sicurezza stradale	4
spostamenti pedonali	2
trasporto pubblico	4
viabilità	3
accessibilità disabili	1
Altro	3

Tabella 2 - Categorie di interventi proposte dai cittadini

Come emerge dallo screenshot allegato, il numero maggiore di proposte riguarda il centro storico e la parte della città compresa tra il water front e il tracciato ferroviario. Le categorie “Parcheggi” e “Ciclabilità” sono quelle che hanno ricevuto più proposte dai cittadini.

Le proposte sono state, inoltre georeferenziate, su sistema GIS e rappresentate in forma grafica e sintetica, come mostrano le seguenti immagini, per poter essere più agevolmente partecipate con gli stakeholder durante il Secondo Incontro Pubblico.



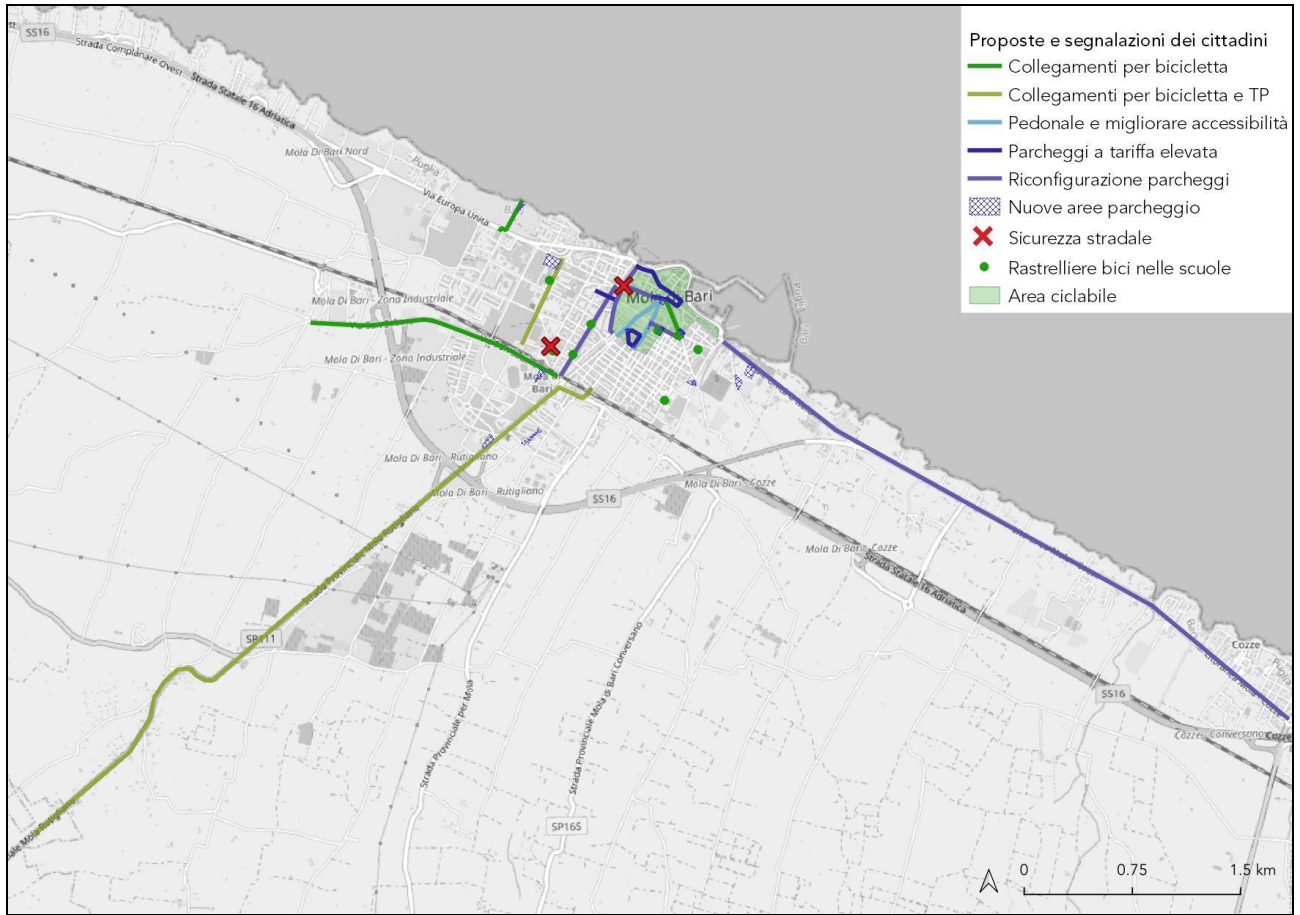


Figura 15 - Georeferenziazione e rappresentazione grafica delle proposte dei cittadini

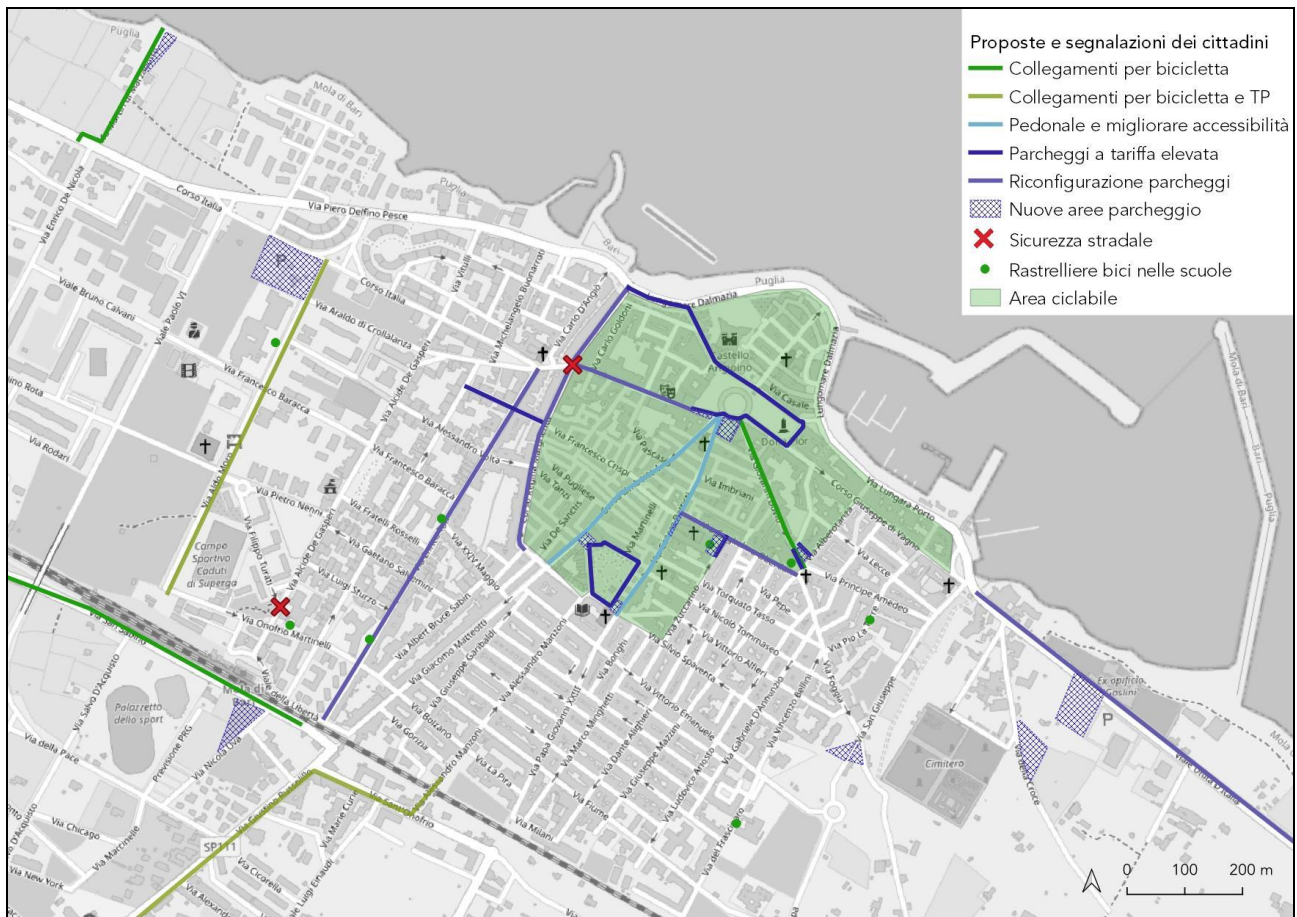


Figura 16 - Georeferenziazione e rappresentazione grafica delle proposte dei cittadini (zoom sul centro)

2.2.2 Secondo Incontro Pubblico

Il Secondo Incontro Pubblico, tenutosi in modalità on-line e destinato agli stakeholder coinvolti nel primo incontro pubblico della fase 1, si è tenuto il 2 marzo 2021 ed è stato finalizzato all'individuazione dei pacchetti di misure ritenuti più idonei al perseguimento degli obiettivi individuati nel primo incontro, a partire dall'analisi delle proposte avanzate dai cittadini.

La schematizzazione delle misure ne ha previsto il raggruppamento nelle seguenti 5 categorie:

- Mobilità ciclistica e pedonale
- Trasporto pubblico
- Iniziative di promozione della mobilità sostenibile (Mobility Management)
- Trasporto merci
- Trasporto privato e parcheggi

A valle del Secondo Incontro Pubblico gli stakeholder sono stati invitati a condividere eventuali osservazioni su quanto discusso tramite un modulo on-line appositamente predisposto. Le



osservazioni ricevute sono state integrate direttamente nelle proposte discusse nel successivo Tavolo Collaborativo.

2.2.3 Tavolo collaborativo

Il Tavolo Collaborativo, organizzato sotto forma di discussioni tematiche durante le quali individuare le soluzioni tecniche più appropriate a rendere efficaci le azioni del PUMS, è partito di fatto dalle osservazioni pervenute tramite il modulo on-line tra il 2 e 12 marzo 2021.

L'incontro si è tenuto in modalità on-line in due appuntamenti successivi, il 19 e il 25 marzo 2021 ed è stato rivolto ai principali portatori di interesse tecnico/economico e dei settori della mobilità e dei trasporti e ha visto anche la partecipazione di comitati di cittadini.

Il tavolo di lavoro è stato condotto facendo sempre riferimento alla scala degli obiettivi, così come emersa nella prima fase di ascolto con i cittadini e gli stakeholder, e quindi tenendo fede alle 4 macro-aree tematiche previste dalle Linee Guida sui PUMS della Regione Puglia (nonché dalle Linee Guida Nazionali del MIT):

- A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità
- B) Sostenibilità energetica e ambientale
- C) Sicurezza della mobilità stradale
- D) Sostenibilità socio-economica

Le misure sono state discusse nel loro complesso e poi condivise con i partecipanti tramite il software on-line Mentimeter, che permette ai presenti di esprimere un voto a distanza tramite il loro smartphone o il personal computer.



Per ciò che concerne la mobilità ciclistica e pedonale, alcune misure più importanti sono state condivise separatamente, mentre successivamente si è provveduto a una votazione complessiva dell'insieme di misure di questa categoria, indicate di seguito:

- Percorsi ciclabili nelle vie del centro cittadino
- Percorsi pedonali per migliorare accessibilità e sicurezza nelle strade del centro
- Ampliamento delle aree pedonali, con particolare attenzione al centro storico
- Installazione di cicloposteggi nei pressi di strutture scolastiche per favorire la ciclabilità scolastica
- Percorsi ciclopedonali verso le aree periferiche e le frazioni
- Moderazione del traffico con interventi mirati a trasformare l'area urbana in Città 30

La proposta di riqualificare Via De Gasperi, destinando parte della carreggiata alle biciclette, ha avuto un riscontro positivo dal 75% dei partecipanti.

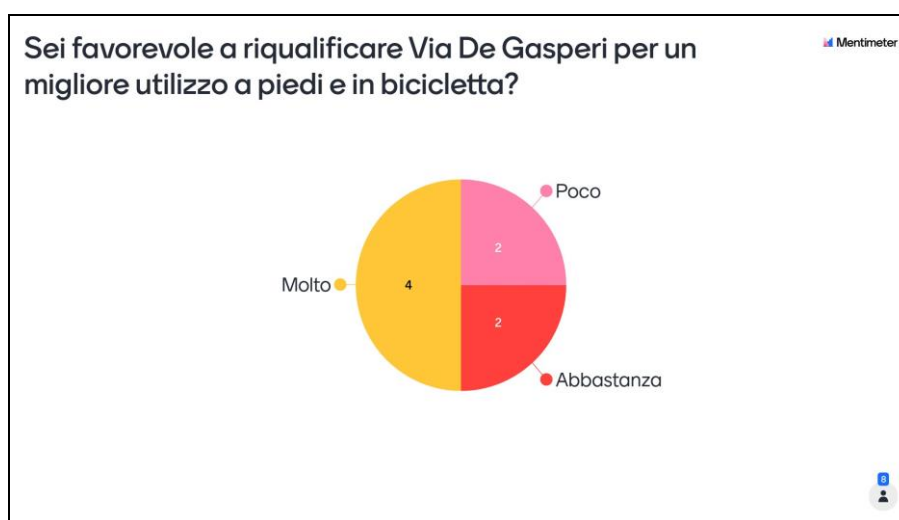


Figura 17 - Condivisione della proposta di ciclabile su Via De Gasperi

La scelta tra bike sharing e velostazioni, volta a favorire l'uso della bicicletta a Mola, non ha avuto un esito chiaro poiché entrambe le opzioni hanno ricevuto un numero simile di preferenze. Sarà dunque approfondita in una fase successiva.

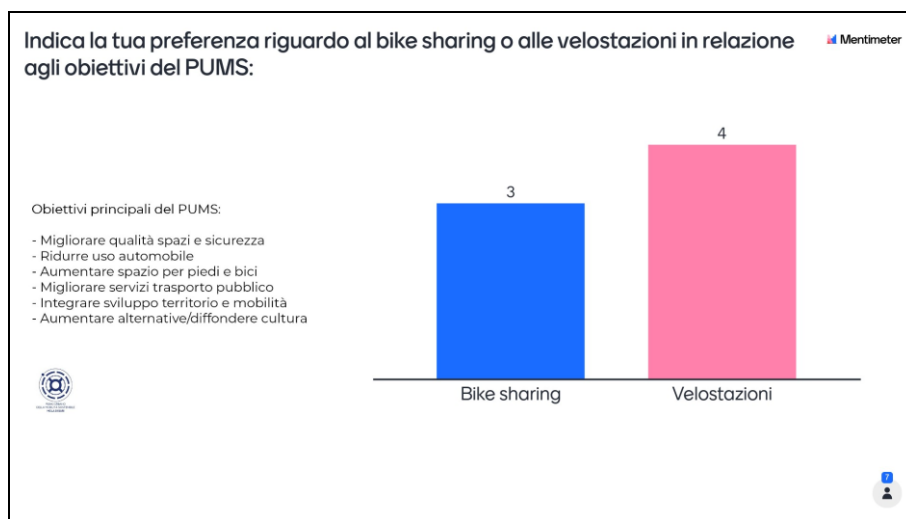


Figura 18 - Preferenza tra bike sharing e velostazioni

La proposta di introduzione di zone 30 nei tre contesti urbanizzati di Mola (capoluogo, frazione di San Materno e frazione di Cozze) ha ricevuto riscontri molto positivi per ognuno dei tre ambiti. Il rallentamento della velocità delle autovetture, come indicato in fase di condivisione della misura, avverrà tramite i seguenti interventi:

- porte d'accesso;
- riconfigurazione della sezione stradale;
- isole ambientali.



Figura 19 - Condivisione dell'introduzione della città 30 nei tre ambiti di Mola

Complessivamente, le misure di mobilità ciclistica e pedonale sono state ritenute più che adeguate a contribuire agli obiettivi del PUMS dalla quasi totalità degli stakeholder.

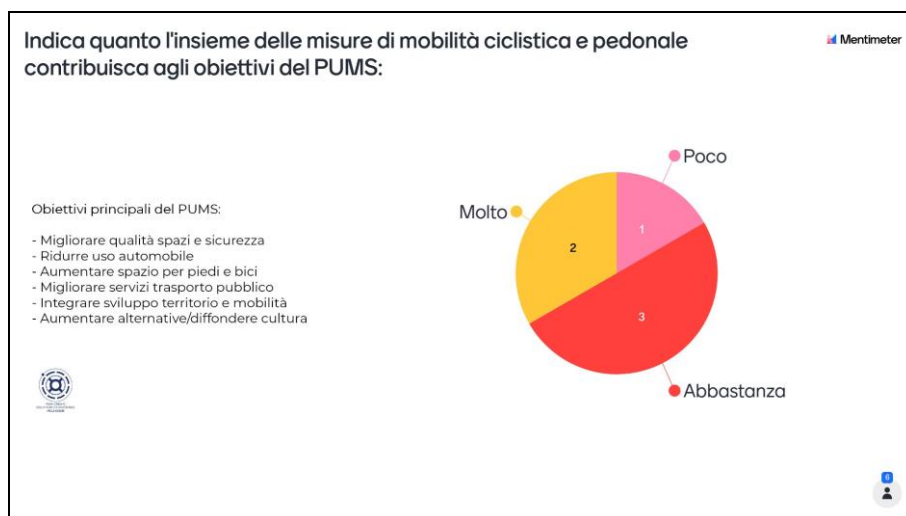


Figura 20 - Condivisione delle misure di mobilità pedonale e ciclistica

Per quel che riguarda il trasporto pubblico, le misure più importanti sono state condivise separatamente, senza provvedere a una votazione complessiva dell'insieme di misure di questa categoria, indicate di seguito:

- Sviluppo di servizi di trasporto locale a chiamata
- Collegamenti del centro con le frazioni e aree periferiche
- Inclusione della stazione di Mola come fermata della rete regionale veloce
- Integrazione con i vettori extraurbani e istituzione di aree di interscambio
- Servizi alternativi di mobilità collettiva

La quasi totalità degli stakeholder si dichiara a favore dell'introduzione del trasporto a chiamata in sostituzione parziale dell'attuale servizio a orari.



Figura 21 - Condivisione della proposta di servizio a chiamata

Tutti i partecipanti hanno indicato parere positivo riguardo alla possibile introduzione di una fermata del treno Regionale Veloce presso la stazione di Mola.

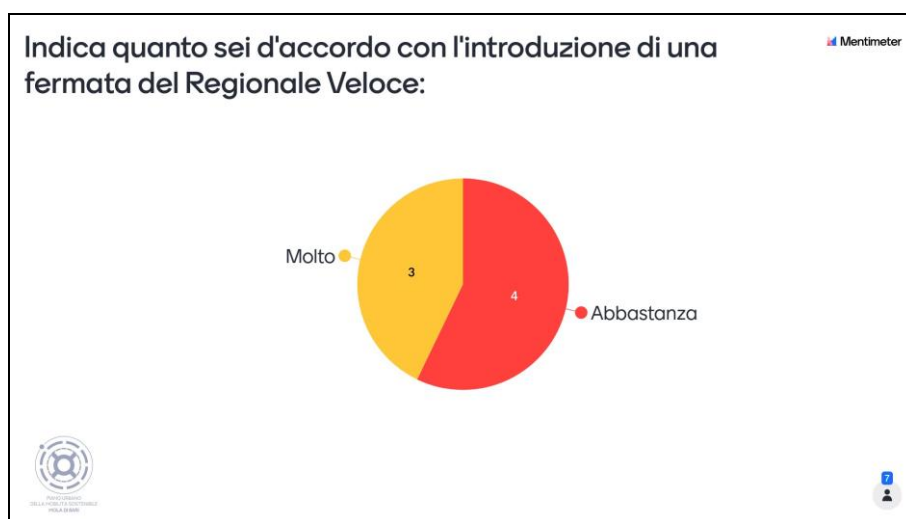


Figura 22 - Condivisione della proposta di fermata del Regionale Veloce

Anche le misure volte ad aumentare l'accessibilità alla stazione ferroviaria hanno ricevuto un consenso unanime da parte degli stakeholder.

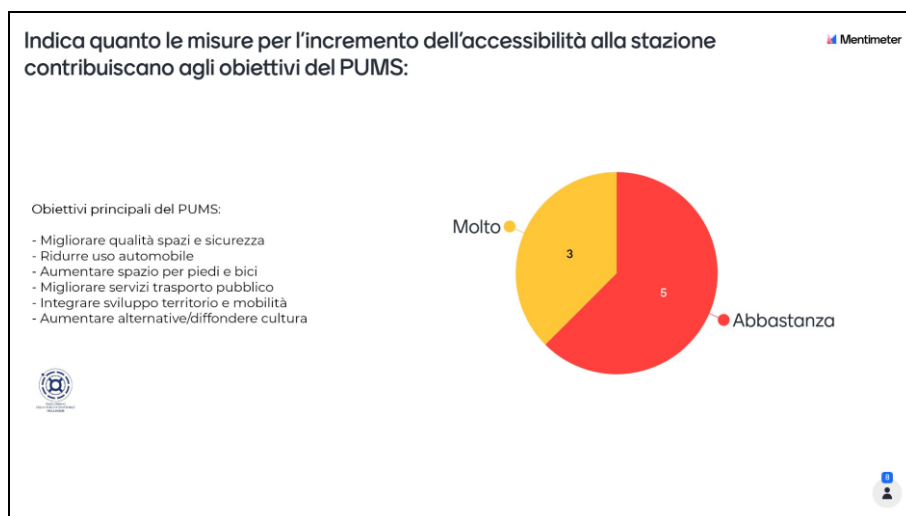


Figura 23 - *Condivisione delle misure volte all'incremento dell'accessibilità alla stazione*

Le iniziative di promozione della mobilità sostenibile (Mobility Management) sono state condivise separatamente (fatta eccezione per il rafforzamento dei Capodieci), dopodiché si è provveduto a una votazione complessiva dell'insieme di misure di questa categoria, indicate di seguito:

- Iniziative di incentivo e promozione della mobilità attiva anche con contabici motivazionali
- Diffusione della figura del mobility manager scolastico e aziendale
- Campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale
- Diffusione spazi di coworking
- Piattaforma di carpooling
- Istituzionalizzazione del pedibus scolastico
- Rafforzamento dei Capodieci come infrastruttura identitaria per la mobilità ricreativa

La maggior parte delle misure di mobility management proposte ha ricevuto pareri più che positivi, mentre si registrano alcuni pareri più tiepidi verso la diffusione di spazi di coworking e

l'introduzione di una piattaforma di carpooling. A queste due misure sarà dunque data una priorità inferiore in fase di implementazione del PUMS.

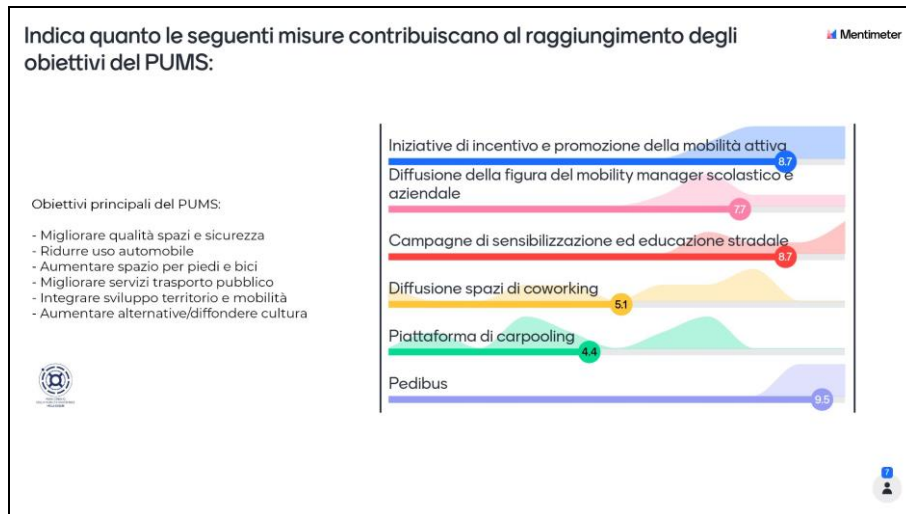


Figura 24 - Condivisione delle singole misure di mobility management

L'insieme delle misure di mobility management è ritenuto da tutti gli stakeholder adeguato al raggiungimento degli obiettivi del PUMS.

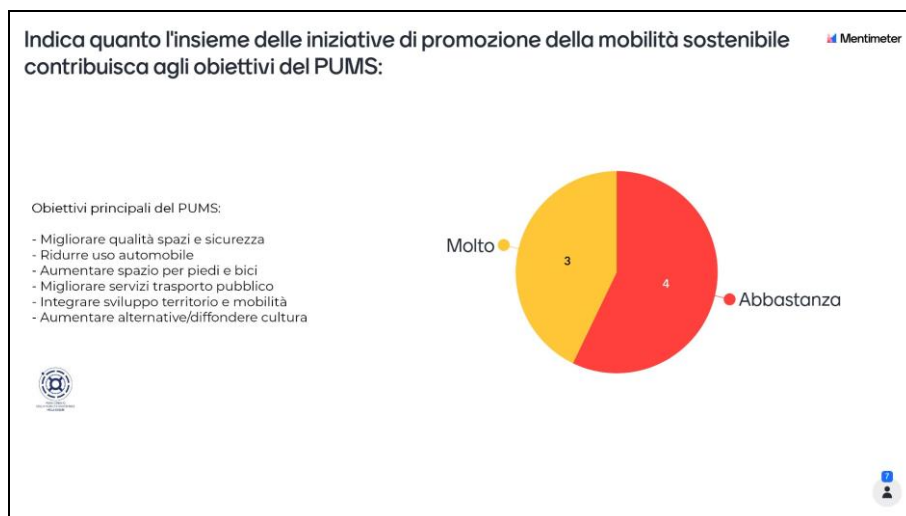


Figura 25 - Condivisione dell'insieme di misure di mobility management

Riguardo al trasporto merci, si è provveduto a una votazione complessiva dell'insieme di misure di questa categoria, ivi inclusa l'individuazione di aree di logistica merci nel centro cittadino, dopodiché è stata condivisa la proposta di spostamento dell'area mercatale.

L'insieme delle misure sul trasporto merci è ritenuto da tutti gli stakeholder adeguato al raggiungimento degli obiettivi del PUMS.

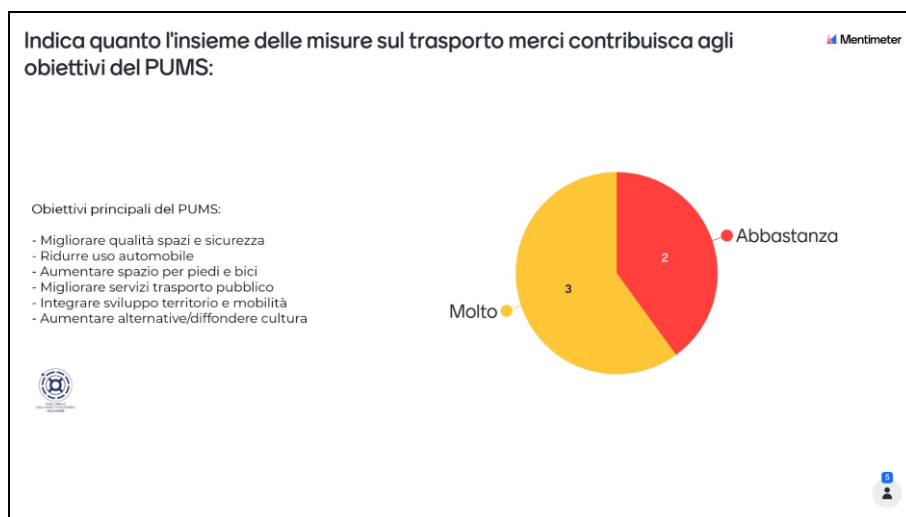


Figura 26 - Condivisione dell'insieme di misure sul trasporto merci

Tutti i partecipanti hanno indicato parere positivo riguardo al possibile spostamento dell'area mercatale.

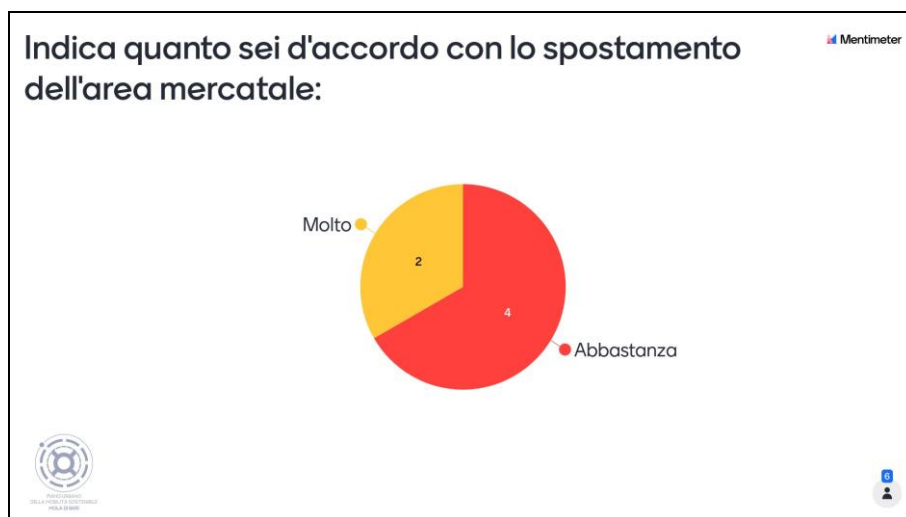


Figura 27 - Condivisione dello spostamento dell'area mercatale

Per ciò che concerne il trasporto privato e i parcheggi, alcune misure più importanti sono state condivise separatamente, senza provvedere a una votazione complessiva dell'insieme di misure di questa categoria, indicate di seguito:

- Regolamentazione del traffico cittadino con individuazione di aree ZTL
- Moderazione del traffico con interventi mirati a trasformare l'area urbana in Città 30
- Individuazione aree di tariffazione e regolamentazioni dei parcheggi
- Individuazione parcheggi riservati per i residenti e parcheggi dislocati per i visitatori
- Interventi di sicurezza stradale per incroci percepiti come "pericolosi"

Successivamente si è provveduto a una votazione complessiva dell'insieme di misure di questa categoria previste per la frazione di Cozze.

La scelta tra Area Pedonale Urbana e Zona a Traffico Limitato per le "strade bianche" ha visto i partecipanti scegliere all'unanimità la ZTL.

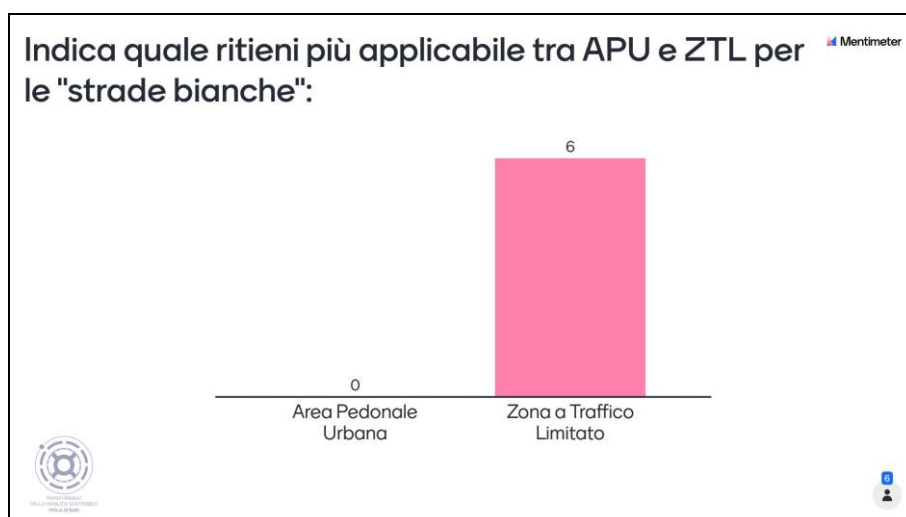


Figura 28 – Condivisione della proposta di intervento per le "strade bianche"

La proposta di gestione della sosta mostrata durante l'incontro ha ricevuto consensi positivi da parte di tutti gli stakeholder.

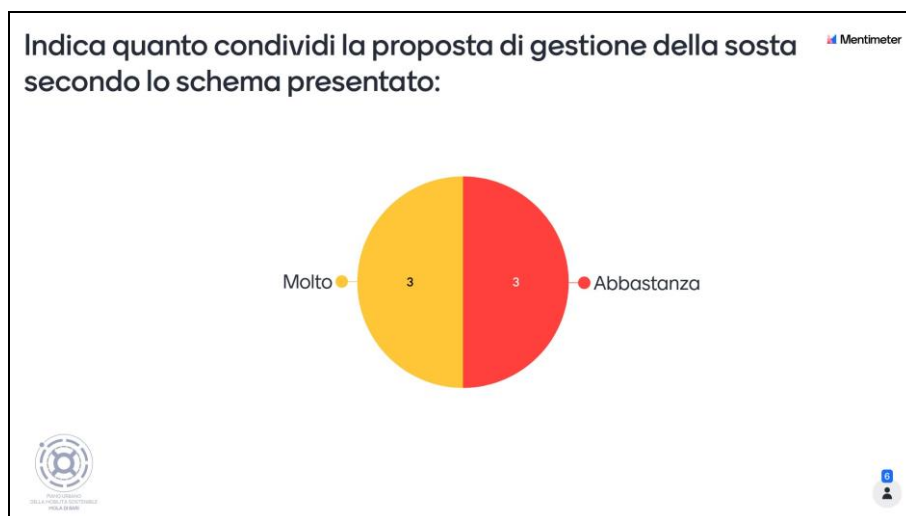


Figura 29 - Condivisione della proposta di gestione della sosta

Tra le diverse opzioni proposte per la riorganizzazione della sosta su Corso Umberto, quella che ha ricevuto il maggior numero di consensi è la sosta breve consentita per carico e scarico ai soli residenti e autorizzati.

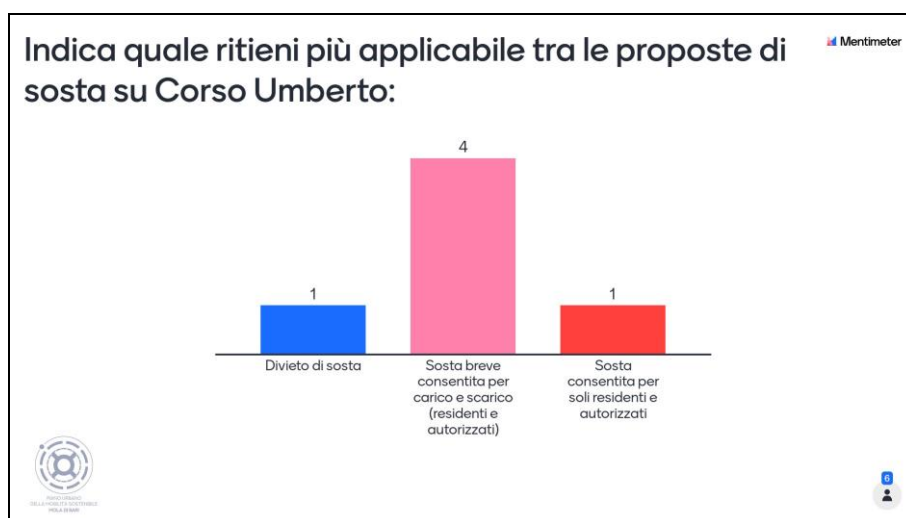


Figura 30 - Condivisione della proposta di sosta su Corso Umberto

Infine, l'insieme delle misure proposte per la frazione di Cozze è stato ritenuto adeguato a perseguire gli obiettivi del PUMS da parte di tutti gli stakeholder.

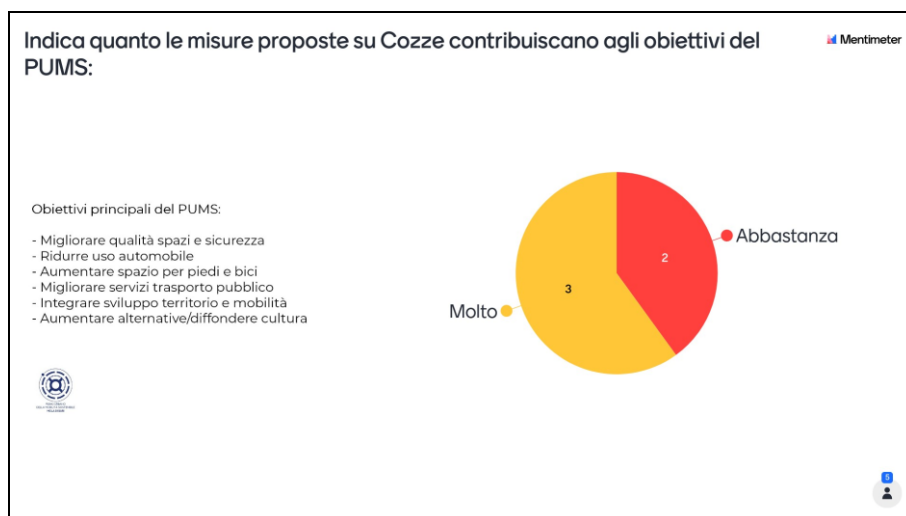


Figura 31 - Condivisione delle misure proposte per la frazione di Cozze

2.2.4 Evento di chiusura (a carattere divulgativo)

Sarà organizzato un incontro pubblico conclusivo, aperto a un pubblico vasto, volto a diffondere pubblicamente i risultati del processo partecipativo in tutte le fasi e a presentare il piano definitivo prima della sua approvazione. Compatibilmente con la situazione pandemica, l'evento sarà organizzato in modo frontale.